



**UDENRIGSMINISTERIET**

**Samråd om ministerens brug af privatfly siden regeringsdannelsen i 2022**

**Samrådsspørgsmål G**

**31. januar 2025**

**TALEPUNKT**

Tak til spørgeren for at have indkaldt til dette samråd.

Der er stillet nogle konkrete spørgsmål. Dem skal jeg nok besvare. Men jeg vil begynde et andet sted – og det er sådan set mit hovedbudskab i dag: Jeg flyver, som jeg gør, for at kunne passe mit arbejde.

I den nuværende situation kommer jeg formentlig kun til at flyve mere. Ikke mindre.

Siden jeg blev udenrigsminister for godt to år siden har jeg haft 211 rejsedage. 211 rejsedage fordelt på 79 udlandsrejser. De fleste af dem af flere dages varighed. Tidligere på måneden var jeg fire dage i Mellemøsten med besøg i flere lande, for bare at give et eksempel.

Samtidig er jeg partiformand. Jeg er fast medlem af Udvalget for Regeringsledelse, Koordinationsudvalget, Sikkerhedsudvalget, Ansættelsesudvalget og Grønt Udvalg. Jeg deltager løbende i forskellige forhandlinger herhjemme, fx grøn trepart, sundhedsreform osv.

Når man lægger alt det sammen, giver det et vist pres på kalenderen. Tiden er en meget knap ressource i mit arbejde. Og eftersom det endnu ikke er lykkedes videnskaben at opfinde en tidsmaskine, og vi ikke med et fingerknips kan trylle flere timer frem i døgnet, tilpasser vi så godt vi kan, for at få det hele til at gå op. Det gælder blandt andet den måde, vi rejser på.

Jeg kunne godt rejse med rutefly hver gang. Tage metroen ud i lufthavnen to timer før afgang, tjekke ind ved skranken og stille mig i kø ved security. På alle de 79 udlandsrejser, jeg har haft indtil nu som udenrigsminister.

Så ville jeg bare kun nå at være med til en brøkdel af de ting, der bliver forventet, at jeg deltager i. Jeg ville gå glip af møder med andre landes udenrigsministre. Møder her i Folketinget. Møder i regeringen. Møder med vores civilsamfund, med vores virksomheder osv. Og det mener jeg ville være pligtforsømmelse. Det ville ikke være i Rigets interesse. Derfor planlægger Udenrigsministeriet altid mine rejser så effektivt som muligt. Og det står regeringen fuldstændig på mål for.

Det var også noget af det, vi aftalte på Marienborg for godt to år siden, da vi dannede regeringen. Vi bliver nødt til at kunne rejse på en effektiv måde. Ikke mindst fordi vi nu har en regeringskonstellation med tre partier og tre partiledere, der hver især har mange forpligtelser i både ind- og udland.

Og den måde, vi rejser på, matcher med det, man gør i flere af de lande, vi normalt sammenligner os med. Sverige, Nederlandene osv.

\*\*\*

Så spørges der konkret til, om Udenrigsministeriets chartring af fly er i overensstemmelse med regeringens retningslinjer for flytransport. Spørgeren henviser til, at der i *Vejledning om ministerens udgifter* fremgår, at: "Udgangspunktet for ministerens flytransport er businessklasse." Spørgeren undlader dog at nævne, at der to afsnit længere nede i vejledningen står, at: "Øvrige ministre kan kun chartre fly, hvis det samlet set vurderes hensigtsmæssigt i den givne situation."

Det fremgår også af vejledningen under afsnittet om ministres tjenesterejser, at "Der kan i fornødent omfang tages hensyn til de særlige forhold, der gælder for varetagelsen af stillingen som minister – eksempelvis relevant for statsministerens og udenrigsministerens vedkommende – ligesom der konkret eller generelt kan være særlige sikkerhedsmæssige aspekter, der må iagttages under tilrettelæggelsen af en rejse."

Et af de forhold, der kan gøre sig gældende, er behovet for effektiv og fortrolig mødeforberedelse i embedet som udenrigsminister. Jeg kan godt forberede mig til en rejse og læse mine papirer på sæde 3C i et rutefly, men sidemakkeren kan jo kigge med. Og ofte er der behov for, at jeg taler med ministeriets ledende embedsmænd på flyet om, hvordan vi griber sensitive spørgsmål an eller forholder os til udtalelser fra den regering, vi skal mødes med. Det kræver et fortroligt rum – som netop findes på et chartret fly.

Svaret på spørgsmålet er altså ja: alle regler og retningslinjer er overholdt.

Der har i alle tilfælde, hvor der er chartret fly, været foretaget en konkret vurdering af den samlede hensigtsmæssighed, der er dokumenteret som påkrævet.

Af de 79 udlandsrejser, jeg har haft som udenrigsminister, har jeg på syv af dem anvendt fly chartret ved en privat udbyder. Det svarer til ni procent af rejserne. Mine rejser med Forsvarets Challenger-fly kommer så udover det. I de syv tilfælde med privat chartret fly har jeg rejst på den måde, fordi ministeriet samlet set har vurderet, at det har været hensigtsmæssigt. Og uden at det her skal blive et langt foredrag om Udenrigsministeriets planlægningsvirksomhed, så har det de sidste to år foregået sådan, at man altid har afsøgt den billigste løsning, der samtidig har gjort det muligt for mig at varetage mine forpligtelser i ind- og udland. I de fleste tilfælde er det sket med rutefly.

De gange, hvor det ikke er gået op, har ministeriet afsøgt muligheden for at benytte Forsvarets Challenger-fly. Hvis Forsvarets fly ikke har kunne anvendes eller er blevet aflyst inden rejsen, har Udenrigsministeriet så chartret et fly hos en privat udbyder – normalt via Forsvarskommandoen.

Jeg er ikke den første udenrigsminister, der charterer fly på denne måde for at kunne varetage embedet. Så den praksis, jeg lige har beskrevet, kan ikke være nogen stor nyhed.

\*\*\*

Lad mig for forståelsens skyld prøve at give et eksempel på, hvordan det foregår, når jeg er på rejse som udenrigsminister. I forrige uge skulle jeg besøge Israel, Palæstina, Jordan og Libanon. Fire lande, hvor jeg mødtes med en række ministerkollegaer og andre centrale aktører.

Her skal flyafgangene passe med de tider, hvor mine ministerkollegaer er ledige. Og nogle gange får vi de endelige mødetider kort tid før rejsen, hvorefter rejseprogrammet skal tilpasses. Vi skal også være i lufthavnen i god tid inden afgang til hver flyvning. Hvis der ikke er flere afgang den aften, hvor det passer i programmet, må vi tage en ekstra overnatning – med de omkostninger til hotel, der følger med, til hele delegationen.

Fordi vi fløj med Forsvarets Challenger-fly, kunne vi klare det på fire dage. Det havde ikke været muligt med rutefly. Oven i det var der jo en del aktivitet i København i forbindelse med hele situationen om Grønland, mens jeg var i Mellemøsten. Det er ikke meget, jeg kan sige om det i dette forum. Men fordi vi havde mulighed for at rykke vores flytider, kunne jeg tage nogle afgørende samtaler i regeringsledelsen på sikrede linjer fra vores ambassader.

Det havde heller ikke været muligt, hvis vi skulle nå et rutefly på et bestemt tidspunkt. Og det var godt for Kongerigetets sikkerhed, at de samtaler kunne finde sted der, hvor de gjorde.

\*\*\*

Det eksempel er ikke enestående. Det er ret sigende for den kompleksitet, det kommer med, når jeg rejser til udlandet som minister.

Det er også grunden til, at den praksis for ministeriets rejseplanlægning, jeg beskrev lige før, er ændret fra i år. Så udenrigsministeren – ligesom statsministeren – som udgangspunktet kan chartre fly som led i varetagelsen af funktionen som udenrigsminister. Ud fra hensynet til effektiv og fortrolig mødeforberedelse, ønske om fleksibilitet, sikkerhedsmæssige hensyn osv.

Derfor er der fra 2025 og frem overført et fast årligt beløb på Finansloven på 4,5 mio. kr. fra Udenrigsministeriet til Forsvarsministeriet til dækning af udgifterne. Beløbet er et skøn for den forventede flyaktivitet som udenrigsminister, antagelse om øget brug af chartrede fly samt en stigning i flytimepriserne for Forsvarets fly fra 2024. Desuden er lagt til grund, at fly chartret ved privat udbyder, som er dyrere end Forsvarets Challenger-fly, vil udgøre en relativt større andel af flyvningerne end Challenger-flyene grundet Challenger-flyenes rådighedsgrad og kapacitet.

De 4,5 mio. kr. svarer til en merudgift i størrelsesordenen 1,5 mio. kr. i forhold til Udenrigsministeriets udgifter til chartrede fly i 2024, som beløb sig til omkring tre mio. kr.

Ændringen skal bidrage til, at jeg kan passe mit arbejde under de vilkår, jeg nu har brugt lidt tid på at beskrive. Og afspejle, at behovene for en statsminister og udenrigsminister i dag er ret sammenlignelige, når det kommer til rejser.

\*\*\*

Så spørges der til brugen af chartrede fly til Bruxelles og lignende destinationer, hvor der er hyppige og velfungerende ruteflyforbindelser.

Jeg kan godt forstå, at man udefra kan tænke: "Hvorfor skal udenrigsministeren lette fra Bruxelles lige kl. 14, når der også går et fly kl. 16.50?". Men det skal jeg i visse tilfælde, fordi jeg eksempelvis skal nå hjem til nogle indenrigspolitiske forhandlinger eller til et vigtigt regeringsmøde kl. 15.

Et andet eksempel kan være, at jeg har et rådsmøde i Luxembourg mandag morgen. I den situation er det en fordel at kunne tage afsted tidligt mandag morgen frem for søndag eftermiddag. Det giver en halv ekstra dag til andre gøremål.

Det er den pris, der kommer med at drive det her politiske arbejde. Det kan man vælge at blive forarget over. Jeg prøver bare at passe mit arbejde.

Tak for ordet.