



FT-11149 - Forbud mod maxi-skibe i midi-havne, da det medfører belastende landtransport mellem havne

---

## Borgerforslag - støtterblanket

Du kan bruge denne blanket til at støtte et borgerforslag, hvis du ikke kan eller har mulighed for at bruge den digitale løsning på [www.borgerforslag.dk](http://www.borgerforslag.dk).

Der er ingen forpligtelser forbundet med at være støtter af et forslag.

Støtten er anonym, således forstået at der ikke offentliggøres nogen personoplysninger om støttere i tilknytning til forslaget. Der henvises i øvrigt til politikken for behandling af personoplysninger på [borgerforslag.dk](http://borgerforslag.dk), som du kan se nedenfor.

Sådan støtter du ikkedigitalt et borgerforslag

1. Når du har udfyldt blanketten og underskrevet den, skal du sende den som fysisk post til Folketinget, Christiansborg, 1240 København K, att.: Borgerforslag.
2. Når Folketingets Administration har modtaget blanketten, kontrollerer administrationen ved opslag i Det Centrale Personregister (CPR), at du har stemmeret til folketingsvalg. Herefter registreres din støtte i systemet, og du modtager en bekræftelse pr. brev eller e-mail på, at din støtte er registreret.

### Titel

Forbud mod maxi-skibe i midi-havne, da det medfører belastende landtransport mellem havne

Id: FT-11149

### Forslag

En containerhavn bør kunne modtage et maxi-skib fuldt lastet, ellers skal en stor del af lasten sendes med lastbil til og fra Rotterdam maxi-havn i modstrid med EU's to transport-mål: 'fra land til vand', samt 'bæredygtig og smart mobilitet'. Så for at skåne miljø, klima og vejnet bør der vedtages et forbud mod, at maxi-skibe anløber midi-havne.

Aarhus midi-havn mangler dybde. Den har 14 meter, men skal have knap 17 meter for at kunne modtage et Mærsk maxi-skib med 19.000 containere. Og knap 18 meter for at kunne modtage Ever Ace med 24.000 containere. Så 5.000 container skal sendes på lastbil over land for hver meter mindre dybgang.

Altså skal hver anden container på et Mærsk skib, og 2 af 3 på et Evergreen skib omlastes til lastbil i Rotterdam. Og sendes ud på motorvejene og gennem en tunnel under Aarhus, hvor mange så omlastes til feeder-skibe til Østersøen.

I stedet for at skaffe ekstra areal til flere containere på lastbiler til og fra Rotterdam bør Aarhus derfor gøre som Stockholm, der byggede en ny maxi-havn 50 km mod øst ved Norvik. For også Aarhus Havn kan bygge en maxi-havn 50 km mod øst ved Glatved, hvor havnedybden vil være 18-20 meter. Her kan der bygges en ø-havn, der opfylder de amerikanske sikkerhedskrav, og som derfor kan den stå for hovedparten af Europas handel med USA.

Containertrafikken ventes især at vokse mellem Østasien og Østeuropa. Så fremover vil skibe laste om i Glatved i stedet for i Rotterdam. Og som bagland til en maxi-havn med direkte forbindelse til USA, Østasien og Østeuropa vil Østjylland opleve stor vækst i beskæftigelse.

Udvidelse af Aarhus Havn med tilhørende Marselistunnel forventes at koste 2x3 mia. kr. For samme beløb kan bygges en maxi-havn ved Glatved samt en motorvej fra Hadsten forbi Aarhus Lufthavn til Glatved. Og med plads til flere arbejdspladser end i en tunnel under Aarhus.

Danmark har altid udviklet sig omkring sine havne, der nu mangler dybde. Så fremtiden ligger ved Europas bedst beliggende maxi-havn ved Glatved.

### Bemærkninger til forslaget

I sin plan for et 'Trans-Europæisk Netværk', TEN-T, har EU to transport-mål: 'fra land til vand', samt



## FT-11149 - Forbud mod maxi-skibe i midi-havne, da det medfører belastende landtransport mellem havne

---

'bæredygtig og smart mobilitet'. Som sigter mod, at containere transporteres på skibe i stedet for på lastbiler, der udgør en belastning af miljø, klima og vejnet. EU taler her om 4 'motorveje på søen' til transport af containere i Europa. En af disse forbinder Nordsøen og Østersøen.

Da containertrafikken især forventes at vokse mellem Østasien og Østeuropa, er der brug for en maxi-havn i mellem Nordsøen og Østersøen, hvor mindre feeder-skibe fra Østersøen kan omlæsse containere direkte til og fra de oceangående maxi-skibe fra Østasien, både de nuværende 19K-skibe med 19.000 containere som fx Mumbai Mærsk, og de kommende 24K-skibe som fx Evergreens Ever Ace med 24.000 containere, der stikker hhv. 16 og 17 meter i dybden. Senere kommer måske større maxi-skibe, da den nuværende dybde i Suezkanalen er 20 meter, og i Malaccastrædet 24 meter.

Danmark har tre naturlige dybvandshavne mellem Nordsøen og Østersøen. Stignæs og Aabenraa ligger syd for det vanskeligt passable farvand mellem Hatter Barn og rev. Kun Glatved ligger nordfor og lige ud til sejlruten Tango. Ved Glatved kan der bygges en ø-havn med en dybde på foreløbig 18-20 meter til at modtage de nordfra kommende maxi-skibe, der så kan omlastes direkte til og fra feeder-skibe, der venter i Grenaa Havn, hvor dybden er 11 meter.

Så EU's to målsætninger kan opfyldes af en Maxi-havn i Glatved hvor containerne vil kunne transporteres direkte mellem Østasien og Østeuropa på skibe uden at skulle over land undervejs.

Der findes for øjeblikket ingen containerhavn i Glatved, for indtil nu er omlastning især forgået i Aarhus midi-havn, hvor havdybden er 14 meter. Dybgangen på Mærsk og Evergreen skibe viser, at der skal aflæsses 5.000 containere for hver meter, dybgangen skal mindskes. 19K og 24K skibe skal derfor aflæsse hhv. 10.000 og 15.000 containere, for at anløbe Aarhus Havn. Dette sker typisk i maxihavnen i Rotterdam, hvorfra containerne så sendes til Aarhus med lastbil for sammen med de resterende containere at omlastes til feeder-skibe. Aarhus Havn har derfor ønsket at udvide sig, dog ikke i dybden for at kunne modtage maxi-skibe fuldt lastet, med i areal for at kunne oplagre det stigende antal landtransporterede containere, indtil feeder-skibene ankommer. Samtidig ønsker Aarhus Havn, at der bygges en tunnel under Aarhus til det stigende antal lastbiler, der transporterer containere mellem Aarhus Midi-havn og andre havne. Dette til trods for, at både Aarhus by og Aarhus Havn har en grøn bæredygtig målsætning. Samt at begge hvert år konstaterer, at CO<sub>2</sub>-udledningen vokser med et voksende antal lastbiler til og fra havnen. At bevare Aarhus midi-havn som omlastningshavn mellem Nordsøen og Østersøen er derfor i direkte modstrid med EU's to transport-mål. Containere skal naturligvis sejles og omlastes til søs, uden mellemliggende landtransport, som hverken miljø, klima eller vejnet kan bære.

Derfor bør Danmarks folketing vedtage tre love, der fremmer EU's to transport-mål: 'fra land til vand', samt 'bæredygtig og smart mobilitet':

- Forbud mod landtransport mellem containerhavne i strid med EU's to transport-mål: 'fra land til vand', samt 'bæredygtig og smart mobilitet'
- Forbud mod maxi-skibe i midi-havne, da det medfører belastende landtransport mellem havne
- Byg en megahavn ved Glatved, så der kun er én omlastning mellem Østasien og Østeuropa.

EU's to transport-mål

EU's transport-mål omtales bl.a. i Europa-parlamentets og Rådets afgørelse nr. 884/2004/EF af 29. april 2004 om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det Trans-Europæiske Netværk, TEN-T. Der i sine retningslinjer artikel 12a, siger at der er tre hovedmål med at lave motorvejene til søs: (1) godsstrøms koncentration på søbaserede logistiske ruter; (2) øget samhørighed; (3) reduktion af trængsel på vejene gennem trafikoverflytning.

Fire korridorer er blevet udpeget til etablering af projekter af europæisk interesse. Heraf er den ene 'Østersøens motorvej', der forbinder Østersøens medlemsstater med medlemsstater i Central- og Vesteuropa, herunder ruten gennem Nordsøen og Østersøen.

Artiklen siger videre:

1. Det transeuropæiske net af motorveje til søs har til formål at koncentrere godsstrømme på søbaserede logistiske ruter på en sådan måde, at det forbedrer eksisterende maritime forbindelser eller etablerer nye levedygtige, regelmæssige og hyppige maritime forbindelser til transport af varer mellem medlemsstaterne for at mindske overbelastningen på vejene og/eller forbedre adgangen til perifere områder og ø-regioner og stater. Motorveje til søs bør ikke udelukke kombineret transport af personer og varer, forudsat at fragt er overvejende.

2. Det transeuropæiske net af motorveje til søs skal bestå af faciliteter og infrastruktur vedrørende mindst to



## FT-11149 - Forbud mod maxi-skibe i midi-havne, da det medfører belastende landtransport mellem havne

---

havne i to forskellige medlemsstater. Faciliteterne og infrastrukturen skal omfatte elementer i mindst én medlemsstat, såsom havnefaciliteterne, elektroniske logistikstyringssystemer, sikkerhed og sikring og administrative og toldmæssige procedurer samt infrastruktur til direkte land- og havadgang, herunder måder at sikre sejlbarhed året rundt, især tilgængeligheden af faciliteter til uddybning og isbrydere til vinteradgang.

I en pressemeddelelse den 9. december 2020 fra Bruxelles præsenterer Kommissionen sin plan for grøn, smart og økonomisk overkommelig mobilitet.

Denne plan beskrives samme dag af Danish Shipping på følgende måde: "Mere fragt i EU skal skifte fra vej til sø. I dag præsenterede Europa-Kommissionen en strategi for en grønnere transportsektor, som skal bidrage til, at EU når målene i den europæiske grønne aftale. Fragt skal i stigende grad transporteres med skibe. Fremover, når byggematerialer, containere eller dyrefoder skal transporteres inden for EU, vil det i stigende grad foregå på skibe. Det er et af målene i strategien for "Bæredygtig og smart mobilitet", som Europa-Kommissionen præsenterer i dag. Strategien fungerer som et slags katalog, der kortlægger, hvordan transportsektoren i EU kan blive grønnere og bidrage til at opfylde den europæiske grønne aftale." "Skibe er en af de grønneste former for godstransport i verden, og derfor giver det rigtig god mening, at Kommissionen ønsker at flytte en større del af godstransporten fra lastbiler til skibe," siger Jens Valdemar Krenchel, chef for Dansk Søfarts EU-repræsentation i Bruxelles. Nærskibsfarten nævnes eksplicit som en bidragsyder til den grønne omstilling. Derudover vil der blive afsat midler til forskning og innovation af alternative brændstoffer og bæredygtigt skibsdesign.

"Vi har brug for alternative brændstoffer til fremtidens skibsfart, som skal være mere klimavenlig. Der er allerede en masse gode igangværende projekter, som undersøger, hvordan man kan udvikle et bæredygtigt brændstof, som også er rentabelt at udnytte til skibe. Men løsningen er ikke fundet endnu, og i Danish Shipping er vi derfor glade for, at kommissionen afsætter midler til nødvendig forskning," siger Jens Valdemar Krenchel.

Selv skriver Kommissionen den 9. december 2020 følgende: Europa-Kommissionen præsenterede i dag sin 'strategi for bæredygtig og smart mobilitet' sammen med en handlingsplan med 82 initiativer, der vil styre vores arbejde i de næste fire år. Denne strategi lægger grundlaget for, hvordan EU's transportsystem kan opnå sin grønne og digitale transformation og blive mere modstandsdygtig over for fremtidige kriser. Som skitseret i den europæiske grønne aftale vil resultatet være en reduktion på 90 % i emissionerne i 2050, leveret af et smart, konkurrencedygtigt, sikkert, tilgængeligt og økonomisk overkommeligt transportsystem.

Frans Timmermans, Executive Vice-President for European Green Deal, sagde: "For at nå vores klimamål skal emissioner fra transportsektoren have en klar nedadgående tendens. Dagens strategi vil ændre den måde, mennesker og varer bevæger sig på tværs af Europa og gøre det nemt at kombinere forskellige transportformer på en enkelt rejse. Vi har sat ambitiøse mål for hele transportsystemet for at sikre et bæredygtigt, smart og robust afkast fra COVID-19-krisen."

Transportkommissær Adina Vălean sagde: "Som ryggraden, der forbinder europæiske borgere og erhvervsliv, er transport vigtigt for os alle. Digitale teknologier har potentialet til at revolutionere den måde, vi bevæger os på, og gøre vores mobilitet smartere, mere effektiv og også grønnere. Vi skal give virksomhederne en stabil ramme for de grønne investeringer, de skal foretage i de kommende årtier.

Gennem implementeringen af denne strategi vil vi skabe et mere effektivt og robust transportsystem, som er en solid vej til at reducere emissioner i overensstemmelse med vores europæiske Green Deal-mål."

Kommissionen skriver selv: "Med transport, der bidrager med omkring 5 % til EU's BNP og beskæftiger mere end 10 millioner mennesker i Europa, er transportsystemet afgørende for europæiske virksomheder og globale forsyningskæder. Samtidig er transport ikke uden omkostninger for vores samfund: drivhusgasser og forurenende emissioner, støj, vejulykker og trængsel. I dag udgør transportemissioner omkring en fjerdedel af EU's samlede drivhusgasemissioner.

Dette fremstød for at transformere transport kommer på et tidspunkt, hvor hele sektoren stadig er ved at vælte over virkningerne af coronavirus. Med øgede offentlige og private investeringer i modernisering og grønnere af vores flåder og infrastruktur og ved at styrke det indre marked har vi nu en historisk mulighed for at gøre europæisk transport ikke blot mere bæredygtig, men mere konkurrencedygtig globalt og mere modstandsdygtig over for fremtidige chok."

De mange købstæder viser, at Danmark altid har udviklet sig omkring sine havne, fx Roskilde, København,



## FT-11149 - Forbud mod maxi-skibe i midi-havne, da det medfører belastende landtransport mellem havne

---

Randers, Aarhus, mm. Men alle steder mangler havnene dybde. Danmarks fremtid ligger lige midt i landet, på Djursland, der er opland til Europas bedst beliggende maxi-havn ved Glatved.

---

### Forslag stillet af

Allan Tarp  
Danmark Aarhus

### Kontaktoplysninger

Allan.Tarp@gmail.com  
23351898

---

### Medstillere

Søren Holst Kjærsgård  
Rudersdal

Lise Kierkegaard Tinnerman  
Randers

Uffe Rasmussen  
Frederiksberg

Jens Vedel  
Aarhus

### Kontaktoplysninger

shk@posst.tele.dk  
20154496

lisekierkegaard@live.dk  
26851241

r@pc.dk  
24240606

jv@3dphoto.dk  
22334390



FT-11149 - Forbud mod maxi-skibe i midi-havne, da det medfører belastende landtransport mellem havne

---

## Støtteerklæring

For borgere der ikke kan eller har mulighed for at bruge den digitale løsning på borgerforslag.dk.

Jeg ønsker at være støtter for det borgerforslag, der fremgår af denne blanket.

**Fulde navn (skal udfyldes)**

**Adresse (skal udfyldes)**

**Postnummer (skal udfyldes)**

**By (skal udfyldes)**

**Cpr-nummer (skal udfyldes)**

**E-mail (hvis du ønsker en kvittering for registreringen af din støtte pr. e-mail)**

**Dato**

**Underskrift**

Med min underskrift bekræfter jeg, at jeg har læst forslaget, og at jeg har læst og accepteret samtykkeerklæringen nedenfor.

## Samtykkeerklæring

Jeg bekræfter følgende:

- Jeg accepterer, at jeg som støtter af et borgerforslag ikke kan trække min støtte tilbage, når jeg har givet den.
- Jeg har læst og accepteret den vedlagte politik for behandling af personoplysninger på borgerforslag.dk.
- Jeg accepterer, at der behandles personoplysninger om mig som beskrevet i politikken, når jeg som støtter benytter borgerforslagsordningen.
- Jeg accepterer, at jeg kun kan støtte det samme borgerforslag én gang.



FT-11149 - Forbud mod maxi-skibe i midi-havne, da det medfører belastende landtransport mellem havne

---

## **Politik for behandling af personoplysninger i borgerforslag.dk**

Når man anvender den digitale løsning for borgerforslag på hjemmesiden borgerforslag.dk som hovedstiller, medstiller eller støtter af et borgerforslag, behandles der visse oplysninger om én. Dette er nærmere beskrevet i det følgende.

## **Formål med behandlingen af personoplysninger**

Formålet med at behandle personoplysninger i den digitale løsning for borgerforslag på borgerforslag.dk er at varetage de opgaver, der følger af lov nr. 1672 af 26. december 2017 om etablering af en ordning for borgerforslag med henblik på behandling i Folketinget og af bekendtgørelse nr. 35 af 17. januar 2018 om en ordning for borgerforslag med henblik på behandling i Folketinget. Oplysninger, som indsamles gennem ordningen, anvendes ikke til andre formål og overgives ikke til andre.

## **Indhentning og behandling af oplysninger om hovedstillere**

Hovedstilleren er den person, som har indleveret et borgerforslag – enten gennem hjemmesiden borgerforslag.dk eller gennem den papirbaserede løsning, som er til rådighed for borgere, der ikke kan eller har mulighed for at benytte den digitale løsning.

I det følgende beskrives, hvordan der behandles oplysninger om hovedstilleren, hvis hovedstilleren bruger den digitale løsning. Om behandling af oplysninger om hovedstillere, som bruger den papirbaserede løsning, henvises til afsnittet "Særligt om ikkedigitale borgere" nedenfor.

For at kunne skrive sit borgerforslag, skal man som hovedstiller først logge ind med NemID og derefter indtaste sit cpr-nummer.

Når hovedstilleren logger ind med NemID, indhenter systemet hovedstillerens NemID-PID. PID-nummeret (Personligt ID-nummer) udgør en entydig identifikation af signaturholderen bag en personsignatur.

NemID-PID-nummeret benyttes til at kontrollere, at det cpr-nummer, der efterfølgende indtastes, tilhører den person, som er logget ind med NemID. Desuden gemmes NemID-PID-nummeret i systemet med henblik på at sikre, at hovedstilleren ikke samtidig kan være medstiller eller støtter af det samme forslag. Det oplyste cpr-nummer gemmes ikke i systemet.

Når hovedstilleren efterfølgende indtaster sit cpr-nummer, indhenter systemet oplysninger om hovedstillerens navn, bopælskommune og stemmeret til folketingsvalg fra Det Centrale Personregister.

Det er nødvendigt at indtaste sit cpr-nummer igen, selv om man allerede er logget ind med NemID, for at systemet kan hente de nødvendige oplysninger om én, bl.a. om stemmeret til folketingsvalg.

Hovedstillerens navn og bopælskommune offentliggøres i tilknytning til borgerforslaget på borgerforslag.dk. Det er ikke muligt at være hovedstiller af et borgerforslag anonymt. Det er en betingelse for at benytte borgerforslagsordningen, at man har stemmeret til folketingsvalg, og oplysningerne om stemmeret bruges til at sikre, at hovedstilleren opfylder denne betingelse.

Samtidig med at man indleverer sit borgerforslag, skal man som hovedstiller oplyse kontaktoplysninger for sig selv i form af en e-mailadresse og eventuelt et telefonnummer. Kontaktoplysningerne offentliggøres i tilknytning til forslaget.

Hvis man går væk fra hjemmesiden, efter at man er begyndt at skrive et borgerforslag, men inden man er gået videre til den efterfølgende side, hvor man inviterer sine medstillere, vil systemet automatisk gemme det, man har skrevet, som en kladder. Kladden knyttes til ens NemID-PID og vil derefter automatisk komme frem, hvis man logger ind igen, så man kan skrive videre, hvis man ønsker det.

## **Sletning af oplysninger om hovedstillere**

Hvis et borgerforslag bortfalder, fordi der ikke inden for fristen er et tilstrækkeligt antal medstillere, som har



## FT-11149 - Forbud mod maxi-skibe i midi-havne, da det medfører belastende landtransport mellem havne

---

bekræftet at ville være medstillere, slettes forslaget fra den digitale løsning sammen med alle oplysninger om hovedstilleren, de angivne medstillere og eventuelle medstillere, som allerede har bekræftet. Det samme gælder, hvis forslaget afvises af Folketingets Administration, fordi dets indhold ikke overholder reglerne for borgerforslag.

Hvis systemet automatisk har gemt en kladde knyttet til en hovedstillers NemID-PID som beskrevet ovenfor, slettes kladden og det tilknyttede NemID-PID automatisk efter 14 dage, hvor hovedstilleren ikke har været logget ind.

Hvis et borgerforslag ikke opnår støtte fra mindst 50.000 borgere inden for fristen, bevares selve forslaget i systemet, men oplysningerne om hovedstilleren og medstillerne slettes. Selve forslaget vil fortsat være tilgængeligt på borgerforslag.dk, men uden oplysninger om hovedstilleren og medstillerne. Hovedstillers og medstillernes bopælskommune eller – hvis de bor uden for Danmark – deres bopælsland vil dog stadig kunne ses i tilknytning til forslaget, men uden navn eller andre oplysninger, der kan bruges til at identificere de pågældende.

Hvis borgerforslaget opnår støtte fra mindst 50.000 borgere inden for fristen, bevares oplysningerne om hovedstilleren og medstillerne i systemet, indtil Folketingets behandling af det beslutningsforslag, som måtte udspringe af borgerforslaget, er færdig, eller indtil det må anses for afklaret, at et sådant beslutningsforslag ikke vil blive fremsat i Folketinget. Selve forslaget vil fortsat være tilgængeligt på borgerforslag.dk, men efter at oplysningerne om hovedstilleren og medstillerne er slettet, kan forslaget kun ses uden disse oplysninger. Hovedstillers og medstillernes bopælskommune eller – hvis de bor uden for Danmark – deres bopælsland vil dog stadig kunne ses i tilknytning til forslaget, men uden navn eller andre oplysninger, der kan bruges til at identificere de pågældende.

Bemærk, at Folketingets Administration såvel før som i og efter perioden, hvor et borgerforslag er offentligt tilgængeligt for indsamling af støtteerklæringer, kan opbevare oplysninger om administrationen af borgerforslagsordningen, herunder oplysninger om hovedstillers og medstillers identitet i tilknytning til bestemte forslag og korrespondance med borgere om ordningen, i Folketingets Administrations almindelige journal- og sagsbehandlingssystemer. Formålet hermed er navnlig at sikre dokumentation af sagsbehandlingen, f.eks. for at kunne rekonstruere hændelsesforløb, hvis der skulle opstå uenighed mellem Folketingets Administration og borgere om administrationen af ordningen.

### **Indhentning og behandling af oplysninger om medstillere**

Medstillere er personer, som sammen med hovedstilleren stiller sig offentligt bag et borgerforslag. Det er en betingelse for at få et borgerforslag offentliggjort på borgerforslag.dk med henblik på indsamling af støttetilkendegivelser fra offentligheden, at hovedstilleren i forbindelse med indgivelsen af forslaget har angivet mindst 3 og højst 10 medstillere, og at mindst 3 af disse har bekræftet at ville være medstillere.

Det er muligt at acceptere at være medstillere enten gennem hjemmesiden borgerforslag.dk eller gennem den papirbaserede løsning, som er til rådighed for borgere, der ikke kan eller har mulighed for at benytte den digitale løsning. Har hovedstilleren benyttet den papirbaserede løsning, skal medstillerne dog også benytte den papirbaserede løsning.

I det følgende beskrives, hvordan der behandles oplysninger om medstillere, som bruger den digitale løsning. Om behandling af oplysninger om medstillere, som bruger den papirbaserede løsning, henvises til afsnittet "Særligt om ikkedigitale borgere" nedenfor.

For at bekræfte at ville være medstillere af et borgerforslag, skal man benytte det link, som man har modtaget i en e-mail fra systemet med invitation til at være medstillere. Når man benytter linket, kommer man ind på en side under borgerforslag.dk, hvor man først skal logge ind med NemID og derefter indtaste sit cpr-nummer.

Når medstilleren logger ind med NemID, indhenter systemet medstillers NemID-PID. PID-nummeret (Personligt ID-nummer) udgør en entydig identifikation af signaturholderen bag en personsignatur.



## FT-11149 - Forbud mod maxi-skibe i midi-havne, da det medfører belastende landtransport mellem havne

---

NemID-PID-nummeret benyttes til at kontrollere, at det cpr-nummer, der efterfølgende indtastes, tilhører den person, som er logget ind med NemID. NemID-PID-nummeret gemmes endvidere i systemet med henblik på at sikre, at medstilleren ikke samtidig kan være hovedstiller eller støtter af det samme forslag, og at den samme person kun optræder som medstiller af forslaget én gang. Det oplyste cpr-nummer gemmes ikke i systemet.

Når medstilleren efterfølgende indtaster sit cpr-nummer, indhenter systemet oplysninger om medstillere navn, bopælskommune og stemmeret til folketingsvalg fra Det Centrale Personregister.

Det er nødvendigt at indtaste sit cpr-nummer igen, selv om man allerede er logget ind med NemID, for at systemet kan hente de nødvendige oplysninger om én, bl.a. om stemmeret til folketingsvalg.

Medstillere navn og bopælskommune offentliggøres i tilknytning til borgerforslaget på borgerforslag.dk. Det er ikke muligt at være medstiller af et borgerforslag anonymt. Det er en betingelse for at benytte borgerforslagsordningen, at man har stemmeret til folketingsvalg, og oplysningerne om stemmeret bruges til at sikre, at medstilleren opfylder denne betingelse.

Samtidig med at man bekræfter at ville være medstiller, kan man oplyse kontaktoplysninger for sig selv i form af e-mailadresse og/eller telefonnummer. Disse offentliggøres de i tilknytning til forslaget.

### **Sletning af oplysninger om medstillere**

Hvis borgerforslaget bortfalder, fordi der ikke inden for fristen er et tilstrækkeligt antal medstillere, som har bekræftet at ville være medstillere, slettes forslaget fra den digitale løsning sammen med alle oplysninger om hovedstilleren, de angivne medstillere og eventuelle medstillere, som allerede har bekræftet. Det samme gælder, hvis forslaget afvises af Folketingets Administration, fordi dets indhold ikke overholder reglerne for borgerforslag.

Hvis borgerforslaget ikke opnår støtte fra mindst 50.000 borgere inden for fristen, bevares selve forslaget i systemet, men oplysningerne om hovedstilleren og medstillerne slettes. Selve forslaget vil fortsat være tilgængeligt på borgerforslag.dk, men uden oplysninger om hovedstilleren og medstillerne. Hovedstillere navn og medstillere bopælskommune eller – hvis de bor uden for Danmark – deres bopælsland vil dog stadig kunne ses i tilknytning til forslaget, men uden navn eller nogen andre oplysninger, der kan bruges til at identificere de pågældende.

Hvis borgerforslaget opnår støtte fra mindst 50.000 borgere inden for fristen, bevares oplysningerne om hovedstilleren og medstillerne i systemet, indtil Folketingets behandling af det beslutningsforslag, som måtte udspringe af borgerforslaget, er færdig, eller indtil det må anses for afklaret, at et sådant beslutningsforslag ikke vil blive fremsat for Folketinget. Selve forslaget vil fortsat være tilgængeligt på borgerforslag.dk, men efter at oplysningerne om hovedstilleren og medstillerne er slettet, kan forslaget kun ses uden disse oplysninger. Hovedstillere navn og medstillere bopælskommune eller – hvis de bor uden for Danmark – deres bopælsland vil dog stadig kunne ses i tilknytning til forslaget, men uden navn eller andre oplysninger, der kan bruges til at identificere de pågældende.

Bemærk, at Folketingets Administration såvel før som i og efter perioden, hvor et borgerforslag er offentligt tilgængeligt for indsamling af støtteerklæringer, kan opbevare oplysninger om administrationen af borgerforslagsordningen, herunder oplysninger om hovedstillere og medstillere identitet i tilknytning til bestemte forslag og korrespondance med borgere om ordningen, i Folketingets Administrations almindelige journal- og sagsbehandlingsystemer. Formålet hermed er navnlig at sikre dokumentation af sagsbehandlingen, f.eks. for at kunne rekonstruere hændelsesforløb, hvis der skulle opstå uenighed mellem Folketingets Administration og borgere om administrationen af ordningen.

### **Indhentning og behandling af oplysninger om støttere**

Støttere er de personer, som tilkendegiver deres støtte til et borgerforslag med henblik på, at forslaget kan komme til behandling i Folketinget. Man kan være støtter af et forslag enten gennem den digitale løsning på





## FT-11149 - Forbud mod maxi-skibe i midi-havne, da det medfører belastende landtransport mellem havne

---

borgerforslag.dk eller gennem den papirbaserede løsning, som er til rådighed for borgere, der ikke kan eller har mulighed for at benytte den digitale løsning.

I det følgende beskrives, hvordan der behandles oplysninger om støttere, som bruger den digitale løsning. Om behandling af oplysninger om støttere, som bruger den papirbaserede løsning, henvises til afsnittet "Særligt om ikkedigitale borgere" nedenfor.

Når man klikker på "støt forslaget" under et borgerforslag på borgerforslag.dk, kommer man til en side, hvor man først skal logge ind med NemID og derefter indtaste sit cpr-nummer.

Når støtteren logger ind med NemID, indhenter systemet støtterens NemID-PID. PID-nummeret (Personligt ID-nummer) udgør en entydig identifikation af signaturholderen bag en personsignatur.

NemID-PID-nummeret benyttes til at kontrollere, at det cpr-nummer, der efterfølgende indtastes, tilhører den person, som er logget ind med NemID. NemID-PID-nummeret gemmes endvidere i systemet med henblik på at sikre, at støtteren ikke samtidig kan være hovedstiller eller medstiller af det samme forslag, og at den samme person kun støtter forslaget én gang. Det oplyste cpr-nummer gemmes ikke i systemet.

Når støtteren efterfølgende indtaster sit cpr-nummer, indhenter systemet oplysninger om støtterens stemmeret til folketingsvalg fra Det Centrale Personregister. Det er en betingelse for at benytte borgerforslagsordningen, at man har stemmeret til folketingsvalg, og oplysningerne om stemmeret bruges til at sikre, at støtteren opfylder denne betingelse.

Det er nødvendigt at indtaste sit cpr-nummer igen, selv om man allerede er logget ind med NemID, for at systemet kan hente de nødvendige oplysninger om én, bl.a. om stemmeret til folketingsvalg.

Der opbevares ingen oplysninger om støttere ud over NemID-PID i den digitale løsning, og der offentliggøres ingen personoplysninger om støttere i tilknytning til de enkelte borgerforslag.

### **Sletning af oplysninger om støttere**

NemID-PID for støtterne af et borgerforslag opbevares, så længe indsamlingen af støtteerklæringer for forslaget løber.

Det vil sige, at hvis et borgerforslag ikke opnår støtte fra mindst 50.000 borgere inden for fristen, slettes NemID-PID for de personer, som har registreret sig som støttere af forslaget, med det samme fristen er udløbet.

Hvis borgerforslaget opnår støtte fra mindst 50.000 borgere inden for fristen, fortsætter indsamlingen af støtteerklæringer ud over fristen, indtil Folketingets behandling af det beslutningsforslag, som måtte udspringe af borgerforslaget, er færdig, eller indtil det må anses for afklaret, at et sådant beslutningsforslag ikke vil blive fremsat for Folketinget. Derefter lukkes indsamlingen af støtteerklæringer for forslaget, og NemID-PID for alle, som har registreret sig som støttere af forslaget, slettes.

Bemærk, at eventuel e-mailkorrespondance mellem Folketingets Administration og en støtter af et borgerforslag kan blive gemt i Folketingets Administrations almindelige journal- og sagsbehandlingssystemer. Formålet hermed er navnlig at sikre dokumentation af sagsbehandlingen, f.eks. for at kunne rekonstruere hændelsesforløb, hvis der skulle opstå uenighed mellem Folketingets Administration og borgere om administrationen af ordningen.

### **Særligt om ikkedigitale borgere**

Borgere, som ikke kan eller har mulighed for at benytte den digitale løsning på borgerforslag.dk – herefter betegnet ikkedigitale borgere – kan i stedet benytte en papirbaseret løsning. De pågældende borgere skal så tilkendegive, at de ønsker at være hovedstiller, medstillere eller støttere af et borgerforslag, ved at indsende en papirbaseret blanket med de relevante oplysninger som fysisk post til Folketingets Administration.



## FT-11149 - Forbud mod maxi-skibe i midi-havne, da det medfører belastende landtransport mellem havne

---

Når Folketingets Administration modtager en blanket fra en ikkedigital borger, undersøger Folketingets Administration ved opslag i Det Centrale Personregister, at borgeren har stemmeret til folketingsvalg. Det er en betingelse for at benytte borgerforslagsordningen, at man har stemmeret til folketingsvalg, og oplysningerne om stemmeret bruges til at sikre, at borgeren opfylder denne betingelse.

Hvis betingelsen om stemmeret er opfyldt, indtaster Folketingets Administration oplysningerne fra blanketten i den digitale ordning. De indtastede oplysninger behandles herefter på samme måde som tilsvarende oplysninger om borgere, der selv har benyttet den digitale løsning.

Bemærk, at korrespondance pr. post eller e-mail mellem Folketingets Administration og ikkedigitale borgere kan blive gemt i Folketingets Administrations almindelige journal- og sagsbehandlingssystemer. Endvidere kan modtagne blanketter blive gemt fysisk. Formålet hermed er navnlig at sikre dokumentation af sagsbehandlingen, f.eks. for at kunne rekonstruere hændelsesforløb, hvis der skulle opstå uenighed mellem Folketingets Administration og borgere om administrationen af ordningen. Fysisk opbevarede blanketter opbevares bag lås og vil kun være tilgængelige for medarbejdere i Folketingets Administration, som har behov for adgang til oplysningerne i blanketterne til varetagelse af arbejdsopgaver.

### **Deling på sociale medier**

Den digitale løsning på borgerforslag.dk giver mulighed for, at man kan dele oplysninger om sin støtte til et borgerforslag på visse sociale medier.

Deling af disse oplysninger på sociale medier er underlagt vedkommende sociale mediums brugervilkår og bestemmelser om behandling af personoplysninger. Folketinget er ikke ansvarligt for indhold, som brugere af ordningen deler på sociale medier i tilknytning til borgerforslag.

### **Sikkerhed og logning i den digitale løsning på borgerforslag.dk**

Kommunikation mellem brugerne og systemet foregår på en krypteret og sikker forbindelse. Der bliver ikke gemt personidentificerbare oplysninger ud over, hvad der beskrevet i denne politik.

Systemet er hostet eksternt, og der er indgået en databehandleraftale, som løbende kontrolleres af Folketinget.

Data, som behandles i systemet, opbevares på servere, som fysisk befinder sig i EU.

### **Dataansvarlig myndighed og kontakt**

Den dataansvarlige myndighed for borgerforslagsordningen er Folketinget.

Man kan tage kontakt til Folketinget om spørgsmål om behandlingen af personoplysninger i forbindelse med borgerforslagsordningen på følgende adresser:

Folketinget  
Att.: Borgerforslag  
Christiansborg  
1240 København K  
borgerforslag@ft.dk  
Eller på telefon 3337 5500.