

gleichzeitige Tätigkeit für mehrere Gesellschaften in eigenem Namen, ohne indessen abhängig zu sein (ZAK 1982 S. 215). Massgebend ist dabei nicht die rechtliche Möglichkeit, Arbeiten von mehreren Arbeitgebern anzunehmen, sondern die tatsächliche Ausgangslage (vgl. ZAK 1982 S. 186 E. 2b).

Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä 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 vom "Arbeitgeber" abhängig und während der Arbeitszeit auch in dessen Betrieb eingeordnet ist, praktisch also keine andere Erwerbstätigkeit ausüben kann (Manfred Rehbinder, Schweizerisches Arbeitsrecht, 13. Auflage, Bern 1997, S. 33ff.). 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 (ZAK 1982 S. 185). Das wirtschaftliche Risiko der Versicherten erschöpft sich diesfalls in der (alleinigen) Abhängigkeit vom persönlichen Arbeitserfolg (ZAK 1986 S. 121 E. 2b, S. 333 E. 2d) oder - bei einer regelmässig ausgeübten Tätigkeit - darin, dass bei Dahinfallen des Erwerbsverhältnisses eine ähnliche Situation entsteht, wie dies beim Stellenverlust eines Arbeitnehmers der Fall ist. Die Abhängigkeit der eigenen Existenz vom persönlichen Arbeitserfolg ist praxisgemäss nur dann als Risiko eines Selbständigerwerbenden zu werten, wenn beträchtliche Investitionen zu tätigen oder Angestelltenlöhne zu bezahlen sind (BGE 119 V 163 E. 3b).

2.4 Ä Ä Ä Ä Gemäss Wegleitung über den massgebenden Lohn (WML) in der AHV, IV und EO (WML; Stand 1. Januar 2012) ist in unselbständiger Stellung erwerbstätig, wer kein spezifisches Unternehmerrisiko trägt und von einer Arbeitgeberin oder einem Arbeitgeber in wirtschaftlicher und arbeitsorganisatorischer Hinsicht abhängig ist (Rz 1013). Merkmale für das Bestehen eines Unternehmerrisikos sind namentlich (Rz 1014):

- erhebliche Investitionen
- Verlusttragung
- Inkasso- und Delkredererisiko
- Unkostentragung
- Handeln in eigenem Namen und auf eigene Rechnung
- Beschaffung von Aufträgen
- Beschäftigung von Personal
- eigene Geschäftsräumlichkeiten

Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä Auf der anderen Seite kommt das wirtschaftliche respektive arbeitsorganisatorische Abhängigkeitsverhältnis Unselbständigerwerbender bei folgenden Merkmalen zum Ausdruck (Rz 1015).

- Weisungsrecht
- Unterordnungsverhältnis
- Pflicht zur persönlichen Aufgabenerfüllung
- Konkurrenzverbot
- Präsenzpflicht

Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä Gemäss Wegleitung gelten Taxichauffeusen und -chauffeure im Allgemeinen als Unselbständigwerbende, dies auch dann, wenn sie ein eigenes Fahrzeug benutzen, aber einer Taxizentrale angeschlossen sind (RZ 4120).

Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä Verwaltungsweisungen richten sich an die Durchführungsstellen und sind für das Sozialversicherungsgericht nicht verbindlich. Dieses soll sie bei seiner Entscheidung 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 darstellen. Insofern wird dem Bestreben der Verwaltung, durch interne Weisungen eine rechtsgleiche Gesetzesanwendung zu gewährleisten, Rechnung getragen (BGE 133 V 587 E. 6.1 S. 591; 133 V 257 E. 3.2 S. 258 mit Hinweisen; vgl. BGE 133 II 305 E. 8.1 S. 315).

E. 3

3.1 Ä Ä Ä Die Beschwerdegegnerin stellte sich im Einspracheentscheid auf den Standpunkt, anlässlich der Revision bei der Y. ___ sei die sozialversicherungsrechtliche Stellung der angeschlossenen Fahrer überprüft 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. ___, wie dies bei einer Taxizentrale üblich sei, ihre Arbeitskraft zur Verfügung. Bei einer sogenannten Selbstausleihe oder Vermietung der eigenen Arbeitskraft könne nicht von einer selbständigen Erwerbstätigkeit gesprochen werden. Die Chauffeure und Chauffeusen 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 Fahrzeuges müsse mit der Zentrale abgesprochen werden. Bei Missachtung von Vorschriften sei die Zentrale befugt, die Fahrer nicht zum Dienst zuzulassen. Die Einteilung der Schichten sei Sache der Zentrale. Ferienwünsche müssten längere Zeit im Voraus bekannt gegeben werden. Kreditkunden und Pauschalpreise lege weitgehend die Zentrale fest. Für die Auflösung der Zusammenarbeit gelte eine Kündigungsfrist. Der Umstand, dass die Chauffeure und Chauffeusen 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.).

Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä In der Beschwerdeantwort ergänzte die Beschwerdegegnerin, im Zeitpunkt des Betriebsbesuchs bei der Y. ___ am 24. November 2010 (vgl. Urk. 7/3/1) habe der Anschlussvertrag vom Juli 2009 gegolten (vgl. Urk. 7/3/2). Im Einspracheverfahren sei der neue Anschlussvertrag vom 1. Januar 2011 vorgelegt worden (vgl. Urk. 7/10/2). 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 Taxifahrerinnen unselbständig erwerbend, wenn sie einer Taxizentrale angeschlossen seien. Dies gelte auch dann, wenn sie ein eigenes Fahrzeug benutzen. 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 Betriebsgrösse und die Anzahl der Angestellten. Die angeschlossenen Fahrer und Fahrerinnen müssten die von der Zentrale vermittelten Fahrten ausführen. Damit seien sie ihrer unternehmerischen Freiheit beraubt. Bei den angeschlossenen Fahrern und Fahrerinnen fehle es ferner an einem erheblichen Unternehmerrisiko. Umfangreiche Investitionen seien ein Indiz für ein Unternehmerrisiko. Die Anschaffung eines Personenwagens sei praxismässig 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. 6 S. 2 ff. Ziff. 4 ff.).

3.2. Die Beschwerdeführerin machte geltend, die Taxifahrten würden direkt von den Kunden bezahlt und die Höhe der Einnahmen sei von der Anzahl der Fahrten abhängig. Für die Benützung des Standplatzes müsse sie der Zentrale einen monatlichen Betrag entrichten. Alle Kosten im Zusammenhang mit der Anschaffung und dem Betrieb des Taxifahrzeugs trage sie selber. Dies beweise, dass sie das wirtschaftliche Risiko trage und keine Lohnempfängerin sei (Urk. 1/1 S. 1 f.).

Um die Anforderungen der örtlichen Taxiverordnung zu erfüllen und um einen Fahrdienst rund um die Uhr zu gewährleisten, habe sie sich mit anderen Taxihaltern unter dem Dach der Y.____ zusammengeschlossen. Die Zentrale werde nicht von einem Chef, sondern von den gleichberechtigten Taxihaltern bedient. Der gemeinsame Auftritt und die zentrale Nummer seien kein Indiz für eine unselbständige Erwerbstätigkeit, sondern Ausdruck einer pragmatischen Lösung, um als gleichberechtigte selbständige Taxihalter in einem hart umkämpften Markt bestehen zu können. Die Beschwerdegegnerin habe als Merkmal für eine selbständige Erwerbstätigkeit die Übernahme von Direktaufträgen und das Bestehen einer Betriebsorganisation genannt, die vorliegend nicht erfüllt seien. Tatsächlich sei das Gegenteil der Fall. Sie führe regelmässig Direktaufträge aus. Sie habe eine grosse Stammkundschaft, die sie jeweils direkt kontaktiere oder über die Zentrale beauftrage. Ob sie selber einen Kunden fahren wolle oder nicht, sei ihr überlassen. Des Weiteren habe sie bedeutende Investitionen tätigen müssen. Sie habe nicht nur ein Fahrzeug kaufen müssen, sondern sie habe dieses auch technisch für den Taxibetrieb ausrüsten müssen. Auch die weiteren, im Zusammenhang mit dem Betrieb des Fahrzeugs anfallenden Kosten trage sie. Sie beziehe von der Y.____ weder ein Grundgehalt noch Provisionen und sie trage das Kostenrisiko selber. Ob, wie oft und an welchen Tagen sie arbeite, entscheide sie selber. Ihr Einkommen erziele sie selber durch die von den Fahrgästen bezahlten Fahrten. Blieben die Fahrgäste aus, so verdiene sie nichts. Es

bestehe entgegen der Auffassung der Beschwerdegegnerin eine arbeitsorganisatorische wie auch betriebswirtschaftliche Unabhängigkeit (Urk. 1/2 S. 2 f.).

4. In der Regel werden Taxi-Selbstfahrerinnen, die einer Firma mit Funkzentrale angeschlossen sind, als Unselbständigerwerbende qualifiziert (vgl. Rz 4120 der WML, Stand 1. Januar 2012, sowie ZAK 1971 S. 30 ff.). Allerdings sind auch bei solchen Taxifahrerinnen 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. 7/3/1) wurde der Beschwerdegegnerin der Anschlussvertrag vom Juli 2009 vorgelegt (Urk. 7/3/2). Im Einspracheverfahren wurde der neue Anschlussvertrag vom 1. Januar 2011 eingereicht (Urk. 7/10/2). Einen neuen Anschlussvertrag schloss die Y. auch mit Z. (Urk. 9/16/2 im Verfahren UV.2011.00113) und B. (Urk. 8/9/2 im Verfahren UV.2011.00106).

5.2 Die neue Vertragsversion enthält im Vergleich zur früheren (vgl. Urk. 7/3/2) vermehrt den Hinweis, die angeschlossenen Fahrer arbeiteten auf selbständiger Basis. Ferner wird im neuen Anschlussvertrag auf die Regeln des Auftragsrechts verwiesen. Auffallend ist, dass die neuen Verträge im Anschluss an die Verfassung der Beschwerdegegnerin vom 26. November 2010 (Urk. 7/5) abgeschlossen wurden. Ob die Änderung mit einer tatsächlichen Anpassung der Tätigkeit einherging kann offen bleiben. Sowohl gestützt auf die Bestimmungen des alten als auch 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. 7/3/2) 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 Angaben der Beschwerdeführerin keine beliebigen anderen Fahrten ausführen (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). Die Zentrale ist berechtigt, die Arbeitszeiten festzulegen. Spezielle Wünsche haben die Fahrer und Fahrerinnen frühzeitig anzumelden (Ziff. 4.6). Ferienwünsche sind frühzeitig anzumelden (Ziff. 8.1). 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 und die Ausrüstung der Fahrzeuge (Ziff. 3). Über kreditwürdige Kunden und über Pauschaltarife für Fernfahrten bestimmt die Y. weitgehend alleine (Ziff. 5.1, Ziff. 7.2).

6.2. Im neuen Anschlussvertrag (vgl. Urk. 7/10/2) weisen die zentralen Ziffern 4 (Rechte) und 5 (Pflichten) ebenfalls auf eine betriebswirtschaftliche respektive arbeitsorganisatorische Unterordnung der angeschlossenen Fahrer und Fahrerinnen 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 wiederum ein auf durchschnittlich 50 Stunden pro Woche beschränkter Einsatz. Während den Einsätzen hat die Fahrerinnen den Namen und das Erscheinungsbild der Y. zu verwenden und sie hat deren Dienste zu benutzen. Insbesondere muss sie 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 nach neuem Vertrag die Pflicht, nur die bereitgestellten Standplätze zu nutzen).

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. 7/10/2 Ziff. 4 Abs. 2).

Das für die Erhaltung der angeschlossenen Fahrer die Zustimmung der Mehrheit der bereits angeschlossenen Fahrer und Fahrerinnen erforderlich ist (Ziff. 4 Abs. 2), die Aufnahme von Kunden in die Kreditliste gemeinsam beschlossen wird und die Fahrer und Fahrerinnen 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 und Fahrerinnen dafür, dass die Kunden den Fahrpreis bezahlen (Ziff. 5 Abs. 1). Dies stellt noch keine unternehmerische Eigenverantwortung dar. Auch der Arbeitnehmer hat für Einnahmehaftung 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 und Fahrerinnen 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.).

Der Auffassung der Beschwerdeführerin, sie und weitere Taxihalter hätten sich unter dem Dach der Y.____ zusammengeschlossen, um einen Fahrbetrieb rund um die Uhr zu gewährleisten, und um in einem umkämpften Markt gemeinsam bestehen zu können (Urk. 1/2 S. 1 u. 2), kann nicht gefolgt werden. Die Y.____ ist ein von den angeschlossenen Fahrern unabhängiges Unternehmen. 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). Ein Zusammenschluss der Fahrer und Fahrerinnen liegt nicht vor.

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 und Fahrerinnen 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. 7/3/2 Ziff. 3.2 u. Ziff. 4, Urk. 7/10/2 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 beschäftigen die angeschlossenen Fahrer und Fahrerinnen nicht. Sie haben die zugewiesenen Aufträge grundsätzlich persönlich auszuführen (vgl. Urk. 7/3/2 Ziff. 8.2 u. Ziff. 9.4). Das Delkredererisiko für Kreditfahrten wird von der Y.____ getragen (Urk. 7/3/2 Ziff. 5, Urk. 7/10/2 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. 7/10/2 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 und Fahrerinnen 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.

7.4 Die durch die Beschwerdegegnerin erfolgte sozialversicherungsrechtliche Qualifikation des Vertragsverhältnisses zwischen der Beschwerdeführerin 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 diese Entscheidung 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.