

ZH_SOZIALVERSICHERUNGSGERICHT UV.2011.00106 vom 17. September 2012

ZH Sozialversicherungsgericht, 2012-09-17, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_sozialversicherungsgericht_UV.2011.00106

FR: ZH_SOZIALVERSICHERUNGSGERICHT UV.2011.00106 du 17 septembre 2012

IT: ZH_SOZIALVERSICHERUNGSGERICHT UV.2011.00106 del 17 settembre 2012

Erwägungen

E. 3

3.1 Die Beschwerdegegnerin stellte sich im Einspracheentscheid auf den Standpunkt, anlässlich der Revision bei der Y. sei die sozialversicherungsrechtliche Stellung der angeschlossenen Fahrer überprägt worden. Dabei habe sich ergeben, dass diese in einem Unterordnungs- und Abhängigkeitsverhältnis zur Taxizentrale ständen. Sie trügen bei ihrer Tätigkeit kein eigentliches Unternehmerrisiko, sondern sie stellten der Y. ihre Arbeitskraft zur Verfügung. Bei einer sogenannten Selbstausleihe oder Vermietung der eigenen Arbeitskraft könne nicht von einer selbständigen Erwerbstätigkeit gesprochen werden. Die Chauffeure ständen in einer wirtschaftlichen und arbeitsorganisatorischen Abhängigkeit zur Taxizentrale. Die Arbeitszeiten seien vorgegeben und es bestehe die Pflicht zur persönlichen Aufgabenerfüllung. Das Erscheinungsbild des Fahrzeuges sei ebenfalls vorgegeben und ein Neuerwerb eines Fahrzeugs müsse mit der Zentrale abgesprochen werden. Bei Missachtung von Vorschriften sei die Zentrale befugt, die Fahrer nicht zum Dienst zuzulassen. Die Schichtleitung und die Einteilung der Schichten sei Sache der Zentrale. Ferienwünsche müssten längere Zeit im Voraus bekannt gegeben werden. Kreditkonditionen und Pauschalpreise lege weitgehend die Zentrale fest. Für die Auflösung der Zusammenarbeit gelte eine Kündigungsfrist. Der Umstand, dass die Chauffeure ihre eigenen Fahrzeuge verwendeten, ändere rechtsprechungsgemäss nichts an der Arbeitnehmereigenschaft. Ebenso verhalte es sich mit dem Umstand, dass die Einnahmen durch die Taxifahrten generiert würden. Überall dort, wo eine Umsatzbeteiligung vereinbart sei, verhalte es sich ebenso (Urk. 2 S. 3 ff.).

Die Beschwerdegegnerin, im Zeitpunkt des Betriebsbesuchs bei der Y. am 24. November 2010 (vgl. Urk. 8/1/1) habe der Anschlussvertrag vom Juli 2009 (vgl. Urk. 8/1/2) respektive ein Mantelvertrag vom 21. Dezember 2006 (Urk. 8/8/2) gegolten. Im Einspracheverfahren sei der neue Anschlussvertrag vom 1. Januar 2011 vorgelegt worden (vgl. Urk. 8/9/2). Dies erwecke den Anschein, als ob unter dem Druck des Rechtsmittelverfahrens neue Verträge abgeschlossen worden seien. Es frage sich, was mit den Klauseln des alten Vertrages geschehen sei, die im neuen nicht mehr aufgeführt seien. Gemäss WML seien Taxifahrer unselbständig erwerbend, wenn sie einer Taxizentrale angeschlossen seien. Dies gelte auch dann, wenn sie ein eigenes Fahrzeug benützten. Dieser von der Rechtsprechung bestätigte Grundsatz gelte seit langem. Für ein Abweichen davon beständen vorliegend keine Gründe. Auch der neue Anschlussvertrag bestätige die Richtigkeit des Grundsatzes der WML. Die Fahrer und Fahrerinnen müssten den Namen und das äussere Erscheinungsbild der Zentrale verwenden. Es müssten die von der

Zentrale bereit gestellten Standplätze genutzt werden. Die Zentrale teile die Arbeitsschichten ein, um den Dienst rund um die Uhr zu gewährleisten. Die Zentrale lege auch die Anzahl der angeschlossenen Fahrzeuge fest. Damit definiere die Zentrale die Betriebsgrößen und die Anzahl der Angestellten. Die angeschlossenen Fahrer müssten die von der Zentrale vermittelten Fahrten ausführen. Damit seien sie ihrer unternehmerischen Freiheit beraubt. Bei den angeschlossenen Fahrern fehle es ferner an einem erheblichen Unternehmerrisiko. Umfangreiche Investitionen seien ein Indiz für ein Unternehmerrisiko. Die Anschaffung eines Personenwagens sei praxisgemäß keine erhebliche Investition. Der Umstand, dass Taxifahrerinnen über kein festes Einkommen verfügten, stelle ebenfalls kein erhebliches Geschäftsrisiko dar. Die Abhängigkeit vom persönlichen Arbeitserfolg sei nur dann als Geschäftsrisiko einer selbständig erwerbenden Person zu qualifizieren, wenn gleichzeitig beträchtliche Investitionen zu tätigen oder Angestelltenlöhne zu bezahlen seien. Das treffe vorliegend nicht zu. Hinzu komme, dass Tätigkeiten im Bereich der Dienstleistungen ihrer Natur nach nicht notwendigerweise mit erheblichen Investitionen verbunden seien. In solchen Fällen sei dem Merkmal der arbeitsorganisatorischen Abhängigkeit ein erhöhtes Gewicht beizumessen (Urk. 7 S. 2 ff. Ziff. 4 ff.).

3.2. Der Beschwerdeführer machte geltend, er sei selbständig erwerbend. Seine Fahrten würden jeweils direkt von den Kunden bezahlt. Für die Benutzung des Standplatzes bezahle er einen monatlichen Betrag an die Y. ____. Dies beweise, dass er das wirtschaftliche Risiko selber trage und kein Lohnempfänger der Y. ____ sei. Die meisten Taxibetriebe arbeiteten auf der gleichen Basis. Der Auffassung der Beschwerdegegnerin, die Anschaffung eines Taxifahrzeugs sei keine erhebliche Investition, könne nicht beigepflichtet werden. Im Taxigewerbe sei das Fahrzeug als Werkzeug einzustufen. Alle Kosten im Zusammenhang mit der Anschaffung und dem Betrieb des Taxifahrzeugs trage er selber (Urk. 1 S. 1 f.).

4. In der Regel werden Taxi-Selbstfahrer, die einer Firma mit Funkzentrale angeschlossen sind, als unselbständig Erwerbende qualifiziert (vgl. Rz 4120 der WML, Stand 1. Januar 2012, sowie ZAK 1971 S. 30 ff.). Allerdings sind auch bei solchen Taxifahrern Ausnahmen denkbar, weshalb die von der Rechtspraxis entwickelten Kriterien zur Beurteilung des Erwerbsstatus - arbeitsorganisatorische (Un-)Abhängigkeit und spezifisches Unternehmerrisiko - auch im vorliegenden Fall individuell zu prüfen sind.

E. 5

5.1. Im Abklärungsverfahren (vgl. Urk. 8/1/1) wurde der Beschwerdegegnerin der Anschlussvertrag vom Juli 2009 vorgelegt (Urk. 8/1/2). Im Einspracheverfahren reichte der Beschwerdeführer einen Mantelvertrag zwischen ihm und der Y. ____ ein (Urk. 8/1/2), teilte gleichzeitig aber mit, seit 1. Dezember 2010 verfüge er über keinen gültigen Anschlussvertrag mehr (Urk. 8/8/1). Am 10. Februar 2011 (Urk. 8/9/1) wurde der neue Anschlussvertrag vom 1. Januar 2011 eingereicht (Urk. 8/9/2). Einen neuen Anschlussvertrag schloss die Y. ____ auch mit Z. ____ (Urk. 9/16/2 im Verfahren UV.2011.00113) und B. ____ (Urk. 7/10/2) im Verfahren UV.2011.00114) ab.

5.2. Auffallend ist, dass die neuen Verträge im Anschluss an die Verfügung der Beschwerdegegnerin vom 26. November 2010 (Urk. 8/3) abgeschlossen wurden. Ob die Änderung mit einer tatsächlichen Anpassung der Tätigkeit der angeschlossenen Fahrer einherging, kann offen bleiben. Sowohl gestützt auf die Bestimmungen der alten

Verträge als auch gestützt auf die Bestimmungen des neuen Vertrages überwiegen die Merkmale für eine unselbständige Tätigkeit (vgl. nachstehend E. 6-7).

E. 6

6.1 Aus den Anschlussverträgen ergeben sich zahlreiche Hinweise für eine betriebswirtschaftliche respektive arbeitsorganisatorische Abhängigkeit (vgl. dazu WML Rz 1015 sowie AJP 1997 S. 1469 ff.) der angeschlossenen Fahrer gegenüber der Y.____.

Der Anschlussvertrag vom Juli 2009 (Urk. 8/1/2) nennt einleitend ein fixes Arbeitspensum (S. 1 oben) und es gilt eine Kündigungsfrist für die Auflösung der Zusammenarbeit (Ziff. 9.2). Ohne Zustimmung der Zentrale dürfen die Fahrer und Fahrerinnen entgegen den Ausführungen des Beschwerdeführers keine anderweitigen gewerblichen Fahrten durchführen (Ziff. 9.6). Die Anschlussgebühr kann von der Zentrale geändert werden. Es besteht lediglich ein Anspruch der Fahrer und Fahrerinnen auf eine schriftliche Begründung der Änderung (Ziff. 4.2). Entgegen den Ausführungen des Beschwerdeführers ist die Zentrale durch den Vertrag berechtigt, Arbeitszeiten festzulegen. Spezielle Wünsche haben die Fahrer und Fahrerinnen frühzeitig anzumelden (Ziff. 4.6). Die durchschnittliche Einsatzzeit pro Woche ist auf 50 Stunden beschränkt (Ziff. 4.5). Es bestehen klare Verhaltensvorschriften (Ziff. 9.3), insbesondere auch gegenüber der Kundschaft (Ziff. 2), und Vorschriften betreffend das Erscheinungsbild der Fahrzeuge (Ziff. 3). Über kreditwürdige Kunden und über Pauschaltarife für Überlandfahrten bestimmt die Y.____ weitgehend alleine (Ziff. 5.1, Ziff. 7.2). Ferienwünsche müssen im Voraus mitgeteilt werden (Ziff. 8.1).

Analoge Bestimmungen hinsichtlich Kündigung, durchschnittliche Arbeitszeiten, Verhaltensvorschriften, Ausrüstung der Fahrzeuge und Ferien enthält auch der Mantelvertrag (Urk. 8/8/2).

6.2 Im neuen Anschlussvertrag (vgl. Urk. 8/9/2) weisen die zentralen Ziffern 4 (Rechte) und 5 (Pflichten) wiederum auf eine betriebswirtschaftliche respektive arbeitsorganisatorische Unterordnung der angeschlossenen Fahrer hin. Diese sind verpflichtet, die vermittelten Bestellungen auszuführen (Ziff. 5 Abs. 2). Das Debitorenrisiko für die kreditierten Fahrten trägt die Zentrale. Diese besorgt auch das Inkasso (Ziff. 5 Abs. 1). Vorgesehen ist ein auf durchschnittlich 50 Stunden pro Woche beschränkter Einsatz. Während den Einsätzen hat der Fahrer den Namen und das Erscheinungsbild der Y.____ zu verwenden und er hat deren Dienste zu benutzen. Insbesondere muss er die von der Zentrale bereit gestellten Standplätze nutzen (Ziff. 4 Abs. 1). Die Zentrale legt die Arbeitsschichten fest, ebenso die Höhe sowie eine allfällige Anpassung der Anschlussgebühr und die Anzahl der Fahrzeuge (Ziff. 4 Abs. 2 und Ziff. 6).

6.3 Von den in der WML genannten Kriterien für eine arbeitsorganisatorische Abhängigkeit (vgl. vorstehende E. 2.4) sind vorliegend die wesentlichen erfüllt. Wie dargelegt wurde, besteht in zentralen Punkten ein Weisungsrecht der Zentrale. Diese legt die Arbeitsschichten und damit die Arbeitszeiten fest. Die Aufgabenerfüllung obliegt den Fahrern und Fahrerinnen und es gilt ein Konkurrenzverbot (Verbot gewerbsmäßiger Fahrten nach altem Vertrag respektive die Pflicht, nur die bereitgestellten Standplätze zu nutzen nach neuem Vertrag).

6.4 Indiz für einen gewissen betriebswirtschaftlichen Freiraum ist, dass vertraglich keine fixen Arbeitszeiten festgelegt sind. Jedoch gibt diese die Zentrale durch

die Einteilung der Schichten doch weitgehend vor (Urk. 8/9/2 Ziff. 4 Abs. 2).

Die Aufnahme von Kunden in die Kreditliste gemeinsam beschlossen wird und die Fahrer über die zu ihren Lasten gehenden Rabatte selber entscheiden (Ziff. 7), führt zu keinem grösseren eigenverantwortlichen Spielraum und ändert nichts am Umstand, dass die wesentlichen Gegebenheiten von der Zentrale vorgegeben werden.

Nicht anders verhält es sich mit der im Vertrag erwähnten Verantwortlichkeit der Fahrer dafür, dass die Kunden den Fahrpreis bezahlen (Ziff. 5 Abs. 1). Dies stellt noch keine unternehmerische Eigenverantwortung dar. Auch der Arbeitnehmer hat für Einnahmehausfälle einzustehen. Er hat die dem Arbeitgeber verursachten Schäden zu ersetzen (Art. 321e Obligationenrecht; OR).

6.5 Die faktische Bindung von Arbeitszeit und Ressourcen durch die Präsenzpflicht während den Arbeitsschichten, die Pflicht zum persönlichen Ausführen der vermittelten Bestellungen und das Verbot, anderweitig gewerbsmässige Fahrten auszuführen führen dazu, dass die angeschlossenen Fahrer derart in den Betrieb der Beschwerdeführerin eingebunden sind, dass sie daneben nicht oder kaum mehr in der Lage sind, einer weiteren Tätigkeit nachzugehen oder selber gewonnene Kunden zu befördern. Beim Dahinfallen des Vertragsverhältnisses ist ihre Situation ähnlich wie die beim Stellenverlust einer Arbeitnehmerin. Die sich dadurch ergebende wirtschaftliche Abhängigkeit spricht daher für eine unselbständige Stellung (vgl. BGE 122 V 169 E. 3c, AJP 1997 S. 1470 f.). Keiner der angeschlossenen Fahrer ist an der Gesellschaft beteiligt oder übt in ihr eine massgebliche Funktion aus (vgl. Urk. 5 im Verfahren UV.2011.00130).

E. 7

7.1 Neben der Einbindung in arbeitsorganisatorischer Hinsicht ist das Fehlen eines spezifischen Unternehmerrisikos (vgl. dazu allgemein WML Rz 1014 sowie AJP 1997 S. 1471ff.) für die AHV-rechtliche Qualifikation von Bedeutung.

Die angeschlossenen Fahrer der Y. tragen insofern ein gewisses Unternehmerrisiko, als sie unabhängig von ihrem Arbeitserfolg eine monatliche Anschlussgebühr zu entrichten haben und für die Kosten ihrer Motorfahrzeuge selber aufkommen müssen (Urk. 8/1/2 Ziff. 3.2 u. Ziff. 4, Urk. 8/9/2 Ziff. 6). Weil die Anschaffung eines Personenwagens, der nicht ausschliesslich beruflichen Zwecken dient, nicht als erhebliche Investition gewertet werden kann, fällt das damit verbundene Geschäftsrisiko praxisgemäss nicht stark ins Gewicht (vgl. AJP 1997 S. 1472, ZAK 1992 S. 165). Eigenes Personal beschärfen die angeschlossenen Fahrer und Fahrerinnen nicht. Sie haben die zugewiesenen Aufträge grundsätzlich persönlich auszuführen (vgl. Urk. 8/1/2 Ziff. 8.2 u. Ziff. 9.4). Das Delkredererisiko für Kreditfahrten wird von der Y. getragen (Urk. 8/1/2 Ziff. 5, Urk. 8/9/2 Ziff. 5 Abs. 1). Da die Fahrer und Fahrerinnen die ihnen vermittelten Fahrten ausführen und die von der Zentrale zur Verfügung gestellten Standplätze benutzen (Urk. 8/9/2 Ziff. 4 Abs. 1 u. Ziff. 5 Abs. 1) besteht kein erhebliches Geschäftsrisiko (vgl. ZAK 1992 S. 165).

7.2 Die in der WML genannten Kriterien für das Bestehen eines Unternehmerrisikos (vgl. vorstehende E. 2.4) sind in der Mehrzahl nicht erfüllt. Abgesehen von der Anschaffung des Fahrzeugs haben die angeschlossenen Fahrer und

Fahrerinnen keine Investitionen zu tätigen. Verluste haben sie nur insofern zu tragen, als durch nicht bewilligte Kreditfahrten Ausfälle entstehen oder sie ihrer Verantwortung, die Fahrpreise einzuziehen, nicht nachkommen. Nach aussen hin treten sie nicht im eigenen Namen auf. Durch die Zuweisung von Fahrten und die Benützung der vorgegebenen Standplätze innerhalb der vorgegebenen Arbeitsschichten entfällt auch das selbständige Beschaffen von Aufträgen. Personal beschäftigen die angeschlossenen Fahrer und Fahrerinnen nicht.

7.3. Unter Berücksichtigung der von Lehre und Rechtsprechung formulierten Abgrenzungskriterien ergibt sich in Würdigung der gesamten Umstände, dass das Vertragsverhältnis zwischen der Y. und den angeschlossenen Fahrern in erster Linie Merkmale einer unselbständigen Tätigkeit enthält. Es besteht eine erhebliche arbeitsorganisatorische Abhängigkeit. Da es sich vorliegend um eine Tätigkeit im Dienstleistungsbereich handelt, die nicht notwendigerweise hohe Investitionen verlangt, ist diesem Merkmal praxisgemäss ein erhöhtes Gewicht beizumessen (Urteil des Bundesgerichts 9C_141/2008 vom 5. August 2008, E. 2.2 mit Hinweisen). Die Merkmale für eine selbständige Erwerbstätigkeit treten in den Hintergrund. Das wirtschaftliche Risiko der Fahrer erschöpft sich in der Abhängigkeit vom persönlichen Arbeitserfolg. Dieser ist nur dann als Geschäftsrisiko einer selbständig erwerbenden Person zu qualifizieren, wenn beträchtliche Investitionen zu tätigen oder Angestelltenlöhne zu bezahlen sind (ZAK 1992 S. 165 mit Hinweisen). Dies ist vorliegend nicht der Fall. Die frühere, aus dem Jahr 1991 stammende Erfassung des Beschwerdeführers als selbständig Erwerbender (vgl. Urk. 8/8/5) bezog sich auf andere Umstände und hat für die Vorliegende Beurteilung keine präjudizierende Wirkung.

E. 7.4

Die durch die Beschwerdegegnerin erfolgte sozialversicherungsrechtliche Qualifikation des Vertragsverhältnisses zwischen dem Beschwerdeführer und der Y. ist nach dem Gesagten nicht zu beanstanden, was zur Abweisung der Beschwerde führt.

Das Gericht erkennt:

1. Die Beschwerde wird abgewiesen.

2. Das Verfahren ist kostenlos.

3. Zustellung gegen Empfangsschein an:

- X. _____

- Schweizerische Unfallversicherungsanstalt

- Bundesamt für Gesundheit

4. 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 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 beizulegen, soweit die Partei sie in Händen hat (Art. 42 BGG).

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