

København den 13. februar 2013

HØRINGSSVAR – Sagsnummer 2012-133495

Ny model for mobilt gadesalg fra 2013

1. Baggrund

I 2007 blev lovgivningen omkring mobilt gadesalg, såkaldt omførsel, liberaliseret. Enhver kan ved selvsyn forvisse sig om, at omfanget af mobile salgsvogne i Københavns gader, særligt gågaderne i City og særligt i sommerhalvåret, er vokset voldsomt i årene siden de nye regler trådte i kraft. Det gælder særligt i den indre by i København, og særligt på gågaderne. Som svar herpå indførte Københavns Kommune i 2009 et forbud i visse zoner (Amagertorv og Nørreport), og der blev samtidig indført en afgift, som siden i april 2010 blev forhøjet. Ligesom der blev indført en mærkningsordning for vogne, der havde betalt afgiften.

2. Generelle synspunkter

Mobile salgsvogne er sammen med en del andre – ikke alle – gadeaktiviteter ved at forvandle Københavns Indre By til et kaotisk og ureguleret gedemarked. Trængsel, ufremkommelighed, mangel på kvalitet og en generel tarveliggørelse er ikke noget, bydelen kan være tjent med.

2.1. Fremkommelighed

De mange vogne ødelægger fremkommeligheden og udseendet af byens gågader. De placerer sig, hvor i byrummet, de vil, om det er midt på Strøget eller på byens bedste pladser. De spærrer for indgange til kontorer, butikker og cafeer.

2.2. Cafelivet og konkurrenceforvridning

Omførsel er en ganske alvorlig trussel mod det cafeliv, som er en af Indre Bys største attraktioner og kvaliteter. Omførsel er stærkt konkurrenceforvridende, da sælgerne ikke betaler husleje, men kun en mindre – og snart slet ingen – afgift til kommunen. Byens cafeer sælger i et vist omfang samme varer, men betaler en meget høj – landets højeste på Strøget og Købmagergade – husleje. Mobile salgsvogne ødelægger derfor på længere sigt det smukke og velfungerende cafemiljø, som er opbygget gennem mange år, og som er en hjørnesten i byens liv.

2.3. Omgåelse af loven

Omførsel er for os at se tillige en omgåelse af loven og dens ånd på flere måder.

a. For det første siger loven, at der skal være tale om enkeltmandsvirksomheder, men mange af de sælgende er del af et team eller en kæde med mange vogne. Der er tale om professionelle erhvervsdrivende med mange ansatte. Juridisk er de kategoriseret som enkeltmandsvirksomheder, så vidt vi har forstået, men for almindelig sund fornuft, må det siges at være i direkte strid med tankerne bag den nye lov.

b. Salg af vandflasker har ikke meget at gøre med en landmand, der sælger sine varer på byens torv. Dette er vist nok udgangspunktet for omførselsloven, som i sin kerne går flere hundrede år tilbage, da man havde landbrug rundt omkring byen, som tog ind på byens torv for at sælge deres varer. Det er unægtelig ikke dagens virkelighed. (Og vand på flaske er vist heller ikke "nye og spændende dagligvarekoncepter", som den daværende minister stillede i udsigt ved lovens indførelse).

c. For det tredje fungerer salgsstederne fuldkommen ligesom faste forretningssteder (boder), men da de fleste af dem har hjul under og derfor kan flytte sig, falder de ind under omførselslovgivningen i stedet.

d. "Tobak, alkohol, sodavand, chokolade- og sukkervarer samt fyrværkeri kan dog fortsat ikke sælges fra vogn af skatte-, sundheds- og sikkerhedsmæssige årsager." Vi kan kun undre os over det store antal bl.a. pandekagevogne, der kører rundt.

f. Det er vores opfattelse, at der mangler kontrol med ansatte, skat osv. Og vi har tidligere fremlagt fotodokumentation for, at der faktisk *har* været kontrol fra Fødevarestyrelsen, ofte med sure smiley'er til følge – som placeres bag på vognene, så de ikke kan ses.

2.4. Renholdelse

De mobile salgsvogne medfører et væsentligt problem omkring renholdelse. I modsætning til cafeerne og restauranterne, der har tjenerne mv. til at rydde op og rydde borde af, havner emballagen fra gadesalget i stor udstrækning på gaden.

2.5. Bylivets kvalitet

Mobile salgsvogne bidrager ikke til bylivets meget høje kvalitet, men er med til at tarveliggøre byen. Det produkt og den oplevelse, man kan tilbyde i en cafe, er alt andet lige bedre, men det er også dyrere at skabe den oplevelse, hvilket afspejler sig i højere priser på cafeens produkter. Det er ødelæggende for cafeernes høje kvalitet, hvis deres forretningsgrundlag fjernes på ulige vilkår. Og det af aktiviteter, der tilbyder en ringere kvalitet, og som ikke indgår i og bidrager naturligt til den særlige atmosfære og charme, som bydelen har.

3. Kommentarer til de fremsatte forslag

3.1. *Mobile salgsvogne*: Forslaget indstiller, at de eksisterende afgifter helt bortfalder, og at der sættes et loft over antallet af mobile salgsvogne: 30 pladser i Indre By. Desuden skal vognene fremover stå på 'specifikt udpegede lokationer', jf. det til forslaget vedlagte kort. I sammenhæng hermed etableres der en ruteplan, således at de 30 salgsvogne skal skifte plads fra dag til dag, indtil de har været alle 30 pladser igennem, og derefter starte forfra.

Forslaget indeholder for så vidt gode ideer i forhold til de problemer, forslaget beskriver. Men da KCC ikke mener, at aktiviteten omførsel overhovedet bør finde sted, da den dels ikke bidrager med den rigtige kvalitet, dels er konkurrenceforvridende, går vi grundlæggende ikke ind for hverken den eksisterende model eller den foreslåede nye model. Vi har dog følgende kommentarer.

- Vognene ophører reelt med at være mobile salgsvogne, og får i stedet karakter af faste stadepladser, blot af en ny type. Vi forstår ikke, hvorfor de eksisterende faste stadepladser skal betale afgift, når de ikke-mobile salgsvogne ikke skal. Og vi synes, man fjerner sig så afgørende fra den grundlæggende tanke og lovgrundlaget for det mobile gadesalg, at vi anser det kommende gadesalg for at være salg fra fast forretningssted og ikke omførsel. De faste stadepladser har for så vidt været en velfungerende ordning, men vi vil gerne spørge, hvorfor man vil udvide omfanget så drastisk, jf. også næste punkt om Food Trucks.

- Uanset om kommunen opkræver en afgift eller ej, er der reelt tale om at kommunen dumper prisen på butiks/cafeareal i forhold til den erhvervsleje, der er i området, og som er markedsbestemt, og som sikrer, at vi får det bedste udbud af produkter og oplevelser fra de bedste og stærkeste virksomheder til gavn for kunderne og borgerne.

3.2 Food Trucks: Forslaget indstiller, at Food Trucks tillades i Indre By, undtaget i Latinerkvarteret.

Kommentarerne, både de generelle og specifikke, gælder også Food Trucks. KCC har følgende yderligere kommentarer:

- Det er bekymrende, at der ikke er sat noget loft over denne aktivitet.
- Det er svært i det fremlagte forslag at se, hvad og hvem forslaget skal gavne ud over de få erhvervsdrivende, der har Food Trucks. For os at se skulle der have været en sådan begrundelse i forslaget. For som vi ser det, skaber Food Trucks ikke mere eller bedre byliv, de søger blot derhen, hvor der er byliv i forvejen, og vi mener heller ikke, at de bidrager med den kvalitet, som Indre By skal have.
- For at opbygge en kundekreds af særligt frokostkunder mv. og dermed skabe et varigt forretningsgrundlag, bliver Food Trucks'ene nødt til at søge tilbage til de samme steder hver dag, hvilket reelt gør dem til faste forretningssteder. For at imødegå det, bliver kommunen nødt til at føre en omfattende kontrol, som man kan have en berettiget frygt for ikke vil fungere. Således bliver også denne ordning reelt en voldsom udvidelse af antallet af faste forretningssteder og med en helt anden afgiftsstruktur (parkeringsafgift) end de øvrige tilsvarende aktiviteter.

3.3. Natstade: Der oprettes yderligere et natstade på Gammeltorv.

KCC har ikke yderligere kommentarer til dette ud over dem, som er fremsat vedr. Food Trucks. Vi efterlyser dog en mere detaljeret plan for hvordan "der kan tages højde for øget støj og affald således, at det ikke bliver til væsentlig gene for naboerne", som der står i indstillingen, og idet vi naturligvis også opfatter butikkerne og restauranterne og ikke kun beboerne som sådanne naboer.

3.4. *Afgiftsstruktur*: Af behandlingen på Teknik- udvalgets møde den 17. december 2012, fremgår det, at "[budget]Parterne er også enige om at fjerne eller reducere afgifterne på mobilt gadesalg, filmoptagelser og vareudstillinger ...". KCC holdninger til afgifterne er i vid udstrækning udtrykt ovenfor, men hvad angår afgifter generelt, anbefaler vi, at der bør være ensartede afgifter for brug af offentlig vej uanset aktiviteten (optræden, vareudstilling, fast stadeplads, udeservering, mobil salgsvogn, food truck etc.), og alene henset til vejens placering i byen og til, hvor stort et vejareal aktiviteten optager hvor længe. Det er ikke sundt for et marked, at der ikke er ens vilkår og priser; det er dårligt for konkurrencen, såvel som for gennemsækeligheden og tilliden til systemet.

4. Anbefalinger

KCC anbefaler, at Indre By friholdes for omførsel og Food Trucks. Gadernes butikker, restauranter og cafeer er en grundsten i bydelens liv, og en attraktion for mange af de borgere, der dagligt besøger området. Generelt er der ikke brug for at skabe mere byliv i Indre By, der er brug for at bevare og udvikle den kvalitet af det meget omfattende byliv, der allerede er. Mobile salgsvogne og Food Trucks kan med fordel bruges til at skabe byliv i bydele, hvor der ikke er noget væsentligt byliv.

Her kan tilføjes, at argumentet om, at vognene skaber liv i byen, ikke passer; vognene søger derhen, hvor der er liv i forvejen og udhuler herefter grundlaget for det liv, de lukrerer på. Det er også forkert at tale om, at de skaber mangfoldighed; I Københavns Indre By eksisterer denne mangfoldighed allerede. Vognene skaber alene kaos oven i det allerede utroligt velfungerende og differentierede udbud. Vi synes i stedet, at gaderne – den offentlige vej – skal friholdes for erhvervsaktivitet for byoplevelsens skyld.

Venlig hilsen

Jan Michael Hansen
Citydirektør
Københavns City Center
Østergade 53, 4. sal
1100 København K