

# **ZH\_SOZIALVERSICHERUNGSGERICHT AB.2020.00044**

## **vom 16. August 2019**

ZH Sozialversicherungsgericht, 2019-08-16, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselow.ch/entscheid/zh\\_sozialversicherungsgericht\\_AB.2020.00044](https://mcp.opencaselow.ch/entscheid/zh_sozialversicherungsgericht_AB.2020.00044)

FR: ZH\_SOZIALVERSICHERUNGSGERICHT AB.2020.00044 du 16 août 2019

IT: ZH\_SOZIALVERSICHERUNGSGERICHT AB.2020.00044 del 16 agosto 2019

### **Erwägungen**

#### **E. 1.1**

Mit Verfügung vom 16. August 2019 (Urk. 3/22) stellte die Sozialversicherungsanstalt des Kantons Zürich, Ausgleichskasse, fest, dass Y.\_\_\_\_, Z.\_\_\_\_, A.\_\_\_\_, B.\_\_\_\_-Fahrer eine unselbständige Erwerbstätigkeit für die X.\_\_\_\_ ausübten (Dispositiv Ziff. 1) und dass die C.\_\_\_\_ die abrechnungspflichtige Betriebsstätte der X.\_\_\_\_ in der Schweiz sei (Dispositiv Ziff. 2). Zudem wurden die X.\_\_\_\_ als Arbeitgeberin der «genannten» Fahrer beziehungsweise die C.\_\_\_\_ verpflichtet, für das Jahr 2014 Sozialversicherungsbeiträge (inklusive Nebenkosten) in der Höhe von Fr. 4'283'763.75 zuzüglich Verzugszinsen von Fr. 991'215.35 zu bezahlen (Dispositiv Ziffern 3 und 4). Einer Einsprache wurde die aufschiebende Wirkung entzogen (Dispositiv Ziff. 5).

#### **E. 1.1.1**

Im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren sind grundsätzlich nur Rechtsverhältnisse zu überprüfen beziehungsweise zu beurteilen, zu denen die zuständige Verwaltungsbehörde vorgängig verbindlich – in Form einer Verfügung beziehungsweise eines Einspracheentscheids – Stellung genommen hat. Insoweit bestimmt die Verfügung beziehungsweise der Einspracheentscheid den beschwerdeweise weiterziehbaren Anfechtungsgegenstand. Umgekehrt fehlt es an einem Anfechtungsgegenstand und somit an einer Sachurteilsvoraussetzung, wenn und insoweit keine Verfügung beziehungsweise kein Einspracheentscheid ergangen ist (BGE 131 V 164 E. 2.1; 125 V 413 E. 1a).

#### **E. 1.1.2**

Soweit die Beschwerdeführerin wiederholt beantragte, es seien Feststellungen mit Bezug auf irgendeine andere Gesellschaft der X.\_\_\_\_-Gruppe zu machen (vgl. etwa Urk. 1/1 Ziffern 8 ff. des Rechtsbegehrens), ist festzuhalten, dass im angefochtenen Einspracheentscheid vom 3. März 2020 (vgl. oben Sachverhalt Ziffer 1.2) von keinen anderen Gesellschaften der X.\_\_\_\_-Gruppe die Rede ist, sondern lediglich von X.\_\_\_\_ und von C.\_\_\_\_ (separates Verfahren). Mit Bezug auf andere Gesellschaften der X.\_\_\_\_-Gruppe ist demzufolge weder eine Verfügung noch ein Einspracheentscheid ergangen, weshalb insoweit auf die Beschwerde nicht einzutreten ist.

#### **E. 1.2**

Wie bereits in Sachverhalt Ziff. 2.2 ausgeführt wurde, sind die Fragen, ob die C.\_\_\_\_ eine Betriebsstätte der X.\_\_\_\_ und/oder der L.\_\_\_\_ ist und ob sie in irgend einer Form für etwaige Beitragsforderungen der Beschwerdegegnerin gegenüber der Beschwerdeführerin zahlungspflichtig oder haftbar ist, bereits wiederholt verneint worden. Es handelt sich dabei um res iudicatae.

Auf die entsprechenden, trotzdem von der Beschwerdegegnerin gestellten Anträge ist nicht einzutreten.

### **E. 1.3**

Schliesslich ist auch auf Verfahrensanträge, über die bereits entschieden wurde (etwa die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung) oder die durch den Verlauf des Verfahrens und/oder spätestens durch das heute zu fällende Urteil obsolet wurden (etwa die Anträge auf Prozessvereinigung oder Verfahrensassistierung), abgesehen von den Hinweisen, dass weder eine Sistierung des Prozesses noch eine Verfahrensvereinigung angezeigt erscheint, nicht weiter einzugehen.

### **E. 1.4**

Weiter ist festzuhalten, dass den meisten der von den Parteien gestellten Anträgen keine eigenständige Bedeutung zukommt, sondern sie letztlich allesamt in den Hauptfragen (Statusqualifikation, etwaige Arbeitgeberberei genschaft und Quantitativ einer allfälligen Beitragsforderung) aufgehen. 2.

## **E. 2**

Es sei die aufschiebende Wirkung der vorliegenden Beschwerde gegen den Entscheid der SVA vom 3. März 2020 vollumfänglich und mit sofortiger Wirkung wiederherzustellen.

### **E. 2.1**

Nach der Rechtsprechung beurteilt sich die Frage, ob im Einzelfall selbständige oder unselbständige Erwerbstätigkeit vorliegt, nicht auf Grund der Rechtsnatur des Vertragsverhältnisses zwischen den Parteien. Entscheidend sind vielmehr die wirtschaftlichen Gegebenheiten. Die zivilrechtlichen Verhältnisse vermögen dabei allenfalls gewisse Anhaltspunkte für die AHV-rechtliche Qualifikation zu bieten, ohne jedoch ausschlaggebend zu sein. Als unselbständig erwerbstätig ist im Allgemeinen zu betrachten, wer von einer oder einem Arbeitgebenden in betriebswirtschaftlicher beziehungsweise arbeitsorganisatorischer Hinsicht abhängig ist und kein spezifisches Unternehmerrisiko trägt. Aus diesen Grundsätzen allein lassen sich indessen noch keine einheitlichen, schematisch anwendbaren Lösungen ableiten. Die Vielfalt der im wirtschaftlichen Leben anzutreffenden Sachverhalte zwingt dazu, die beitragsrechtliche Stellung einer erwerbstätigen Person jeweils unter Würdigung der gesamten Umstände des Einzelfalles zu beurteilen. Weil dabei vielfach Merkmale beider Erwerbsarten zu Tage treten, muss sich der Entscheid oft danach richten, welche dieser Merkmale im konkreten Fall überwiegen (BGE 146 V 139 E. 3.1 mit Hinweis).

### **E. 2.2**

Selbständige Erwerbstätigkeit liegt im Regelfall dann vor, wenn die beitragspflichtige Person durch Einsatz von Arbeit und Kapital in frei bestimmter Selbstorganisation und nach aussen sichtbar am wirtschaftlichen Verkehr teilnimmt mit dem Ziel, Dienstleistungen zu erbringen oder Produkte zu schaffen, deren Inanspruchnahme oder Erwerb durch finanzielle oder geldwerte Gegenleistungen abgegolten wird (BGE 115 V 161 E. 9a mit Hinweisen). Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts sind die Tätigkeit erheblicher Investitionen, die Benützung eigener Geschäftsräumlichkeiten sowie die Beschäftigung von eigenem Personal charakteristische Merkmale einer selbständigen Erwerbstätigkeit. Das spezifische Unternehmerrisiko besteht dabei darin, dass unabhängig vom Arbeitserfolg

Kosten anfallen, die der Versicherte selber zu tragen hat. Für die Annahme selbstständiger Erwerbstätigkeit spricht sodann die gleichzeitige Tätigkeit für mehrere Gesellschaften in eigenem Namen, ohne indessen von diesen abhängig zu sein. Massgebend ist dabei nicht die rechtliche Möglichkeit, Arbeiten von mehreren Auftraggebern anzunehmen, sondern die tatsächliche Auftragslage (BGE 122 V 169 E. 3c mit Hinweisen).

Von unselbständiger Erwerbstätigkeit ist auszugehen, wenn die für den Arbeitsvertrag typischen Merkmale vorliegen, das heisst wenn die versicherte Person Dienst auf Zeit zu leisten hat, wirtschaftlich von der oder dem «Arbeitgebenden» abhängig ist und während der Arbeitszeit auch im Betrieb der oder des Arbeitgebenden eingeordnet ist, praktisch also keine andere Erwerbstätigkeit ausüben kann. Indizien dafür sind das Vorliegen eines bestimmten Arbeitsplans, die Notwendigkeit, über den Stand der Arbeiten Bericht zu erstatten, sowie das Angewiesensein auf die Infrastruktur am Arbeitsort. Das wirtschaftliche Risiko der versicherten Person erschöpft sich diesfalls in der (alleinigen) Abhängigkeit vom

persönlichen Arbeitserfolg oder, bei einer regelmässig ausgeübten Tätigkeit, darin, dass bei Dahinfallen des Erwerbsverhältnisses eine ähnliche Situation eintritt, wie dies beim Stellenverlust von Arbeitnehmenden der Fall ist (BGE 122 V 169 E. 3c mit Hinweisen). Die Abhängigkeit der eigenen Existenz vom persönlichen Arbeitserfolg ist praxismässig nur dann als Risiko einer selbständigwerbenden Person zu werten, wenn beträchtliche Investitionen zu tätigen oder Angestelltenlöhnen zu bezahlen sind (BGE 119 V 161 E. 3b). Hervorzuheben ist, dass sich die Frage nach der Arbeitnehmereigenschaft regelmässig nach der äusseren Erscheinungsform wirtschaftlicher Sachverhalte und nicht nach allfällig davon abweichenden internen Vereinbarungen der Beteiligten beurteilt, was jeweils unter Würdigung der gesamten Umstände des Einzelfalls zu geschehen hat. Entscheidend ist dabei, ob geleistete Arbeit, ein Unterordnungsverhältnis und die Vereinbarung eines Lohnanspruchs in irgendeiner Form vorliegen (Urteil des Bundesgerichts 8C\_790/2018 vom 8. Mai 2019 E. 3.2 mit Hinweis).

### **E. 2.3**

In der vorliegenden Sache X.\_\_\_\_ gegen die Ausgleichskasse stellte diese in ihrer Beschwerdeantwort vom 24. Juli 2020 (Urk. 7 ) folgende Anträge: 1.

Es sei auf die Beschwerde von X.\_\_\_\_

einzutreten. Mit Bezug auf die Beschwerde von C.\_\_\_\_ verweisen wir auf die Verfahren AB.2020.00060 und AB.2020.00054 bis AB.2020.00059. 2.

Mit Bezug auf den Antrag der Beschwerdeführenden auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung sei die Beschwerde gutzuheissen und die aufschiebende Wirkung wiederherzustellen. 3.

Es seien die nachfolgend genannten Beschwerdeverfahren soweit möglich mit dem vorliegenden Beschwerdeverfahren zu vereinigen: Prozess-Nr. AB.2020.00038 ( D.\_\_\_\_ ) Prozess-Nr. AB.2020.00039 ( E.\_\_\_\_ ) Prozess-Nr. AB.2020.00040 ( F.\_\_\_\_ ) Prozess-Nr. AB.2020.00041 ( G.\_\_\_\_ ) Prozess-Nr. AB.2020.00042 ( H.\_\_\_\_ ) Prozess-Nr. AB.2020.00043 ( I.\_\_\_\_ ) 4.

Es sei das Begehren um Sistierung des Beschwerdeverfahrens abzuweisen. 5.

Es sei die Beschwerde mit Bezug auf die Feststellung des Beitrags sta tuts der Y.\_\_\_\_ -, Z.\_\_\_\_ -, A.\_\_\_\_ - und B.\_\_\_\_ -Fahrer abzu weisen. 6.

Es sei die Beschwerde mit Bezug auf die Qualifikation von X.\_\_\_\_ als Arbeitgeberin und C.\_\_\_\_ als deren Betriebsstätte abzuweisen. 7.

Mit Bezug auf die festgesetzten Lohnbeiträge für das Jahr 2014 sei dem Subeventualantrag der Beschwerdeführenden stattzugeben und es sei den Beschwerdeführenden eine angemessene Frist anzusetzen, um die Namen und Geburtsdaten (evtl. auch AHV-Nr.) sämtlicher Fahrer zu melden. Ferner seien sie zu verpflichten, die an die einzelnen Fahrer ausgerichteten Entschädigungen sowie sämtliche in den Steuerzusammenfassungen von X.\_\_\_\_ enthaltenen Angaben einzu reichen (insbesondere Bruttoentschädigung, Servicepauschale, gefah rene Kilometer). Ferner hätten sie die Einkommen der J.\_\_\_\_ -Fahrer sowie die Einkommen der übrigen Fahrer ( Y.\_\_\_\_ , Z.\_\_\_\_ , A.\_\_\_\_ und B.\_\_\_\_ ) auszuschneiden.

Für den Fall, dass keine Nachfrist zur Einreichung der Lohnangaben angesetzt wird oder die Beschwerdeführenden einer entsprechenden Aufforderung nicht nachkommen, seien die von uns festgesetzten Lohnbeiträge für das Jahr 2014 zu bestätigen. 8.

Schliesslich beantragen wir, es sei über die Berechnung der Unkosten zu befinden, welche den Fahrern bei der Ausübung ih rer Tätigkeit für X.\_\_\_\_ entstehen.

Mit Verfügung vom 16. November 2020 (Urk. 9 ) wurde die mit Einspracheentscheid vom 3. März 2020 entzogene aufschiebende Wirkung der Beschwerde wie der hergestellt und die Durchführung eines zweiten Schriftenwechsels ange o rdnet. In der Folge reichte die Ausgleichskasse weitere Dokumente zu den Akten (vgl. Urk. 11-15), die der X.\_\_\_\_ zur Kenntnis gebracht wurden (vgl. Urk. 16). In der Replik vom 12. April 2021 (Urk. 22 ; vgl. auch Urk. 21) liess X.\_\_\_\_ folgende Anträge stellen: Im Verfahren: 1.

Es sei auf die vorliegende Beschwerde einzutreten; 2.

Es sei die aufschiebende Wirkung der vorliegenden Beschwerde gegen den angefochtenen Entscheid vollumfänglich und mit sofortiger Wirkung wiederherzustellen; 3.

Es sei festzustellen, dass X.\_\_\_\_ zur Beschwerde gegen den Einspracheentscheid der SVA vom 3. März 2020 legitimiert ist. In der Sache: 4.

Der Einspracheentscheid der SVA vom 3. März 2020 sei aufzuheben; 5.

Es sei festzustellen, dass die Fahrer 2014, welche die Modelle Y.\_\_\_\_ , Z.\_\_\_\_ , A.\_\_\_\_ und B.\_\_\_\_ nutzen, ihre Tätigkeit als Fahrer im Zusam menhang mit der

X.\_\_\_\_-Applikation nic ht als « Unselbstän digerwerb ende » im Sinne des Sozialversicherungsrechts für X.\_\_\_\_ oder irgend eine andere Gesel lschaft der X.\_\_\_\_-Gruppe erbringen ; 6.

Es sei festzustellen, dass weder X.\_\_\_\_ noch irgendeine andere Gesell schaft der X.\_\_\_\_-Gruppe als Arbeitgeberin der Fahrer 2014 quali fizie ren, welche die Modelle Y.\_\_\_\_ , Z.\_\_\_\_ , A.\_\_\_\_ und B.\_\_\_\_ nutzen ; 7.

Es sei festzustellen, dass weder X.\_\_\_\_

noch irgendeine andere Gesellschaft der X.\_\_\_\_-Gruppe paritätische Sozialversicherungsbeiträge auf die an die Fahrer 2014 entrichteten Beträge im Zusammenhang mit der Nutzung der X.\_\_\_\_-Applikation zahlen muss; 8.

Es sei festzustellen, dass weder X.\_\_\_\_ noch irgendeine andere Gesellschaft der X.\_\_\_\_-Gruppe auf die paritätischen Sozialversicherungsbeiträge anfallende Verzugszinsen zahlen muss; 9.

Es sei die Rechnung vom 3. März 2020 betreffend die für das Jahr 2014 berechneten paritätischen Beiträge und Verzugszinsen per 16. August 2019 im Umfang von CHF 5'247'514.95 aufzuheben. 10.

Eventualiter sei a)

der Einspracheentscheid der SVA vom 3. März 2020 aufzuheben; b)

die Rechnung vom 3. März 2020 betreffend die für das Jahr 2014 berechneten paritätischen Beiträge und Verzugszinsen per 16. August 2019 im Umfang von CHF 5'247'514.95 aufzuheben; c)

die Sache zur weiteren Abklärung und Neuentscheidung an die SVA zurückzuweisen. 11.

Subeventualiter, für den Fall, dass die vorstehenden Rechtsbegehren gemäss Ziffern 4 bis 10 abgewiesen werden, sei a)

der Einspracheentscheid der SVA vom 3. März 2020 aufzuheben; b)

die Rechnung vom 3. März 2020 betreffend die für das Jahr 2014 berechneten paritätischen Beiträge und Verzugszinsen per 16. August 2019 im Umfang von CHF 5'247'514.95 aufzuheben; c)

festzustellen, dass weder X.\_\_\_\_ noch irgendeine andere Gesellschaft der X.\_\_\_\_-Gruppe als Arbeitgeberin der Fahrer 2014 qualifizieren, welche die X.\_\_\_\_-Applikation im Namen eines Einzelunternehmens verwenden, einschliesslich der Herren D.\_\_\_\_, I.\_\_\_\_ und G.\_\_\_\_; d)

festzustellen, dass weder X.\_\_\_\_ noch irgendeine andere Gesellschaft der X.\_\_\_\_-Gruppe als Arbeitgeberin der Fahrer 2014 qualifizieren, welche die X.\_\_\_\_-Applikation im Namen einer Gesellschaft verwenden, einschliesslich der Herren D.\_\_\_\_, I.\_\_\_\_ und G.\_\_\_\_ und K.\_\_\_\_; e)

festzustellen, dass der Kostenabzug nicht weniger als CHF 0.70 pro gefahrenen Kilometer betragen kann; f)

die Sache zur Neubeurteilung an die SVA zurückzuweisen und X.\_\_\_\_ eine angemessene Frist von mindestens drei Monaten zu gewähren, um zusätzliche Informationen bezüglich des Jahres 2014, der von X.\_\_\_\_ im Jahr 2014 entrichteten Beträge sowie bezüglich der von den Fahrern 2014 gefahrenen Kilometer zu liefern, ausser für diejenigen Fahrer 2014, welche die Applikation im Namen eines Einzelunternehmens oder einer Gesellschaft verwendet haben. 12.

Es seien alle weiteren Begehren der SVA abzuweisen; 13.

Die Kosten des Verfahrens seien der SVA aufzuerlegen und X.\_\_\_\_

sei eine Entschädigung für die durch das Beschwerdeverfahren entstandenen Parteikosten zuzusprechen (zzgl. MwSt.).

In ihrer Duplik vom 26. Mai 2021 (Urk. 26 ) hielt die Ausgleichskasse grundsätzlich an ihren Anträgen fest und ergänzte, dass mit Bezug auf die Unkosten dem (neuen) Subeventualantrag von X.\_\_\_\_ stattzugeben sei, wonach ihr eine Frist zur Angabe der von den Fahrern gefahrenen Kilometern anzusetzen sei. Mit Ein gabe vom 29. Oktober 2021 (Urk. 30) liess die X.\_\_\_\_ zur Duplik Stellung nehmen, was der Ausgleichskasse zur Kenntnis gebracht wurde (vgl. Urk. 31).

Auf die Ausführungen der Parteien ist, soweit für die Entscheidungsfindung erforderlich, in den Erwägungen einzugehen. Das Gericht zieht in Erwägung: 1.

### **E. 2.3.1**

Gemäss der vom Bundesamt für Sozialversicherungen herausgegebenen Weg lei tung über den massgebenden Lohn in der AHV, IV und EO (WML; in der seit 1. Januar 2021 gültigen Fassung) ist in unselbständiger Stellung erwerb stätig, wer kein spezi fisches Unter nehmer risiko trägt und von einer Arbeitgeberin oder einem Arbeitgeber in wirt schaftlicher und arbei tsorganisatorischer Hinsicht ab hän gig ist (Rz 101 8 ). Merkmale für das Bestehen eines Unternehmerrisikos sind namentlich (Rz 101 9 ): - das Tätigen erheblicher Investitionen, - die Verlusttragung, - das Tragen des Inkasso- und Delkredererisikos, - die Unkostentragung, - das Handeln in eigenem Namen und auf eigene Rechnung, - das Beschaffen von Aufträgen, - die Beschäftigung von Personal, - eigene Geschäftsräumlichkeiten.

Auf der anderen Seite kommt das wirtschaftliche respektive arbeitsorganisato ri sche Abhängigkeitsverhältnis Unselbständigerwerbender

namentlich zum Aus druck beim Vorhandensein (Rz 10

### **E. 2.3.2**

Verwaltungsweisungen richten sich an die Durchführungsstellen und sind für das Sozialversicherungsgericht nicht verbindlich. Dieses soll sie bei seiner Entschei dung aber berücksichtigen, sofern sie eine dem Einzelfall angepasste und gerecht werdende Auslegung der anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen zulassen. Das Gericht weicht also nicht ohne triftigen Grund von Verwaltungsweisungen ab, wenn diese eine überzeugende Konkretisierung der rechtlichen Vorgaben darstel len. Insofern wird dem Bestreben der Verwaltung, durch interne Weisungen eine rechtsgleiche Gesetzesanwendung zu gewähr leisten, Rechnung getragen (BGE 133 V 587 E. 6.1; 133 V 257 E. 3.2 mit Hinweisen; vgl. BGE 133 II 305 E. 8.1). 3.

### **E. 3**

Es sei festzustellen, dass X.\_\_\_\_ zur Beschwerde gegen den Ent scheid der SVA vom 3. März 2020 legitimiert ist.

### **E. 3.1**

Die Beschwerdege gnerin führte zur Begründung des an gefochtenen Einsprache entscheids vom 3. März 2020 (Ur k. 3/23 ; Abr .-Nrn. 10.054.909 ) im Wesentlichen aus, dass die « X.\_\_\_\_-Fahrer » für die über die X.\_\_\_\_-App vermittelten Fahrten keine erheblichen Investitionen und daher kein ins Gewicht fallendes Verlustri siko trügen. Es bestehe weder auf Seiten des Fahrers noch auf Seiten der Beschwerde führerin ein Inkassorisiko. Die Fahrer würden in der Aussenwahrneh mung nicht in eigenem Namen und auf eigene Rechnung auftreten; sie beschaff ten sich selbst keine Aufträge. Daher trügen die «

X.\_\_\_\_-Fahrer » kein wesentliches unternehmerisches Risiko. Allfällige Unkosten würden nicht derart erheblich erscheinen, dass sie ein ins Gewicht fallendes Unternehmerrisiko begründen würden. Soweit einzelne Fahrer zusammen mit angestellten Fahrern bei der Beschwerdeführerin oder ausdrücklich im Namen von juristischen Personen registriert sein sollten, wären diese Vertragsverhältnisse gesondert zu prüfen; es sei der Beschwerdegegnerin aber kein solcher Fall bekannt (Urk. 3/23 S. 16). Bezüglich wirtschaftliches und arbeitsorganisatorisches Abhängigkeitsverhältnis hielt die Beschwerdegegnerin fest, dass mit der freien Wahl der Arbeitszeit sowie des Arbeitsortes, dem Fehlen des Konkurrenzverbot und der jederzeitigen sofortigen Kündigungsmöglichkeit Merkmale für eine selbständige Erwerbstätigkeit der « X.\_\_\_\_-Fahrer » gegeben seien. Gleichzeitig würden sie verschiedenen Vorgaben und Kontrollmechanismen unterstehen, was Ausdruck eines Unterordnungsverhältnisses sei. Überdies seien die Fahrer wegen der von der Beschwerdeführerin zentral geführten Kunden zuweisungen und den Zahlungsmodalitäten wirtschaftlich und arbeitsorganisatorisch in deren Betrieb eingegliedert (Urk. 3/23 S. 19). Insgesamt würden die Merkmale für eine unselbständige Erwerbstätigkeit deutlich überwiegen. Man stelle somit fest, dass « X.\_\_\_\_-Fahrer » sozialversicherungsrechtlich als Arbeitnehmer der Beschwerdeführerin zu qualifizieren seien (beziehungsweise als Arbeitnehmer von L.\_\_\_\_ [vgl. hierzu Urk. 3/26 S. 21 f.]). Dies gelte jedenfalls, soweit sie nicht angestellte Fahrer für einen Partnerfahrer im Sinne der Partnerbedingungen vom 1. Juli 2013 beziehungsweise für ein unabhängiges Beförderungsunternehmen im Sinne des Dienstleistungsvertrages vom 3. Februar 2016 und des Fahrernachtrags zum Dienstleistungsvertrag vom 3. Februar 2016 seien. In diesen Fällen wäre separat über das Beitragsstatut zu befinden (Urk. 3/23 S. 19). Die Lohnsumme schätzte die Beschwerdegegnerin für das Jahr 2014 auf Fr. 29'769'195.45 (Urk. 3/23 S. 23 ff., insbesondere S. 31 [ X.\_\_\_\_ ]) beziehungsweise auf Fr. 29'739'633.55 (Urk. 3/26 S. 26 ff., insbesondere S. 33 [ L.\_\_\_\_ ]). Die Beschwerdegegnerin erklärte, dass sie gerne darauf verzichtet hätte, dieselben Lohnbeiträge der Beschwerdeführerin und der L.\_\_\_\_ in Rechnung zu stellen: Um jedoch zu verhindern, dass die Verjährung eintrete, habe man diese Vorgehensweise wählen müssen. Es sei der Beschwerdegegnerin gänzlich unbekannt, wie viele « X.\_\_\_\_-Fahrer » im Jahr 2014 für die Beschwerdeführerin und wie viele für die L.\_\_\_\_ tätig gewesen seien (Urk. 3/23 S. 25 und Urk. 3/26 S. 28).

Im Rahmen des vorliegenden Prozesses hielt die Beschwerdegegnerin im Wesentlichen an diesen Ausführungen fest (vgl. Urk. 7 und 26; vgl. auch Urk. 11). In ihrer Beschwerdeantwort machte die Beschwerdegegnerin zu ihrer Einkommenssituation von sechs Fahrern ( E.\_\_\_\_ , F.\_\_\_\_ , D.\_\_\_\_ , H.\_\_\_\_ , I.\_\_\_\_ und G.\_\_\_\_ ) konkrete Angaben (Urk. 7 S. 17 f.). Duplicando wurden hierzu zum Teil weitere beziehungsweise andere Angaben gemacht (vgl. Urk. 26 S. 4 ff.).

Die Beschwerdegegnerin hielt weiter fest (Urk. 26 S. 13), sie habe stets darauf hingewiesen, dass sie die Lohnbeiträge anpassen werde, sobald ihr die Beschwerdeführerin die dafür notwendigen Angaben mache (Namen und AHV-Nr. der Fahrer, eingenommene Fahrpreise und Trinkgelder, Servicegebühren, allfällige weitere Abzüge, Kilometerangaben).

### **E. 3.2**

Demgegenüber liess die Beschwerdeführerin

zur Begründung ihrer Beschwerde (Urk. 1/1) im Wesentlichen ausführen, dass sie keine Taxizentrale betreibe, sondern den Nutzern ihrer Applikation ( X.\_\_\_-App ) eine Software anbiete, die es den selbständigen Fahrern und Fahrgästen erlaube, sich miteinander in Verbindung zu setzen. Es werde kein Mindestservice garantiert. Die X.\_\_\_-App funktioniere lediglich auf dem Prinzip von Angebot und Nachfrage. Entsprechend werde dem Nutzer keine Transportdienstleistung angeboten, wenn kein selbständiger Fahrer mit der Applikation verbunden sei. Den Fahrern würden keinerlei Vorgaben gemacht in Bezug auf die Organisation ihrer Arbeitszeit. Sie seien auch nicht an eine Exklusivitäts- oder Konkurrenzklausele gebunden und hätten die Wahl, die angebotenen Fahrten abzulehnen. Es existiere keine fixe Adresse, die der Verteilung der Fahrten diene oder welche die Fahrgäste aufsuchen könnten. Es würden keine Standplätze zur Verfügung gestellt. Die Nutzer hätten auch die Möglichkeit, die Fahrer direkt zu kontaktieren, ohne die X.\_\_\_-App zu benutzen und ohne eine Gesellschaft der X.\_\_\_-Gruppe darüber zu informieren (S. 11 ff.).

Die Fahrer würden ein Unternehmerrisiko tragen (S. 14 ff.): Die Fahrer müssten alle Investitionen tätigen (Fahrzeug, Smartphone, Führerausweis und Bewilligung). Die Unkosten würden ausschliesslich durch die Fahrer getragen (Mobilfunk, Versicherungen, etwaige Personalkosten, Kosten für allfällige Geschäftsräumlichkeiten). Das Inkassorisiko trage der Fahrer. Die Beschwerdeführerin nehme die Zahlungen für den Fahrer in dessen Namen und auf seine Rechnung entgegen. Verluste würden ausschliesslich vom Fahrer getragen. Die Fahrer hätten kein Recht auf Bezahlung einer fixen Mindestvergütung durch eine Gesellschaft der X.\_\_\_- Gruppe. Das gesamte Risiko (etwa auch bei Zerstörung des Fahrzeuges) trage der Fahrer. Die Fahrer handelten in eigenem Namen und auf eigene Rechnung. Sie hätten kein Recht, den Namen und das Logo « X.\_\_\_ » zu verwenden. Der Name des Fahrers stehe auf dem Fahrtbeleg und der Rechnung, die die Beschwerdeführerin den Fahrgästen am Ende der Fahrt zustelle. Neben dem Namen des Fahrers sei auch das Logo « X.\_\_\_ » auf dem Fahrtbeleg ersichtlich. Dies sei damit zu begründen, dass die Beschwerdeführerin für die Einkassierung des Fahrpreises bei den Fahrgästen auf Rechnung des Fahrers zuständig sei. Das Logo « X.\_\_\_ » auf der Rechnung hänge somit einzig mit den Zahlungsmodalitäten der Fahrten zusammen. Die Fahrer hätten die Möglichkeit, sich selbst Aufträge zu beschaffen.

Es bestehe in organisatorischer Hinsicht kein Abhängigkeitsverhältnis (S. 19 ff.): Die Beschwerdeführerin habe keine Weisungsbefugnis gegenüber dem Fahrer, namentlich nicht hinsichtlich Organisation und Einsatzzeiten. Der Fahrer sei nicht verpflichtet, die X.\_\_\_-App zu benutzen. Die Fahrer würden nicht kontrolliert; sie hätten keine festen Arbeitszeiten; es treffe sie keine Anwesenheitspflicht. Die Fahrer könnten ihre Arbeit freigestalten (Ort, Tag, Häufigkeit und dergleichen). Sie müssten sich nicht regelmässig in Räumlichkeiten der X.\_\_\_-Gruppe aufhalten. Die Fahrer hätten das Recht, die über die X.\_\_\_-App vorgeschlagenen Aufträge abzulehnen und bereits angenommene Aufträge zu stornieren. Sie könnten sich auch dazu entschliessen, den Fahrgästen anstatt des von der Beschwerdeführerin

empfohlenen Tarifes keinen Fahrpreis oder einen anderen in Rechnung zu stellen; in jedem Fall schulde der Fahrer aber die zur Abgeltung der Zurverfügungstellung der X.\_\_\_-App geschuldete Servicegebühr. Die Fahrer müssten keine bestimmten Parkplätze verwenden; sie könnten die Route (abweichend von den Vorschlägen der X.\_\_\_-App) selbst bestimmen. Es bestehe kein Unterordnungsverhältnis. Die Fahrer hätten keine

Leistungsziele zu erbringen. Der Dienstleistungsvertrag könne von beiden Parteien jederzeit unter Einhaltung einer Frist von sieben Tagen gekündigt werden. Es bestehe für die Fahrer keine Pflicht zur persönlichen Aufgabenerfüllung; sie könnten eigenes Personal beschäftigen. Allfällige Angestellte müssten sich ausschliesslich zwecks Identifikation durch die Fahrgäste individuell auf der X.\_\_\_-App registrieren. Es bestehe weder ein Konkurrenzverbot noch eine Exklusivitätsklausel.

Des Weiteren wurde gerügt, dass die Beschwerdegegnerin an demselben Tag zwei praktisch identische Verfügungen an die Beschwerdeführerin und die L.\_\_\_ zugestellt habe, die dasselbe Jahr (2014), praktisch dieselben Fahrer, dieselben Einkommen (mit einer Differenz von etwa Fr. 30'000. ), dieselben Beiträge (mit einer Differenz von etwa Fr. 4'000. ) und praktisch dieselben Verzugszinsen betroffen hätten. Die Beschwerdegegnerin habe an ihren umfassenden und nicht individualisierten Verfügungen festgehalten (S. 27). Die Beschwerdegegnerin differenziere zu Unrecht nicht zwischen den Fahrern (vgl. etwa S. 41 ff.). Zudem seien die Grundsätze zur Bestimmung des sozialversicherungsrechtlichen Status falsch angewandt worden (S. 43 ff.).

Vorliegend sollten bereits die vollständige organisatorische Freiheit und das Fehlen jeglicher Verpflichtung gegenüber der Beschwerdeführerin ausreichen, um den offensichtlichen selbständigen Status des Fahrers im Zusammenhang mit der Nutzung der X.\_\_\_-App festzuhalten. Diese Unabhängigkeit sei der überwiegenden Mehrheit von Geschäftsverträgen sehr ähnlich und weit entfernt von der klassischen Situation einer Person, die von einem Arbeitgeber abhängig sei. Aber auch eine eingehende und systematische Prüfung der einzelnen Abgrenzungskriterien ergebe ein ebenso offensichtliches Ergebnis. Alle fünf Kriterien, die sich auf das Vorliegen eines Abhängigkeitsverhältnisses beziehen würden (Weisungsrecht, Unterordnung, persönliche Leistungspflicht, Konkurrenzverbot und Präsenzpflicht), würden für einen selbständigen Status sprechen - kein einziges Kriterium dagegen. Von den sieben Kriterien, die sich auf das Vorliegen eines Unternehmerrisikos bezögen, sprächen mindestens fünf (Unkosten, Inkassorisiko, Verluste, Handeln in eigenem Namen und auf eigene Rechnung sowie Möglichkeit, sich selbst Mandate zu beschaffen) für einen selbständigen Status - kein einziges Kriterium dagegen. Zwei Kriterien (erhebliche Investitionen; Möglichkeit, Personal zu beschäftigen und eigene Geschäftsräumlichkeiten) seien ohne Relevanz beziehungsweise «neutral». Insgesamt würden die Elemente, die für einen Status des Fahrers als selbständig Erwerbender sprächen, eindeutig überwiegen (S. 64 f.). Die von der Beschwerdegegnerin geschätzte Lohnsumme sei unangemessen. Sie habe die Schätzung als Sanktion eingesetzt. Die Schätzung beruhe nicht auf überprüfbaren Informationen. Die von der Beschwerdegegnerin ange nommene Zahl von 500 Fahrern im Jahr 2014 basiere auf keinem konkreten Anhaltspunkt

und sei nicht seriös. Auch die durchschnittliche Lohnschätzung von Fr. 60'000. entbehre jeder sachlichen Grundlage. Schliesslich habe die Beschwerdegegnerin doppelt Rechnung gestellt, und zwar jeweils der Beschwerdeführerin und der L.\_\_\_ für dieselben angeblichen Lohnzahlungen (S. 70 ff.).

Im Rahmen der weiteren Rechtsschriften (Replik vom 12. April 2021 [Urk. 22 ] und der Stellungnahme zur Duplik [Urk. 30 ])

wurde an diesen Standpunkten festgehalten. Insbesondere wurde ausgeführt, dass die Fahrer in keinem Abhängigkeitsverhältnis zur Beschwerdeführerin stünden und dass sie

ein Unternehmer riskieren zu können. Es wurde im Einzelnen auf die Situation der von der Beschwerdeführerin genannten Fahrer eingegangen (Urk. 22 S. 16 ff.) und daran erinnert, dass die Beschwerdeführerin keine Taxizentrale sei. Zudem wurde auf die unterschiedliche Behandlung der Applikation M.\_\_\_\_ hingewiesen und dargelegt, dass die Beschwerdeführerin beziehungsweise die Suva diese Applikation beziehungsweise deren Betreiberin (M.\_\_\_\_) grosszügiger beurteilt habe als die Beschwerdeführerin. Das Verhalten der Beschwerdeführerin sei bösgläubig. Zahlreiche Elemente der Applikation M.\_\_\_\_ zeigten, dass es nicht gerechtfertigt sei, die Beschwerdeführerin anders zu behandeln. Es handle sich um eine widerrechtliche Ungleichbehandlung (vgl. etwa Urk. 30 S. 27 ff. und S. 37 f.).

### **E. 3.3.1**

Strittig und zu prüfen ist vorliegend, ob die im Jahr 2014 von den - gemäss Angaben der Beschwerdeführerin - 500 Fahrern unter Anwendung der X.\_\_\_\_-App ausgeübte Tätigkeit als selbständige oder unselbständige Erwerbstätigkeit zu qualifizieren und ob gegebenenfalls die Beschwerdeführerin als Arbeitgeberin der Fahrer zu betrachten ist (oder ob in diesem Fall auch eine andere Gesellschaft, etwa die L.\_\_\_\_ als Arbeitgeberin in Frage kommen könnte). Weiter sind die von der Beschwerdeführerin geltend gemachten Beitragsforderungen und Verzugszinsen in der Höhe von Fr. 4'261'460.35 und Fr. 986'054.60 für das Jahr 2014 gegebenenfalls auch im Quantitativ umstritten.

### **E. 3.3.2**

Vorweg ist festzuhalten, dass das Sozialversicherungsgericht die genannte Frage nach dem sozialversicherungsrechtlichen Status der Fahrer gestützt auf eine eigene Prüfung der entscheidungsrelevanten Tatsachen vorzunehmen hat. Insbesondere auch deshalb braucht auf die zwischen den Parteien entstandene Kontroverse, welches (ausländische und/oder zivilrechtliche) Präjudiz am ehesten auf die vorliegende Streitsache anwendbar ist, nicht eingegangen zu werden. Es ist insofern lediglich festzuhalten, dass die vorliegende Streitsache (sozialversicherungsrechtlicher Status von Fahrern, die die X.\_\_\_\_-App benutzen) noch keiner bundesgerichtlichen Klärung zugeführt worden ist. Entscheidungen anderer Gerichte sind für das Sozialversicherungsgericht im vorliegenden Kontext nicht massgebend.

Ausserdem ist auch auf die zwischen den Parteien umstrittene Frage, ob die Beschwerdeführerin und die L.\_\_\_\_ eine Taxizentrale sind oder eine solche betreiben, nicht weiter einzugehen, weil zum einen die streitgegenständliche Statusfrage vorliegend - wie erwähnt - aufgrund einer eigenen Prüfung der relevanten Kriterien vorzunehmen ist. Zum anderen ist offensichtlich, dass die Beschwerdeführerin und die L.\_\_\_\_ sich in einer Vielzahl von Gesichtspunkten von einer üblichen Taxizentrale unterscheiden. Zu nennen wäre dabei an erster Stelle die internationale Tätigkeit der Beschwerdeführerin und der übrigen X.\_\_\_\_-Gesellschaften, die sich doch wesentlich von den üblichen, räumlich stark beschränkten Geschäftstätigkeiten einer durchschnittlichen Taxizentrale unterscheidet. Aber auch in der Art und Weise der Fahrgastvermittlung und bezüglich der finanziellen Bedingungen, worauf neben anderen Punkten noch zurückzukommen sein wird, unterscheiden sich die Beschwerdeführerin und die L.\_\_\_\_ von einer traditionellen Taxizentrale.

Auf eine begriffsjuristische Diskussion über das Wesen einer Taxizentrale kann jedenfalls verzichtet werden.

Schliesslich spielt es - entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin (vgl. etwa Urk. 30 S. 27 ff.) - für die Beantwortung der streitgegenständlichen Statusfrage auch keine Rolle, wie diese Frage hinsichtlich eines anderen Fahrers und eines anderen Unternehmens ( M.\_\_\_\_ ) von der Suva beantwortet worden ist, da grundsätzlich jeder Einzelfall einer eigenen Prüfung zu unterziehen ist. 4.

#### **E. 4**

Es sei festzustellen, dass C.\_\_\_\_ zur Beschwerde gegen den Entscheid der SVA vom 3. März 2020 legitimiert ist.

#### **E. 4.1**

Die Zusammenarbeit zwischen der Beschwerdeführerin und den Fahrern wurde nach Lage der Akten und laut den Vorbringen der Parteien im Jahr 2014 im Wesentlichen durch die sogenannten «Partnerbedingungen» (PB) geregelt (Urk. 3/9). Später wurden diese Partnerbedingungen durch den sogenannten «Dienstleistungsvertrag» (DLV) und den «Fahرنachtrag zum Dienstleistungsvertrag» (FDLV) ersetzt (vgl. Urk. 3/2). Teilweise wurde die Vertragsterminologie geändert; so wurde etwa aus dem «Partner» der PB der «Kunde» des DLV. Und aus dem «Kunden» der PB wurde der «Benutzer» des DLV (also der eigentliche Fahrgast). Da inhaltlich zwischen den PB und dem DLV (inklusive FDLV) keine im vorliegenden Kontext entscheidungserheblichen Unterschiede bestehen, wird im Folgenden die Vertragsterminologie des DLV/FDLV verwendet und werden grundsätzlich deren Bestimmungen zitiert. Auf die entsprechenden Bestimmungen der PB wird zusätzlich hingewiesen. Im Übrigen hat sich auch die Beschwerdeführerin selbst auf den DLV bezogen (vgl. etwa Urk. 1/1 S. 12 ff.). Nach Lage der Dinge haben der DLV und der FDLV die PB in mancher Hinsicht konkretisiert.

#### **E. 4.2.1**

Wie oben in E. 2.3.1 dargelegt wurde, hängt der sozialversicherungsrechtliche Status der Erwerbstätigkeit einer Person von zwei Gesichtspunkten ab: Zum einen geht es um die Frage, ob die betreffende Person ein spezifisches Unternehmerisiko trägt; und zum anderen ist zu beurteilen, ob die betreffende Person von einer Arbeitgeberin in wirtschaftlicher und arbeitsorganisatorischer Hinsicht abhängig ist. Zur Prüfung dieser beiden Gesichtspunkte hat die Praxis - wie erwähnt - verschiedene Kriterien entwickelt (vgl. E. 2.3.1). Ausschlaggebend wird sein, welchen Merkmalen im vorliegenden Fall das höhere Gewicht beizumessen sein wird (vgl. E. 2.1 a.E.).

#### **E. 4.2.2**

Wie bereits mehrfach festgehalten wurde (vgl. etwa E. 3.3.2), ist die sozialversicherungsrechtliche Statusqualifikation der Fahrer grundsätzlich in jedem konkreten Einzelfall zu prüfen. Im Unterschied zu den Parallelverfahren AB.2020.00038 ( D.\_\_\_\_ ), AB.2020.00039 ( E.\_\_\_\_ ), AB.2020.00040 ( F.\_\_\_\_ ), AB.2020.00041 ( G.\_\_\_\_ ), AB.2020.00042 ( H.\_\_\_\_ ) und AB.2020.00043 ( I.\_\_\_\_ ), in denen jeweils unter anderem auch die konkrete Situation eines bestimmten Fahrers zu beurteilen war, ist im vorliegenden Prozess kein solcher bestimmter Fahrer vorhanden. Im Sinne einer Arbeitshypothese ist diesem Prozess ein hypothetischer Fahrer zugrunde zu

legen, der sich im Wesentlichen durch dieselben Kriterien auszeichnet wie die Fahrer in den genannten Parallelprozessen. Die Charakteristika der genannten Fahrer gleichen sich im Übrigen in erstaunlicher Weise: So beschäftigen die Fahrer zum Beispiel keine eigenen

angestellten Fahrer und haben zwecks Abwicklung der «Fahr-Aufträge» auch keine Gesellschaften (juristische Personen) gegründet. Demzufolge ist die hypothetische Frage, wie es sich denn in anders gelagerten Fällen (angestellte Fahrer und juristische Personen) verhielte, im vorliegenden Prozess nicht zu thematisieren.

#### **E. 4.3.1**

Zur Thematik der arbeitsorganisatorischen Abhängigkeit ergibt sich aus dem Dienstleistungsvertrag (DLV, Urk. 3/2) und dem Fahrernachtrag zum Dienstleistungsvertrag (FDLV; Urk. 3/2) sowie den Partnerbedingungen (PB; Urk. 3/9), dass in allen Verträgen weder von einem eigentlichen Weisungsrecht noch von einem Subordinationsverhältnis (arbeitsorganisatorische Einordnung) die Rede ist. Diese ergeben sich jedoch direkt oder indirekt aus diversen Einzelbestimmungen: -

Nach Ziff. 2.2 DLV und Ziff. 2.2 FDLV wird den Fahrern «empfohlen» mindestens zehn (10) Minuten am angegebenen Abholungsort auf den Benutzer (also den Fahrgast) zu warten. -

Der Fahrer muss nach Ziff. 2.3 DLV beziehungsweise Ziff. 2.2 FDLV alle Benutzer gemäss den Anweisungen des jeweiligen Benutzers und ohne unerwünschte Unterbrechung oder unerwünschte Zwischenstopps direkt zu ihrem angegebenen Zielort befördern. -

In Ziff. 2.4 DLV und Ziff. 2.3 FDLV wird zwar darauf hingewiesen, dass die Beschwerdeführerin den Fahrer im Allgemeinen oder bei der Erbringung der Beförderungsdienstleistungen oder der Instandhaltung von Fahrzeugen nicht anweisen oder ihn kontrollieren; allerdings muss sich jeder Fahrer einverstanden erklären, von seinen Fahrgästen bewertet zu werden (Ziff. 2.6 DLV und Ziff. 2.4.1 FDLV sowie Ziff. 4.3 PB). In Ziff. 2.6.2 DLV und Ziff. 2.4.2 FDLV wird dann geregelt, was mit einem Fahrer passiert, wenn er die sogenannte Mindestdurchschnittsbewertung nicht erreicht, die von der Beschwerdeführerin «nach alleinigem Ermessen» aktualisiert wird: Man kann dem Fahrer eine Bewährungsfrist ansetzen und ihn bei Nichtbestehen von der Verwendung der X.\_\_\_-App ausschliessen. Gemäss Ziff. 8.2 lit. a PB kann unter anderem eine grosse Zahl von Fahrgast-Beschwerden zur fristlosen Kündigung der Vertragsbeziehung berechtigen. -

Die Fahrer müssen sich einverstanden erklären, dass sie, wenn sie in der Fahrer-App angemeldet sind, sich «bemühen» werden, einen wesentlichen Anteil der Benutzeranfragen nach Beförderungsdienstleistungen anzunehmen. Der Fahrer anerkennt, dass er, wenn er Benutzeranfragen nach Beförderungsdienstleistungen wiederholt nicht annimmt, während er bei der App angemeldet ist, eine «negative Erfahrung» verursacht (Ziff. 2.6.2 DLV und Ziff. 2.4.2 FDLV). -

Gemäss Ziff. 2.8 DLV und Ziff. 2.6 FDLV muss sich jeder Fahrer einverstanden erklären, dass seine geographischen Ortungsinformationen über ein Gerät an die X.\_\_\_-Services übermittelt werden. Seine geographischen Ortungsinformationen dürfen von den X.\_\_\_-Services «beobachtet und verfolgt» werden. Ziff. 9.4 PB spricht von Überwachung durch GPS-Tracking. Gespeichert werden diese Daten unter anderem auch zur Behandlung von Beschwerden. -

In Ziff. 4 DLV werden die finanziellen Bedingungen geregelt: Die Beschwerdeführerin berechnet den Fahrpreis und ist Inkassobevollmächtigte des «Kunden». Dem Kunden wird erlaubt, einen niedrigeren Fahrpreis zu verlangen, wobei allerdings die von der Beschwerdeführerin verlangte Servicegebühr nicht gesenkt wird. Einen höheren Preis als

denjenigen, der von der Beschwerdeführerin vorgeschlagen wird, darf der Fahrer jedoch offensichtlich nicht verlangen (vgl. Ziffern 4.1 und 4.4 DLV sowie Ziff. 5 PB). -

Die Beschwerdeführerin kann den Fahrpreis anpassen, wenn beispielsweise der Fahrer eine ungünstige Strecke gefahren ist, oder den Fahrpreis ganz stornieren, wenn der Fahrer Dienstleistungen nicht erbracht hat. Die Beschwerdeführerin verspricht, angemessen zu handeln (Ziff. 4.3 DLV). -

Die Quittungen für die erbrachten Dienstleistungen werden den Benutzern von der Beschwerdeführerin im Namen des Kunden und des Fahrers ausgestellt. Auf der Quittung ist vermerkt, dass Reklamationen innerhalb von drei (3) Geschäftstagen schriftlich «bei X.\_\_\_\_» eingereicht werden müssen (Ziff. 4.6 DLV; vgl. dazu auch Ziff. 5.4.2 PB). Auf der Quittung ist überdies das Logo «X.\_\_\_\_» ersichtlich (Urk. 1/1 S. 59). -

Die Beschwerdeführerin kann gemäss Ziff. 12.2 DLV den Dienstleistungsvertrag unter gewissen Umständen (etwa bei Nichteinhaltung der Richtlinien der Beschwerdeführerin) «unverzüglich und fristlos» kündigen oder den Kunden «deaktivieren». Und diese Rechte nimmt sich die Beschwerdeführerin nicht nur gegenüber den Kunden, sondern auch gegenüber deren Fahrern (mithin ihren Angestellten) heraus (vgl. dazu auch Ziff. 8 PB).

All dies zeigt eine dominierende Stellung der Beschwerdeführerin auf, die den Kunden und Fahrern faktisch keine bedeutenden Entscheidungsspielräume mehr lässt. Zwar hat die Beschwerdeführerin in ihren Vertragswerken keine besonderen Abschnitte mit den Titeln «Weisungsrecht» und «Stellung im Unternehmen» einfügen lassen, sondern betont vielmehr die Unabhängigkeit und Eigenständigkeit ihrer Kunden und Fahrer (vgl. insbesondere Ziff. 13 DLV). Wie oben dargelegt, weisen die Einzelbestimmungen jedoch in eine andere Richtung: Die «empfohlene» Wartezeit, die faktische Vorgabe der Wegstrecke durch das System, die Bewertung der Fahrer durch die Fahrgäste mit festgelegter Sanktionierung, die ständige technische Überwachung, die faktische Preisbindung sowie die dominierende Stellung der Beschwerdeführerin bei Inkasso, Quittungsausstellung und Preisstreitigkeiten lassen zum einen zwingend auf ein Unterordnungsverhältnis schliessen. Zum anderen übt die Beschwerdeführerin (etwa über die Bewertung der Fahrer und die Überwachung) indirekt auch ein Weisungsrecht aus. In diesem Kontext ist der Umstand, dass die Beschwerdeführerin die Einhaltung einer Wartezeit von mindestens zehn Minuten lediglich empfiehlt, irrelevant, denn jeder Fahrer, der sich nicht an diese «Empfehlung» hält, muss mit einer entsprechend schlechten Bewertung durch den verspäteten Fahrgast rechnen. Paradigmatisch zeigt dies auf, dass die Beschwerdeführerin ihre Weisungen einfach in Form von «Empfehlungen» kleidet und sie mit Hilfe von «Bewertungen» durchsetzt. In dieses Bild passt auch, dass die Beschwerdeführerin von ihrem Fahrpreis als «Preisempfehlung» spricht, von der der Kunde indes nur nach unten hin und aus schliesslich zu seinen eigenen Lasten abweichen darf.

Es kann festgehalten werden, dass die Vorgaben der Beschwerdeführerin den Charakter von Weisungen haben, und zwar nicht nur inhaltlich, sondern auch funktionell, weil sie entgegen ihrer Bezeichnung als blosser «Empfehlung» sanktionsbewehrt sind. Faktisch ist somit die Beschwerdeführerin gegenüber den Kunden und Fahrern weisungsbefugt. Aus denselben Gründen ergibt sich sowohl ein rechtliches als auch wirtschaftliches Unterordnungsverhältnis der Kunden und Fahrer unter den Willen der Beschwerdeführerin.

#### **E. 4.3.2**

Was die weiteren Kriterien (Pflicht zur persönlichen Aufgabenerfüllung, Konkurrenzverbot und Präsenzplicht) angeht, sind diese nicht beziehungsweise nicht überwiegend erfüllt:

Ein Konkurrenzverbot wird nicht vereinbart. Die Kunden haben vielmehr ausdrücklich das Recht, für Dritte tätig zu sein (Ziff. 2.4 DLV).

Eine Pflicht zur persönlichen Aufgabenerfüllung besteht grundsätzlich nicht, die Beschwerdeführerin räumt den «Kunden» vielmehr ausdrücklich die Möglichkeit ein, weitere «Fahrer» zu beschäftigen (vgl. Ziff. 3 DLV). Allerdings muss sich der Kunde verpflichten, dass jeder seiner etwaigen Fahrer dem Vertrag «Fahernachtrag zum Dienstleistungsvertrag» zustimmt und gewisse Voraussetzungen erfüllt. Insoweit ist es der Beschwerdeführerin also doch nicht einerlei, wer die Fahrten durchführt.

Auch eine eigentliche Präsenzplicht müssen die Fahrer nicht einhalten (Ziff. 2.4 DLV). Wenn der Fahrer allerdings bei der Fahrer-App angemeldet ist, sollte er sich «bemühen», die Kundenaufträge anzunehmen (vgl. dazu oben E. 4.3.1).

### **E. 4.3.3**

Entgegen der offenbaren Auffassung der Beschwerdeführerin geht es vorliegend nicht darum, rein rechnerisch zu ermitteln, wie viele Kriterien erfüllt und wie viele nicht gegeben sind, um dann anschliessend die Mehrheit zu ermitteln (vgl. dazu etwa Urk. 1/1 S. 64 f.). Es ist vielmehr zu entscheiden, welches Gewicht den einzelnen Kriterien im konkreten Einzelfall zukommt, und diesbezüglich abzuwägen. Mit anderen Worten ist die Entscheidung qualitativer und nicht (rein) quantitativer Natur.

Vorliegend fallen das ausgeprägte Subordinationsverhältnis der Fahrer und die vertraglich kaschierte Weisungsbefugnis der Beschwerdeführerin derart stark ins Gewicht, dass die in E. 4.3.2 genannten Kriterien belanglos sind. Ebenso irrelevant ist, dass die Beschwerdeführerin in ihren Vertragswerken lediglich von «Empfehlungen» spricht und stets die Selbständigkeit und Unabhängigkeit ihrer Kunden und der Fahrer betont. Terminologie und Faktizität stimmen insoweit nicht über ein.

Als Zwischenfazit ist damit festzuhalten, dass die Kunden respektive Fahrer in wirtschaftlicher, aber auch rechtlicher Hinsicht als Untergebene der Beschwerdeführerin zu betrachten sind. Es liegt ein deutlich ausgeprägtes Subordinationsverhältnis vor. Ein solches ist für eine selbständige Erwerbstätigkeit atypisch, für eine unselbständige hingegen charakteristisch.

### **E. 4.4.1**

Zu prüfen bleibt des Weiteren, ob die (oben beispielhaft umschriebenen) Fahrer als «Kunden» beziehungsweise als «Fahrer» im Sinne des DLV und des FDLV ein typisches Unternehmerrisiko tragen.

Nach der Rechtsprechung sind erhebliche Investitionen als bedeutsamer Anhaltspunkt für die Annahme einer selbständigen Erwerbstätigkeit und namentlich für das Vorliegen eines wesentlichen Unternehmerrisikos in der Anschaffung und im Unterhalt eines für einen Taxibetrieb geeigneten Motorfahrzeuges in aller Regel nicht zu erblicken (Urteil des Bundesgerichts 8C\_571/2017 vom 9. November 2017 E. 4.1). Die Kunden können ihre Fahrzeug

ausserhalb der Fahrten uneingeschränkt zu privaten oder anderen erwerblichen Zwecken einsetzen. Bei diesem Ergebnis sind auch die Kosten für den Unterhalt unbeachtlich

respektive gelten diese nicht als erhebliche Investitionen (Urteil des Bundesgerichts 8C\_357/2014 vom 17. Juni 2014 E. 4.2). Entsprechendes gilt für die allfällige Anschaffung eines Smartphones und die Kosten für die Datendienste eines Mobilfunkanbieters (vgl. Ziff. 2.7 DLV), wobei zudem die Möglichkeit besteht, dass die Beschwerdeführerin dem Kunden und den Fahrern « X.\_\_\_\_ -Geräte» zur Verfügung stellt (vgl. Ziff. 2.7.1 und Ziff. 2.5 FDLV). Insgesamt ist jedenfalls festzuhalten, dass die Kunden und Fahrer der Beschwerdeführerin keine erheblichen Investitionen tätigen müssen.

Zum Handeln in eigenem Namen und auf eigene Rechnung ist zu bemerken, dass es den Kunden und Fahrern nicht erlaubt ist, den Namen, Logos oder Farben der Beschwerdeführerin

oder eines mit ihr verbundenen Unternehmens auf den Fahrzeugen anzubringen. Des Weiteren dürfen keine Uniform oder andere Kleidungsstücke getragen werden, die auf « X.\_\_\_\_ » hinweisen (Ziff. 2.4 DLV; vgl. auch Ziff. 2.2.1 PB). Gemäss Ziff. 2.2.1 PB dürfen die Fahrer nicht als Repräsentanten der Beschwerdeführerin auftreten. Allerdings ist klar, dass die Dienstleistungen der Kunden und Fahrer von den Fahrgästen nicht aufgrund der Person des Fahrers gebucht werden, sondern weil sie über die App der Beschwerdeführerin verfügen. Der potentielle Fahrgast bucht mit anderen Worten eine « X.\_\_\_\_ »-Fahrt und nicht eine Fahrt mit einem bestimmten (personalisierten) Fahrer. Auch das Entschädigungssystem (etwa die Art und Weise der Fahrpreisberechnung, die Inkassobvollmächtigung durch die Beschwerdeführerin und die Ausstellung der Quittungen [vgl. Ziff. 4 DLV und Ziff. 5 PB]) zeigt mit aller Deutlichkeit auf, dass die Person des Fahrers irrelevant ist: Es geht nicht um das Zusammenführen von Fahrgästen mit einem bestimmten, sondern mit einem beliebigen Fahrer, der allerdings den Anforderungen der Beschwerdeführerin genügen muss. Es wurde bereits festgehalten, dass die Quittungen für die erbrachten Dienstleistungen den Benutzern von der

Beschwerdeführerin im Namen des Kunden und des Fahrers ausgestellt werden. Auf der Quittung ist vermerkt, dass Reklamationen innerhalb von drei (3) Geschäftstagen schriftlich «bei X.\_\_\_\_ » eingereicht werden müssen (Ziff. 4.6 DLV). Auf der Quittung ist überdies das Logo « X.\_\_\_\_ » ersichtlich (Urk. 1/1 S. 59). Aus Sicht ihrer Fahrgäste handeln die X.\_\_\_\_-Fahrer weder in eigenem Namen noch auf eigene Rechnung. Auch das Kriterium «Handeln in eigenem Namen und auf eigene Rechnung» ist demzufolge nicht erfüllt, was auf eine unselbstständige Erwerbstätigkeit hindeutet.

Das Beschaffen von Aufträgen ist den Fahrern in Bezug auf das Verhältnis zur Beschwerdeführerin gar nicht möglich. Fahrgäste melden sich nicht bei den einzelnen Fahrern, sondern ausschliesslich über die App der Beschwerdeführerin. Den Kunden ist überdies verboten, Fahrgäste zu kontaktieren (Ziff. 2.2 DLV). Es ist ihnen also beispielsweise verwehrt, ein Reservoir von eigenen Stammkunden aufzubauen. Die Werbung, mithin die Akquirierung von neuen Kunden ist einzig Aufgabe von « X.\_\_\_\_ » (vgl. Ziff.

#### **E. 4.4.2**

Auch die weiteren Kriterien deuten nur bis zu einem gewissen Grad respektive ansatzweise auf das Vorliegen einer selbständigen Erwerbstätigkeit hin:

In Bezug auf die Tätigkeit für die Beschwerdeführerin haben die Kunden und Fahrer nur am Rande Verluste zu tragen; ein unternehmensspezifisches Inkasso- und Delkredererisiko trifft sie, wenn überhaupt, nur marginal. Soweit die Beschwerdeführerin vorbringen liess,

dass die Fahrgäste die Kunden beziehungsweise die Fahrer erst nach Durchführung der Fahrt bezahlen würden und deshalb die Kunden ein Ausfallrisiko für den Fall trügen, dass die Kreditkarte nicht funktioniert (Urk. 1/1 S. 57), ist darauf hinzuweisen, dass sich dieses Risiko in der Praxis nur sehr selten realisieren dürfte. Einem klassischen unternehmerischen Inkasso- und Delkredererisiko kommt es jedenfalls nicht gleich, wenn auch ein gewisses Ausfallrisiko vorliegen mag.

Von den Kunden und Fahrern zu tragende Verluste sind denkbar bei Haftpflichtansprüchen, Schäden am Fahrzeug, welche sie zu reparieren haben, oder bei Verlust des Fahrzeugs bei einem Totalschaden. Die entsprechenden Versicherungen, die ihnen zum Teil von der Beschwerdeführerin vorgeschrieben werden (vgl. Ziff. 8 DLV und Ziff. 4.2.2 PB), haben sie allerdings selber zu bezahlen. Dies ist bis zu einem gewissen Grad ein Indiz für eine selbständige Erwerbstätigkeit.

Die Unkosten sind von den Kunden zu zahlen, der Entschädigungsanspruch gegenüber der Beschwerdeführerin erschöpft sich im jeweils «vorgeschlagenen» beziehungsweise vereinbarten Fahrpreis abzüglich der von der

Beschwerdeführerin einbehaltenen Gebühren («Servicegebühr» und «Stornierungsgebühren»); vgl. dazu Ziff. 4 DLV, insbesondere Ziffern 4.4 und 4.5 DLV, sowie Ziff. 5.2 PB). Auch das ist ein Indiz für eine selbständige Erwerbstätigkeit (vgl. dazu allerdings das in E. 4.4.1 zum Unterhalt von Motorfahrzeugen Ausgeführte).

Die Beschwerdeführerin erlaubt ihren Kunden die Beschäftigung von (weiteren) Fahrern (vgl. dazu insbesondere die Bestimmungen des FDLV sowie Ziffern 2 und 3 DLV; vgl. dazu auch Ziffern 1.1.1 und 2.2.1 PB). Die Kunden in den Parallelprozessen AB.2020.00038 (D.\_\_\_\_), AB.2020.00039 (E.\_\_\_\_), AB.2020.00040 (F.\_\_\_\_), AB.2020.00041 (G.\_\_\_\_), AB.2020.00042 (H.\_\_\_\_) und AB.2020.00043 (I.\_\_\_\_) haben jedoch keine Fahrer beschäftigt (oder allenfalls nur in einem unerheblichen Ausmass). Insgesamt deutet dieses Kriterium zwar auf das Vorliegen einer selbständigen Erwerbstätigkeit hin, ist jedoch im Fall der dem Gericht zur Kenntnis gebrachten «Kunden» mangels Anstellung von Fahrern von vornherein nur von geringer Relevanz.

### **E. 4.4.3**

Betreffend Unternehmerrisiko ergibt sich, dass die Kriterien, die für eine selbständige Erwerbstätigkeit sprechen, absolut im Vordergrund stehen. Es ist zu wiederholen, dass es sich dabei um eine Gewichtung der einzelnen Elemente geht und nicht bloss um einen arithmetischen Vergleich von einzelnen erfüllten und nicht erfüllten Kriterien. Zur Verneinung eines typischen Unternehmerrisikos führen vor allem das Fehlen von erheblichen Investitionen und der Umstand, dass die Kunden und Fahrer ihre Fahraufträge nicht selbst akquirieren. Auch der Umstand, dass zumindest aus Sicht des Publikums weder in eigenem Namen noch auf eigene Rechnung gehandelt wird, fällt zusätzlich ins Gewicht. Dagegen weisen diejenigen Kriterien, die (eher) für das Vorliegen eines relevanten Unternehmerrisikos sprechen (Ausfallrisiko betreffend Kreditkarte, Verlusttragung und Unkosten) beziehungsweise vorliegend irrelevant sind (Möglichkeit, Personal anzustellen), ein viel geringeres Gewicht auf.

Allerdings sind (wenigstens theoretisch) Fallkonstellationen vorstellbar, in denen «Kunden» derart viele Fahrer angestellt haben, dass ein typisches Unternehmerrisiko zu bejahen wäre. Das würde allerdings nicht nur von der Anzahl der angestellten Fahrer,

sondern auch von weiteren Faktoren abhängen, wie beispielsweise der Frage, ob die Fahrer nur bei Bedarf angestellt werden (Arbeit auf Abruf) oder ob der «Kunde» das Risiko trägt, dass die angestellten Fahrer keine Fahrgäste befördern und trotzdem ihren Lohn erhalten. 5.

Zusammenfassend ergibt sich, dass verschiedene Punkte für eine selbständige Erwerbstätigkeit sprechen. Insbesondere die Flexibilität bei der Arbeitszeit und die Freiheit, sich nach Belieben überhaupt als Dienstleister für die Beschwerdeführerin bereit zu halten, sprechen hierfür. Auch die fehlende Pflicht zur persönlichen Aufgabenerfüllung, das Tragen der Unkosten durch die Kunden und die Möglichkeit, eine konkurrenzierende Tätigkeit auszuüben, sprechen für eine selbständige Erwerbstätigkeit.

Der Schwerpunkt der gewichteten Gesichtspunkte spricht indes nicht nur bei den Fahrern der genannten Parallelprozesse, sondern auch bei anderen Fahrern, die in ähnlichen Konstellationen tätig sind, eindeutig für eine unselbständige Erwerbstätigkeit. Hierzu gehören folgende entscheidende Kriterien: -

Das Vorliegen eines ausgeprägten Subordinationsverhältnisses sowie eines wirtschaftlichen und rechtlichen Abhängigkeitsverhältnisses der «Kunden» und Fahrer von der Beschwerdeführerin. -

Das in Form von «Empfehlungen» gefasste Weisungsrecht der Beschwerdeführerin, das sie mittels eines Systems von Überwachung, Bewertung durch Fahrgäste und vertraglichen Sanktionen durchsetzen kann. -

Das Fehlen von erheblichen Investitionen. -

Die fehlende Akquise von Fahrgästen durch die Kunden und Fahrer; die Fahrgäste werden ausschliesslich von der Beschwerdeführerin beziehungsweise ihrer App «geliefert». -

Die Kunden und Fahrer handeln (insbesondere aus Sicht des Publikums) weder in eigenem Namen noch auf eigene Rechnung. Der Name des Fahrers ist irrelevant und zufällig. Das Publikum möchte von einem, von irgend einem «X.\_\_\_\_»-Fahrer gefahren werden und bezahlt den Fahrpreis (nach eigener Wahrnehmung) an «X.\_\_\_\_». Reklamationen sind denn auch an «X.\_\_\_\_» zu richten, nicht an den Fahrer oder Kunden.

Die Tätigkeit des typischen Kunden und Fahrers für die Beschwerdeführerin ist nach dem Gesagten als unselbständige Erwerbstätigkeit zu qualifizieren. Als «typisch» haben dabei Kunden und Fahrer zu gelten, die keine eigenen fest angestellten Fahrer beschäftigen und/oder das X.\_\_\_\_-Geschäft nicht über eine juristische Person abwickeln. 6.

#### **E. 4.7**

DLV). Den Kunden und Fahrern ist es in Bezug auf die für die Beschwerdeführerin ausgeübte Tätigkeit faktisch gar nicht möglich, Werbung für sich zu machen. Die Fahrer gehen vollends und weitgehend entpersonalisiert im Heer der X.\_\_\_\_-Fahrer auf. Das ist für eine selbständige Erwerbstätigkeit nicht charakteristisch.

Selbst wenn einige Kunden beziehungsweise Fahrer - aus welchen Gründen auch immer - eigene Geschäftsräumlichkeiten haben mögen, sind diese in Bezug auf das Verhältnis zur Beschwerdeführerin nicht notwendig. Der gesamte Kontakt erfolgt auf elektronischem Wege (Smartphone oder X.\_\_\_\_-Gerät). Der Umstand, dass keine eigenen Geschäftsräumlichkeiten notwendig sind, ist ein weiteres (wenn auch nicht sehr gewichtiges) Indiz für eine unselbständige Erwerbstätigkeit.

## **E. 5**

Es sei das vorliegende Verfahren zu sistieren bis ein endgültiger Entscheid über die Pilotfälle ergangen ist. In der Sache:

## **E. 6**

Es sei der Entscheid der SVA vom 3. März 2020 aufzuheben.

### **E. 6.1**

Was das Quantitativ der von der Beschwerdegegnerin geltend gemachten Beitragsforderungen betrifft, hat sie selbst ausgeführt, dass es sich dabei um Schätzungen handelt. Die Beschwerdegegnerin ging von den ihr bekannten sechs Fahrern aus und weiteren 494 unbekanntem Fahrern. Insgesamt kam sie dabei auf 500 Fahrer, die im Jahr 2014 je für die Beschwerdeführerin und/oder L.\_\_\_\_ tätig gewesen sein sollen und damit bei beiden Gesellschaften Lohnsummen von je rund 30 Millionen Franken erzielt hätten. Das ergab dann Beitragsforderungen für die Beschwerdeführerin und die L.\_\_\_\_ von jeweils mehr als 4 Millionen Franken und Verzugszinsen von je knapp einer Million Franken (vgl. Urk. 3/23 S. 31 und Urk. 3/26 S. 33). Die Beschwerdegegnerin schätzte dabei die Einkünfte der unbekanntem 494 Fahrer auf jeweils Fr. 60'000. (vgl. etwa Urk. 3/23 S. 28).

Auf den Einwand der Beschwerdeführerin, wonach dieselben Lohnbeiträge der Beschwerdeführerin und der L.\_\_\_\_ in Rechnung gestellt worden seien, entgegnete die Beschwerdegegnerin, dass sie «gerne» darauf verzichtet hätte, zweimal entsprechend hohe Lohnbeiträge zu verfügen. Sie habe dies jedoch tun müssen, um den Eintritt der Verjährung gegenüber dem «korrekten Arbeitgeber» zu verhindern. Es sei der Beschwerdegegnerin gänzlich unbekannt, wie viele X.\_\_\_\_-Fahrer im Jahr 2014 für die Beschwerdeführerin und wie viele für L.\_\_\_\_ tätig gewesen seien (Urk. 3/23 S. 25).

### **E. 6.2**

Die Beitragsberechnung der Beschwerdegegnerin lässt sich in einem justizförmigen Verfahren nicht überprüfen. Es handelt sich dabei - entgegen der Bezeichnung durch die Beschwerdegegnerin - nicht um eine Schätzung im herkömmlichen Sinne, sondern um eine willkürliche Festsetzung. Die Beschwerdegegnerin gibt sogar offen zu, dass sie keine Ahnung hat, wie viele Fahrer für die Beschwerdeführerin und wie viele für die L.\_\_\_\_ im Jahr 2014 tätig waren. Es ist auch unbekannt, wie viele Fahrer insgesamt für die beiden Gesellschaften tätig waren. Die Beschwerdegegnerin ging von je 500 Fahrern aus; sie hätte mit

gleichem Grund auch jede andere natürliche Zahl nehmen können. Entsprechend verhält es sich mit dem angenommenen Durchschnittseinkommen von Fr. 60'000. . Auch diese Zahl ist aus der Luft gegriffen. Besonders unglaublich wird diese Zahl jedoch durch die von der Beschwerdegegnerin selbst postulierten Einkommen der ihr bekannten Fahrer (vgl. Urk. 3/23 S. 30 f.). Kein einziger erreichte das von der Beschwerdegegnerin geschätzte Durchschnittseinkommen von Fr. 60'000. auch nur annähernd. Das Durchschnittseinkommen der sechs genannten Fahrer beträgt - selbst nach der nicht unwidersprochen gebliebenen Darstellung der Beschwerdegegnerin - rund ein Drittel des angeblichen Durchschnittseinkommens. Dabei ist anzufügen, dass die Beschwerdegegnerin die Einkünfte der sechs Fahrer weitgehend ohne oder nur mit marginaler Berücksichtigung von Unkosten (wie etwa Auslagen für Benzin und dergleichen mehr) «ermittelte».

Der Beschwerdegegnerin mag es gleichgültig sein, ob ihre Beitragsforderung von der Beschwerdeführerin oder der L.\_\_\_\_ bezahlt wird oder ob beide alles bezahlen. Aus rechtlicher Sicht ist es jedoch so, dass nur die jeweilige Arbeitgeberin abrechnungs-, beitrags- und zahlungspflichtig ist (vgl. etwa Art. 14 Abs. 1 AHVG). Die Vorgehensweise der Beschwerdegegnerin, gewissermassen in einem Rundumschlag sowohl der Beschwerdeführerin als auch der L.\_\_\_\_ Beitragsrechnungen auf der Grundlage der gesamten «geschätzten» Lohnsumme zuzustellen und damit die «errechneten» Beiträge doppelt in Rechnung zu stellen, erweist sich somit als unkorrekt. Entgegen der allfälligen Auffassung der Beschwerdegegnerin besteht zwischen der Beschwerdeführerin und der L.\_\_\_\_ keine Solidarität.

### **E. 6.3**

Soweit die Beschwerdegegnerin der Ansicht war, dass die 2014 ausgerichtete Gesamtlohnsumme aller Fahrer vom Sozialversicherungsgericht zu ermitteln und auf die Beschwerdeführerin und die L.\_\_\_\_ aufzuteilen sei, ist ihr entgegenzuhalten, dass die entsprechenden Abklärungen von ihr selbst zu tätigen gewesen wären. Die Beschwerdegegnerin muss diese Angaben entweder bei den einzelnen Fahrern erhältlich machen oder auf dem Wege der Amtshilfe am Sitz der beiden Gesellschaften in P.\_\_\_\_ in Erfahrung bringen.

Zwar ist der vorliegende Prozess vom Untersuchungsgrundsatz geprägt, das bedeutet aber nicht, dass die Beschwerdegegnerin ihre sämtlichen Verwaltungsaufgaben an das Sozialversicherungsgericht delegieren kann. Der Sachverhalt ist

nämlich grundsätzlich vom Versicherungsträger abzuklären (Art. 43 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Allgemeinen Teil des Sozialversicherungsrechts [ATSG]). Versicherungsträgerin ist im vorliegenden Kontext die Beschwerdegegnerin. 7.

Zusammenfassend ergibt sich, dass die Tätigkeit des typischen Fahrers (vgl. dazu die Fahrer in den Parallelprozessen AB.2020.00038 [ D.\_\_\_\_ ], AB.2020.00039 [ E.\_\_\_\_ ], AB.2020.00040 [ F.\_\_\_\_ ], AB.2020.00041 [ G.\_\_\_\_ ], AB.2020.00042 [ H.\_\_\_\_ ] und AB.2020.00043 [ I.\_\_\_\_ ]) im Jahr 2014, für die er die X.\_\_\_\_-App verwendet hat, als unselbständig erwerbstätig zu qualifizieren ist, dass aber ungeklärt ist, ob in soweit die Beschwerdeführerin oder die

L.\_\_\_\_ als Arbeitgeberin zu gelten hat. Nicht erstellt ist weiter, welche Lohnsumme die Beschwerdeführerin im Jahr 2014 an wie viele Fahrer ausgerichtet hat. Es ist nochmals darauf hinzuweisen, dass der beitragsrechtliche Status jedes einzelnen Fahrers grundsätzlich individuell zu bestimmen ist und dass Pauschalisierungen nur bis zu einem bestimmten Grad zulässig sein können.

Demzufolge ist die Beschwerde der Beschwerdeführerin, soweit darauf einzutreten ist, in dem Sinne teilweise gutzuheissen, dass der Einspracheentscheid vom 3. März 2020 (Urk. 3/23) aufzuheben und die Sache an die Beschwerdegegnerin zurückzuweisen ist, damit sie nach Ermittlung der entsprechenden Lohnsummen

und der individuellen Prüfung jeder einzelnen Beziehung zwischen der Beschwerdeführerin und den verschiedenen Fahrern

die Beiträge der Beschwerdeführerin

für das Jahr 2014 im Sinne der Erwägungen neu festsetze. 8.

## **E. 7**

Es sei festzustellen, dass C.\_\_\_\_ keine Betriebsstätte von X.\_\_\_\_ im Sinne von Art. 12 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHVG) ist.

## **E. 8**

Es sei festzustellen, dass die Fahrer 2014, welche die Modelle Y.\_\_\_\_, Z.\_\_\_\_, A.\_\_\_\_ und B.\_\_\_\_ nutzen, ihre Tätigkeit als Fahrer im Zusammenhang mit der X.\_\_\_\_-Applikation nicht als « Unselbständigerwerbende » im Sinne des Sozialversicherungsrechts für X.\_\_\_\_ oder irgend eine andere Gesellschaft der X.\_\_\_\_-Gruppe erbringen.

### **E. 8.1**

Nach § 34 Abs. 1 des Gesetzes über das Sozialversicherungsgericht (GSVGer) hat die obsiegende Beschwerde führende Person Anspruch auf Ersatz der Parteikosten. Diese werden ohne Rücksicht auf den Streitwert nach der Bedeutung der Streitsache, der Schwierigkeit des Prozesses und dem Mass des Obsiegens bemessen (§ 34 Abs. 3 GSVGer).

Nach ständiger Rechtsprechung gilt die Rückweisung der Sache an die Verwaltung zur weiteren Abklärung und neuen Verfügung als vollständiges Obsiegen (BGE 137 V 57 E. 2.2), weshalb die vertretene Beschwerdeführer in Anspruch auf eine Prozessentschädigung haben.

### **E. 8.2**

Bei der Bemessung der Prozessentschädigungen ist jedoch zu beachten, dass die Beschwerdeführerin hinsichtlich der im Zentrum des Prozesses stehenden Frage nach der sozialversicherungsrechtlichen Qualifikation der «typischen» Fahrer

unterliegt und im Wesentlichen lediglich hinsichtlich des Quantitativs der Beitragsforderung und bezüglich Aufteilung der Beitragsforderung obsiegt. Schliesslich ist zu berücksichtigen, dass durch die Vielzahl der parallel geführten Prozesse gewisse Synergieeffekte den Aufwand für die Beschwerdeführerin vermindert haben.

Demzufolge ist die Beschwerdegegnerin zu verpflichten, der Beschwerdeführerin eine angemessene reduzierte Prozessentschädigung von Fr. 1'200. (inklusive Barauslagen und Mehrwertsteuer) zu bezahlen. Das Gericht erkennt: 1.

Die Beschwerde der Beschwerdeführerin wird, soweit darauf eingetreten wird, in dem Sinne teilweise gutgeheissen, dass der Einspracheentscheid vom 3. März 2020 aufgehoben und die Sache an die Beschwerdegegnerin zurück gewiesen wird, damit sie nach Ermittlung der entsprechenden Lohnsummen und der individuellen Prüfung jeder einzelnen Beziehung zwischen der Beschwerdeführerin und den verschiedenen Fahrern die Beiträge der Beschwerdeführerin für das Jahr 2014 im Sinne der Erwägungen neu festsetze,

und zwar mit der Feststellung, dass die Tätigkeit der Fahrer im Jahr 2014, für die sie die X.\_\_\_\_-App verwendet haben, als unselbständige Erwerbstätigkeit qualifiziert wird. 2.

Das Verfahren ist kostenlos. 3.

Die Beschwerdegegnerin wird verpflichtet, der Beschwerdeführerin eine Prozessentschädigung von Fr. 1'200.-- (inklusive Barauslagen und Mehrwertsteuer) zu bezahlen. 4.

Zustellung gegen Empfangsschein an: - Rechtsanwalt Rayan

Houdrouge - Sozialversicherungsanstalt des Kantons Zürich, Ausgleichskasse - Bundesamt für Sozialversicherungen 5.

Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit der Zustellung beim Bundesgericht Beschwerde eingereicht werden ( Art. 82 ff. in Verbindung mit Art. 90 ff. des Bundesgesetzes über das Bundesgericht, BGG). Die Frist steht während folgender Zeiten still: vom siebten Tag vor Ostern bis und mit dem siebten Tag nach Ostern, vom 15. Juli bis und mit dem 15. August sowie vom 18. Dezember bis und mit dem 2. Januar ( Art. 46 BGG).

Die Beschwerdeschrift ist dem Bundesgericht, Schweizerhofquai 6, 6004 Luzern, zuzustellen.

Die Beschwerdeschrift hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift des Beschwerdeführers oder seines Vertreters zu enthalten; der angefochtene Entscheid sowie die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind bei zu legen, soweit die Partei sie in Händen hat ( Art. 42 BGG). Sozialversicherungsgericht des Kantons Zürich Der Vorsitzende Der Gerichtsschreiber GräubStocker

#### **E. 9**

Es sei festzustellen, dass weder X.\_\_\_\_

noch C.\_\_\_\_ noch irgendeine andere Gesellschaft der X.\_\_\_\_-Gruppe als Arbeitgeberin der Fahrer 2014, welche die Modelle Y.\_\_\_\_ , Z.\_\_\_\_ , A.\_\_\_\_ und B.\_\_\_\_ nutzen, qualifizieren .

#### **E. 10**

Es sei festzustellen, dass weder X.\_\_\_\_

noch C.\_\_\_\_ noch irgendeine andere Gesellschaft der X.\_\_\_\_-Gruppe paritätische Sozialversicherungsbeiträge auf die an die Fahrer 2014 entrichteten Beträge im Zusammenhang mit der Nutzung der X.\_\_\_\_-Applikation zahlen muss.

#### **E. 11**

Es sei festzustellen, dass weder X.\_\_\_\_

noch C.\_\_\_\_ noch irgendeine andere Gesellschaft der X.\_\_\_\_-Gruppe auf die paritätischen Sozialversicherungsbeiträge anfallende Verzugszinsen zahlen muss.

#### **E. 12**

Es sei die gesamte Rechnung von CHF 5'247'514.95 vom 3. März 2020 über die paritätischen Sozialversicherungsbeiträge für das Jahr 2014 und die darauf erhobenen Verzugszinsen seit 16. August 2019 zu annullieren.

#### **E. 13**

Eventualiter sei a)

der Entscheid der SVA vom 3. März 2020 aufzuheben. b)

die Angelegenheit zur weiteren Abklärung an die SVA zurückzuweisen. c)

festzustellen, dass die Fahrer 2014 ihre Tätigkeit als Fahrer (selbst mithilfe der X.\_\_\_\_-Applikation ) als Selbständigerwerbende im Sinne von Art. 9 des Bundesgesetzes über die Alters- und Hinterlassenenversicherung ausübten. d)

festzustellen, dass weder X.\_\_\_\_

noch C.\_\_\_\_ noch irgendeine andere Gesellschaft der X.\_\_\_\_-Gruppe auf die von den Fahrern 2014 im Zusammenhang mit der Nutzung der X.\_\_\_\_-Applikation erhaltenen Beträge paritätische Sozialversicherungsbeiträge entrichten müssen. e)

festzustellen, dass weder X.\_\_\_\_

noch C.\_\_\_\_ noch irgendeine andere Gesellschaft der X.\_\_\_\_-Gruppe auf die paritätischen Sozialversicherungsbeiträge anfallende Verzugszinsen zahlen muss. f)

die Rechnung von CHF 5'247'514.95 vom 3. März 2020 über die paritätischen Sozialversicherungsbeiträge für das Jahr 2014 und die darauf erhobenen Verzugszinsen seit 16. August 2019 zu annullieren.

#### **E. 14**

Subeventualiter sei a)

der Entscheid der SVA vom 3. März 2020 aufzuheben. b)

X.\_\_\_\_ eine angemessene Frist, aber in jedem Fall eine Frist von mindestens drei Monaten zu gewähren, um zusätzliche Informationen bezüglich der Fahrer 2014 und der von X.\_\_\_\_ an diese Fahrer im Jahr 2014 entrichteten Beträge zu liefern.

#### **E. 15**

Es seien alle weiteren Begehren der SVA abzuweisen.

#### **E. 16**

Die Kosten des Verfahrens seien der SVA aufzuerlegen und X.\_\_\_\_

und C.\_\_\_\_

sei eine Entschädigung für die durch das Beschwerdeverfahren entstandenen Parteikosten zuzusprechen (zzgl. MwSt.).

#### **E. 20**

): - eines Weisungsrechts, - eines Unterordnungsverhältnisses, - einer Pflicht zur persönlichen Aufgabenerfüllung, - eines Konkurrenzverbots, - einer Präsenzpflicht.

Gemäss Wegleitung gelten Taxichauffeuren und -chauffeure im Allgemeinen als Unselbständigerwerbende. Dies auch dann, wenn sie ein eigenes Fahrzeug besitzen, aber einer Taxizentrale angeschlossen sind (Rz 4 086). Sie gelten als selbständigerwerbend, soweit sie ein Unternehmerrisiko tragen und arbeitsorganisatorisch nicht in besonderem Masse von den Auftraggebenden abhängig sind (Rz 4 088). Für die Qualifikation von Taxifahrern, die sich einer Zentrale angeschlossen haben, als unselbständig Erwerbstätige sprach sich das Bundesgericht etwa in seinem Urteil 8C\_357/2014 vom 17. Juni 2014 aus.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.