



ALÞÝÐUSAMBAND
ÍSLANDS

Eftirlitsáttak í ferðapjónustu sumarið 2025

Eftirlitsáttak í ferðapjónustu sumarið 2025

Vinnustaðaeftirlit Alþýðusambands Íslands (ASÍ) og stéttarfélaganna tók þátt í eftirlitsáttaki með fólksflutningum og leiðsögn í ferðapjónustu sumarið 2025. Áttakið var skipulagt og framkvæmt í samvinnu við lögreglu, Skattinn og Vinnueftirlitið (VER).

Markmið ASÍ og stéttarfélaganna með áttakinu voru að afla betri yfirsýnar yfir stöðu þeirra sem sinna fólksflutningum og leiðsögn í ferðapjónustu og upplýsa aðila um réttindi sín og skyldur. Tilfnið var meðal annars ábendingar frá leiðsögumönnum um að víða væru starfshættir ófullnægjandi, svo sem erfitt starfsumhverfi, undirboð og gerviverktaka og nauðsynlegt væri að koma meiri festu á greinina þannig að hún byði upp á traust og eftirsóknarvert starfsumhverfi. Jafnframt var sérstakt markmið að skapa sameiginlegan vettvang eftirlitsaðila til þess að ná betur utan um hina fjölmörgu þætti greinarinnar og stuðla að aukinni samhæfingu í eftirliti.

Helstu niðurstöður vinnustaðaeftirlits ASÍ úr áttakinu eru eftirfarandi:

- ▶ Mikið er um verktöku meðal leiðsögumanna og hópbifreiðastjóra og í sumum tilfellum ber hún merki þess að vera gerviverktaka. Þá er endurgjald í mörgum tilfellum töluvert lægra en laun skv. kjarasamningi.
- ▶ Nokkuð er um að svokallaðir fararstjórar frá löndum utan EES, sem ekki hafa atvinnuréttindi hér á landi, sinni í raun starfi leiðsögumanna.
- ▶ Flókin umgjörð ferðapjónustunnar, þar sem ábyrgð og eftirlit er í höndum margra aðila, kallar á samhæft og sameiginlegt eftirlit vinnustaðaeftirlits ASÍ og stéttarfélaganna, lögreglu og annarra opinberra stofnana til að tryggja raunverulegan árangur.

Hér fyrir neðan er gerð nánari grein fyrir helstu niðurstöðum og þá er fjallað um aðdraganda og framkvæmd áttaksins.

Helstu niðurstöður úr eftirliti

Eftirlitið fór fram í þremur lotum sumarið 2025. Fór það fram við Geysi, Þingvelli, Gullfoss, í Reynisfjöru og við Seljalandsfoss yfir þrjá daga í júní, tvo daga í júlí og þrjá daga í ágúst. Staðirnir voru valdir í samráði við leiðsögumenn með það að markmiði að ná sem flestum hópþíðum á leið í eða úr höfuðborginni. Þá var talið mikilvægt að dreifa eftirlitslotunum yfir sumartímann til þess að auka sýnileika og ná samtali við sem flesta.

Eftirlitsfulltrúar ASÍ og stéttarfélaganna ræddu við alls 404 launamenn og verktaka og hittu fyrir 325 fyrirtækjakennitölur á þeim átta dögum sem eftirlitið stóð yfir. Þar af voru 42% starfandi sem ökuleiðsögumenn, 40% sem ökumenn og 18% eingöngu sem leiðsögumenn.

Af 404 sögðust 68% vera í stéttarfélagi, 21% sagðist ekki vera í stéttarfélagi og 11% vissu það ekki eða vildu ekki svara. Í þessu samhengi skal hafa í huga að hluti viðmælanda, sérstaklega leiðsögumenn, starfa sem verktakar og eru því síður í stéttarfélagi.

Sé litið til ríkisfangs þeirra sem rætt var við voru flestir með íslenskt ríkisfang, 58%, þar næst pólskt, 10%, og spænskt, 4%. Alls voru viðmælendur frá 31 landi.

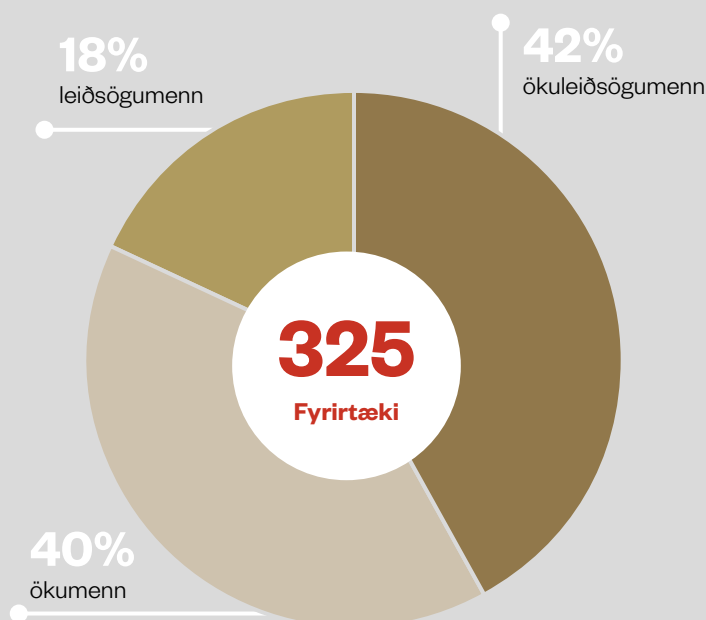
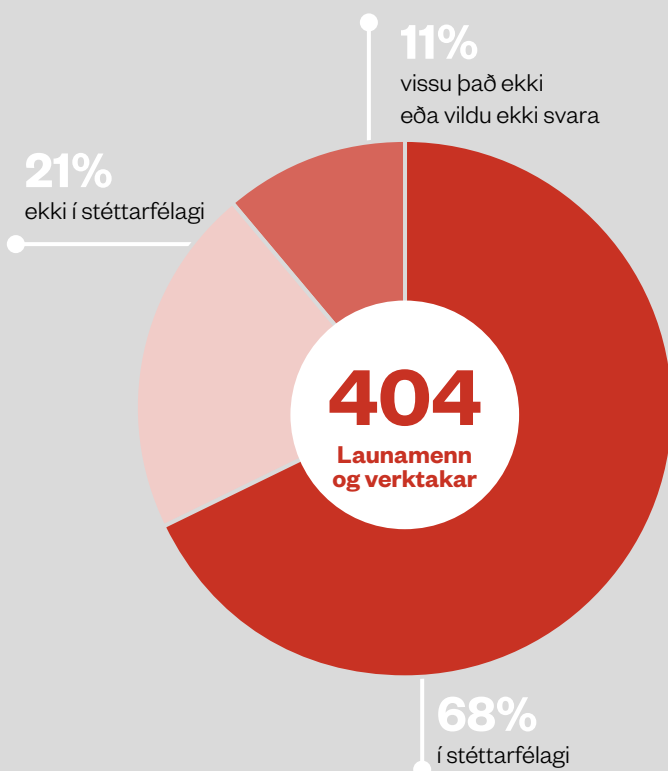
Aldur viðmælanda var á bilinu 20-79 ára og voru 36 aðilar (9%) 67 ára og eldri.

Eftirlit 2025

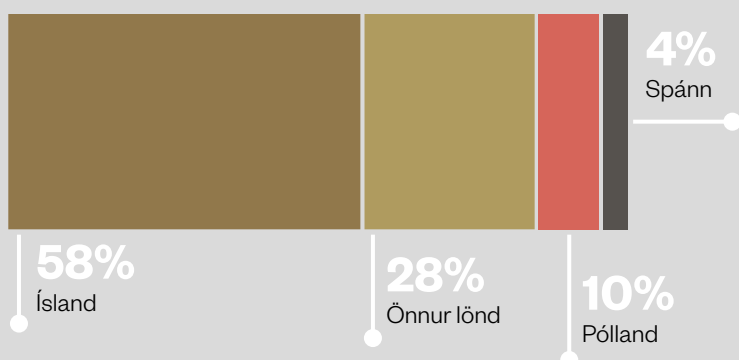
Eftirlit fór fram á **5** stöðum
í **3** lotum á **8** dögum



Rætt var við



Ríkisfang viðmælenda



Aldur viðmælenda



Helstu niðurstöður vinnustaðaeftirlits ASÍ og stéttarfélaganna úr eftirlitsátakinu eru eftirfarandi:

1. Verktaka algeng, lág verktakalaun m.v. kjarasamninga og vísbendingar um gerviverktöku

Verktaka er útbreidd í ferðapjónustu, einkum meðal þeirra sem sinna leiðsögn og hópþífreiðaaakstri. Í samtölum við einstaklinga sem starfa á þessum sviðum kom fram að hluti þeirra kys að vera í verktöku, meðal annars til að geta sinnt verkefnum fyrir fleiri en eitt ferðapjónustufyrirtæki samhliða. Aðrir lýstu hins vegar þeirri afstöðu að þeir hefðu kosið að vera í hefðbundnu ráðningarsambandi en að slíkt fyrirkomulag stæði þeim ekki til boða af hálfu atvinnurekenda.

Í þessu samhengi er vert að benda á að í gildandi kjarasamningum leiðsögufólks er gert ráð fyrir ferða- eða verkefnaráðningum sem ætlað er að mæta sveiflukenndum verkefnum í ferðapjónustu. Slíkt ráðningarform virðist þó ekki vera nýtt í miklum mæli, miðað við samtöl í eftirlitinu. Erfitt er að fullyrða um ástæður þess, en mögulega má rekja það til skorts á þekkingu á kjarasamningsbundnum ákvæðum og eðli vinnusambandsins, bæði meðal þeirra sem sinna leiðsögn og hópþífreiðaaakstri og hjá atvinnurekendum. Jafnframt er ekki útilokað að aðrir hagsmunir eða hvatar ýti undir verktöku.

Póknun í verktöku í ferðapjónustu er oft lág, samanborið við kjör launafólks samkvæmt kjarasamningi. Leiðsögumenn og hópþífreiðastjórar greindu frá því að mörg fyrirtæki reiknuðu ekki með meira en 20-30% verktakaálag á taxtalaun samkvæmt kjarasamningi. Starfandi verktökum er skylt að standa straum af fjölmörgum kostnaðarliðum sem launafólk er undanþegið, svo sem tryggingagjaldi, mótframlagi til lífeyris sjóðs og sjóða stéttarféлага sé í þá greitt sem og virðisaukaskatti. Þar að auki er þörf á ábyrgðartryggingum og einnig þarf að taka tillit til kostnaðar vegna annarra réttinda, svo sem orlofsréttar, veikindaréttar og slysaréttar sem launafólki eru tryggð í kjarasamningum. Upptalningin er á engan hátt tæmandi. Það er því langt því frá að 20% af taxtalaunum sé nægilegt til að standa straum af þeim kostnaði sem verktakar bera en er hluti af samningsbundnum kjörum launafólks.

Í þessu samhengi má benda á að VR hefur birt upplýsingar fyrir sjálfstætt starfandi¹ á vefsíðu sinni. Þar kemur meðal annars fram að almennt þurfi verktaki að leggja um 50% ofan á lágmarkstaxta fyrir vinnuframlag sitt svo hann fái sambærilegt kaup og launamaður í hefðbundnu ráðningarsambandi.

Einnig er vert að benda á að samkvæmt frásögnum verktaka sem rætt var við og starfa í ferðapjónustu eru það almennt ferðapjónustufyrirtækin sem setja upp verð fyrir þjónustuna en ekki verktakarnir sjálfir. Miða fyrirtækin þá gjarnan við áður nefnt 20-30% álag á taxta og telja verktakarnir sig hafa lítið svigrúm til að hafa áhrif á póknun sína.

Í sumum samtölum við viðmælendur á vettvangi komu fram vísbendingar um gerviverktöku. Gerviverktaka er þegar einstaklingar starfa sem verktakar að formi til, þótt vinnufyrirkomulag og aðstæður beri skýr einkenni launasambands. Verkalýðshreyfingin lítur á slíkt sem alvarlegt frávik frá heilbrigðum vinnumarkaði, þar sem kostnaður, áhætta og ábyrgð eru færð frá atvinnurekendum yfir á launafólk. Afleiðingin er skert réttarstaða og tap á grundvallarréttindum sem tryggð eru í lögum og kjarasamningum, auk þess sem gerviverktaka grefur yfirleitt undan sanngjarnri samkeppni fyrirtækja. Þessi þróun hefur verið áberandi í í starfsemi svokallaðra rafrænna vettvanga (e. digital platform), þar sem fyrirtæki geta í reynd stýrt starfinu án þess að bera atvinnurekendaábyrgð, en þekkist einnig í öðrum greinum.

¹ <https://www.vr.is/kjaramal/sjalfstaett-starfandi/>

Verkalýðshreyfingin leggur ríka áherslu á að raunverulegt eðli starfsins og vinnusambandsins, en ekki heiti samnings, ráði því hvort um launasamband eða verktöku sé að ræða. Þegar lagt er mat á hvort einstaklingur teljist launamaður eða verktaki koma fjölmörg atriði til álita, svo sem afmörkun verks, sjálfstæði og verkstjórn en einnig hver ákvarðar þóknunina fyrir verkið. Almennt er litið svo á að verktaki skuli hafa kost á að setja sér verð og hafa áhrif þar á sem og að viðkomandi sé í störfum sínum sjálfstæður að meginefninu til.²

2. Fararstjórar starfa í sumum tilfellum sem leiðsögumenn án atvinnuleyfa

Ísland og Kína hafa gert sérstakt *Approved Destination Status* (ADS) samkomulag sem heimilar skipulagðar hópferðir kínverskra ferðamanna til Íslands á grundvelli ákveðinna reglna. Samkomulagið kveður á um að kínverskar ferðaskrifstofur, sem hafa fengið viðurkenningu kínverskra stjórnvalda, beri ábyrgð á hópnum á meðan þeir dvelja á Íslandi. Samkvæmt samkomulaginu þarf að skipa fararstjóra (e. tour leader) sem fylgir hópnum frá upphafi til enda ferðar. Fararstjórinn fær jafnan laun í heimalandinu. Fararstjórar eru á grundvelli ADS-samkomulagsins undanþegnir atvinnuleyfi á Íslandi og falla því ekki undir íslenska kjarasamninga.

Samkvæmt ADS-samkomulaginu gegnir fararstjóri fyrst og fremst skipulags- og ábyrgðarhlutverki gagnvart hópnum. Hann tryggir að allir meðlimir hópsins yfirgefi landið að ferð lokinni og hefur í förum sínum nauðsynleg gögn, svo sem afrit flugmiða og vegabréfa.

Í kjarasamningi SA og Leiðsagnar - stéttarfélags leiðsögumanna fyrir árin 2024-2028 er hugtakið „leiðsögumaður“ skilgreint sem sá sem leiðsegir ferðamönnum á því tungumáli sem honum er falið og túlkar menningar- og náttúruumhverfi þess svæðis sem farið er um. Leiðsögumaður lýsir fyrir ferðamönnum landi, náttúru, þjóð, sögu og menningu og því sem fyrir augu og eyru ber. Leiðsögumaður er jafnframt fulltrúi ferðaskrifstofu og stjórnar ferð í umboði hennar.

Jafnframt er hugtakið „fararstjóri“ skilgreint í kjarasamningnum sem fulltrúi ferðaskrifstofu eða ferðahóps sem veitir ferðamönnum hagnýta þjónustu í samræmi við óskir ferðaskrifstofu. Sé fararstjóri ráðinn í starf leiðsögumanns skal hann taka laun skv. viðeigandi launaflokki leiðsögumanna.

Þessi afmörkun á hlutverki fararstjóra er lykilatriði, því í átakinu urðu eftirlitsfulltrúar ítrekað varir við að fararstjórar sinntu í raun verkefnum sem gerð er grein fyrir hér að ofan og sem heyra undir starf leiðsögumanns. Í framkvæmd samkomulagsins virðist með tímanum hafa skapast svigrúm til rýmri túlkunar á þeim hlutverkum sem samkomulagið tekur til, sem ekki fellur að fullu að þeim reglum sem gilda á íslenskum vinnumarkaði um leiðsögn ferðamanna og atvinnuréttindi útlendinga.

3. Sameiginleg eftirlit forsenda árangurs

Við undirbúning áþaksins kom í ljós að ferðapjónustan er bæði flókin og margþætt atvinnugrein þar sem ábyrgð og eftirlit dreifist á margar stofnanir og aðila. Þetta gerir að verkum að erfitt er fyrir hvern og einn eftirlitsaðila að hafa yfirsýn og greina frávik, enda vantar oft samhæfingu og skýra ferla, þ.e. að skilgreina betur hver ber ábyrgð á hverju, hvernig samskipti milli stofnana eiga að fara fram og hvaða skref þarf að taka í eftirliti.

² <https://asi.is/vinnurettarvefur/vinnurettur/rettindi-og-skyldur/radningarsambond-stofnun-og-edli/launamadur-eda-verktaki/>

Samhljóða álit eftirlits- og samstarfsaðila var að átakið hefði verið mikilvægt. Það hafi aukið þekkingu, sýnileika og varpað ljósi á brotalamir í greininni. Því sé brýnt að byggja á þeirri reynslu með öflugum áframhaldandi, samræmdu eftirliti. Jafnframt að skilvirkt eftirlit með ferðaþjónustu verði ekki unnið af einstökum aðilum, heldur krefjist það í núverandi umhverfi samstillts átaks margra stofnana til að ná settum markmiðum.

Aðrar niðurstöður og áskoranir

Vert er að nefna nokkur atriði sem eftirlitsátakið leiddi í ljós og sem geta nýst til úrbóta í umgjörð atvinnugreinarinnar og eftirliti með henni. Í ljós kom t.a.m. að 42 fyrirtæki sem störfuðu hér á landi voru ekki skráð í fyrirtækjaskrá Skattsins og kunna því að hafa starfað ólöglega hér á landi og utan íslensks skattkerfis.

„42 fyrirtæki sem störfuðu hér á landi voru ekki skráð í
fyrirtækjaskrá Skattsins“

Einnig kom fram að skrá Samgöngustofu yfir rekstrarleyfishafa er ekki uppfærð í rauntíma. Því hafa hvorki eftirlitsaðilar né lögregla aðgang að fullnægjandi upplýsingum þegar sannreyna þarf rekstrarleyfi á vettvangi, sem gerir eftirlit erfiðara í framkvæmd.

Fram kom að nokkuð er um að evrópsk þjónustufyrirtæki sendi sjálfstætt starfandi leiðsögumenn hingað til lands. Samkvæmt lögum um útsenda starfsmenn, nr. 45/2007 ber sjálfstætt starfandi aðilum sem veita þjónustu hérlandis að skrá starfsemi sína hjá VER. Þeir sem veita þjónustu og dvelja hérlandis skemur en 10 daga á hverju 12 mánaða tímabili eru undanþegnir slíkri skráningarskyldu. Afar erfitt er fyrir eftirlitsaðila að sannreyna að tímamörkin séu virt. Hér er um áskorun að ræða sem er enn óleyst en reikna má með að eitthvað sé um brot á þessum reglum.

„dæmi um bílstjóra í verktöku sem hafði ekið í 37 daga
samfleytt, án frídags“

Í sumum tilvikum dreifa rekstraraðilar ferðamönnum á marga smærri bíla í stað þess að nota stærri, leyfis skyldar hópbifreiðar. Þetta getur gert eftirlitsaðilum erfitt um vik þar sem erfitt er að greina atvinnurekstur frá ferðamönnum á eigin vegum. Vísbendingar eru um að notkun hefðbundinna fólksbíla í skipulagðri ferðaþjónustu hafi aukist. Að lokum er vakin athygli á tilvikum þar sem reglur um hvíldartíma ökumanna virðast ekki hafa verið virtar. Í þessu samhengi má nefna dæmi um bílstjóra í verktöku sem hafði ekið í 37 daga samfleytt, án frídags, auk þess sem hvíld yfir sólarhringinn var mjög skammvinn, stundum aðeins fjórar klukkustundir.

Aðdragandi og framkvæmd eftirlitsáðsins

Stéttarfélagið VR átti framkvæði að áttakinu en á vormánuðum 2025 sameinaðist Leiðsögn – félag leiðsögumanna VR. Reynslumiklir leiðsögumenn höfðu áhyggjur af ýmsum atriðum innan greinarinnar og töldu ljóst að úrbóta væri þörf víða. Ljóst var frá upphafi að mikilvægt væri að kortleggja stöðuna í greininni til þess að sjá hvar pottur væri brotinn og óskaði VR í kjölfarið eftir því að ASÍ héldi utan um undirbúning áðsins og framkvæmd þess.

Nokkrir fundir voru haldnir í aðdraganda verkefnisins til að stilla saman strengi og til þess að átta sig á hverja væri mikilvægt að fá að borðinu til þess að eftirlitið yrði sem skilvirkast og árangursríkast. Í ljós kom að allir aðilar, þ.e. vinnustaðaeftirlit ASÍ og stéttarfélaganna, Skatturinn, Vinnueftirlitið og lögreglan sáu hag sinn í sameiginlegu eftirliti og voru tilbúnir til þátttöku.

Hver stofnun/samtök hefur ólíkar heimildir og hlutverk og kallaði ASÍ eftir því að hver aðili fyrir sig skilgreindi markmið sín og áhersluatriði með eftirlitinu, til þess að allir þátttakendur væru meðvitaðir um áherslur hvers annars.

Eftirlitsaðilar sátu fræðslu í aðdragandanum til undirbúnings fyrir eftirlitið, enda eru þær reglur sem gilda um fólksflutninga, hópþifreiðastjóra og leiðsögumenn nokkuð flóknar og á við og dreif í lögum, reglugerðum og kjarasamningum.

Eftirtaldir aðilar héldu fræðsluerindi í aðdraganda áðsins:

- ▶ Samgöngustofa hélt erindi um rekstrarleyfi í farþegaflutningum.
- ▶ Ferðamálastofa hélt erindi um leyfisskyldu í ferðapjónustu og öryggisáætlanir.
- ▶ VR og ASÍ héldu erindi um kjaramál leiðsögumanna og hópþifreiðastjóra.
- ▶ VER hélt erindi um erlend þjónustufyrirtæki og útsenda starfsmenn í ferðapjónustu.
- ▶ Vinnumálastofnun hélt erindi um atvinnuleyfi til handa ríkisborgurum frá löndum utan EES.
- ▶ Skatturinn hélt erindi um skattlagningu erlendra ferðapjónustuaðila ásamt fræðslu um almenna skattlagningu ferðapjónustuaðila.

Auk framangreindra erinda óskaði ASÍ eftir minnisblaði frá Skattinum um gerviverktöku, sem í kjölfarið var deilt með öllum þátttakendum.

Í aðdraganda eftirlitsins útbjó VR bæklinga, á íslensku og ensku, um kjör leiðsögumanna og Efling vann sambærilegt efni um kjör hópþifreiðastjóra. Bæklingunum var dreift í tengslum við eftirlitið. Þetta var gert í ljósi þess að eftirlit af hálfu ASÍ og stéttarfélaganna leiðir ekki ávallt til tafarlausra viðbragða eða niðurstaðna. Reynslan sýnir að hluti þeirra sem rætt er við í eftirliti nýti upplýsingarnar til að kynna sér stöðu sína nánar og hafi eftir atvikum samband síðar.

Í kjölfar áðsins átti ASÍ fund með fulltrúum allra stofnana sem tóku þátt í eftirlitinu til að ræða verkefnið, samstarfið og niðurstöðurnar. Neðangreind umfjöllun byggir annars vegar á gögnum úr skráningakerfi vinnustaðaeftirlitsins og hins vegar á samtölum við eftirlitsaðila sem tóku þátt í áttakinu.

Um samstarfið

Fulltrúar stofnana og samtaka sem tóku þátt voru sammála um að samstarf eins og þetta hefði mikið gildi. Fram kom að það væri hagræði í að hafa mismunandi stofnanir og samtök á staðnum, bæði hvað varðar ólíkar heimildir og þekkingu mismunandi aðila sem og til að geta vísað spurningum til viðeigandi aðila.

Þá kom einnig fram að þátttakendur hefðu lært margt af eftirlitsáttakinu og að þeir væru fyrir vikið betur undirbúnir fyrir annað sambærilegt eftirlit í greininni. Til dæmis hefðu stofnanir/samtök í kjölfarið ákveðið að útbúa skýrt upplýsingaefni sem þörf væri á. Stofnanir og stéttarfélag greindu einnig frá því að ábendingum um greinina hefði fjölgað bæði á meðan eftirlitinu stóð og einnig í kjölfar þess, sem og félagsfólki sem leitaði til stéttarfélaganna.

Lokaorð

Ferðapjónusta hefur vaxið ört síðustu ár og er nú orðin ein af undirstöðuatvinnugreinum samfélaga um land allt. Fjölmargin launafólk hefur nú lífsviðurværi sitt af greininni og í afleiddum störfum. Traust og öflug ferðapjónusta þar sem allir fylgja settum leikreglum er allra hagur; starfsfólks, atvinnulífs og samfélagsins alls.

Niðurstöður úr eftirlitsáttakinu sýna að þörf er á áframhaldandi eftirliti og framfylgni á reglum sem gilda. Þá sýna niðurstöðurnar hugsanlega fram á að tækifæri eru til úrbóta í umgjörðinni. Samstarf eftirlitsaðila gafst vel og átakið sýndi nauðsyn áframhaldandi samvinnu.



ALÞÝÐUSAMBAND
ÍSLANDS

Febrúar 2026