

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 Taxichauffeuren und -chauffeure im Allgemeinen als Unselbständigerwerbende, 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).

2.5 Ä Ä Ä Ä Praxisgemäss stellen die Gerichte im Bereich des Sozialversicherungsrechts in der Regel auf die Aussagen der ersten Stunde ab, denen in beweiswürdiger Hinsicht grösseres Gewicht zukommt als späteren Darstellungen, die bewusst oder unbewusst von nachträglichen Überlegungen versicherungsrechtlicher oder anderer Art beeinflusst sein können (BGE 121 V 45 E. 1a, 115 V 133 E. 8c mit Hinweis).

E. 3

3.1 Ä Ä Ä Ä Die Beschwerdegegnerin stellte sich auf den Standpunkt, anlässlich der Revision bei der Beschwerdeführerin 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 Beschwerdeführerin ihre Arbeitskraft zur Verfügung. Bei einer sogenannten Selbstausleihe oder Vermietung der eigenen Arbeitskraft könne nicht von selbständiger Erwerbstätigkeit gesprochen werden. In den im Zeitpunkt des Betriebsbesuchs vom November 2010 geltenden Anschlussverträgen (vgl. Urk. 12/1) sprächen verschiedene Aspekte gegen eine selbständige Erwerbstätigkeit der angeschlossenen Taxichauffeure. Insgesamt ständen die angeschlossenen Chauffeure in einer wirtschaftlichen und arbeitsorganisatorischen Abhängigkeit zur Taxizentrale. Die Arbeitszeiten seien vorgegeben und es bestehe die Pflicht zur persönlichen Aufgabenerfüllung. Bei Verstössen gegen die Pflichten könne die Taxizentrale kündigen. Der Umstand, dass die Chauffeure ihre eigenen Fahrzeuge verwendeten, ändere 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 Im Einspracheverfahren sei ein neuer Anschlussvertrag vorgelegt worden (vgl. Urk. 12/8/2). Verschiedene Vertragsbestimmungen des alten Vertrages seien darin nicht mehr enthalten. Nach wie vor sei das äussere Erscheinungsbild der Fahrzeuge einheitlich, so dass der Eindruck eines einzigen Unternehmens erweckt werde. Die Chauffeure müssten die von der Zentrale bereitgestellten Standplätze nutzen. Die Zentrale teile die Arbeitsschichten und -zeiten ein. Die Zentrale lege die Anzahl der angeschlossenen Fahrer fest und entscheide damit über die Betriebsgrösse. Die Chauffeure müssten die von der Zentrale vermittelten Fahrten ausführen. Sie genössen keine unternehmerische Freiheit (Urk. 11 S. 3 f. Ziff. 8).

Der Umstand, dass die Chauffeure die Anschlussgebühren unabhängig vom Arbeitserfolg zu entrichten hätten und sie für die Kosten ihres Motorfahrzeugs selber aufzukommen hätten, stelle noch kein spezifisches Unternehmerrisiko dar. Die Gesamtwürdigung ergebe eindeutig, dass von einer unselbständigen Tätigkeit auszugehen sei. (S. 4 f. Ziff. 9 f.).

Zu beachten sei, dass Taxichauffeure gemäss WML im Allgemeinen Unselbständigerwerbende seien. Dies auch dann, wenn sie ein eigenes Fahrzeug benutzten, jedoch einer Taxizentrale angeschlossen seien. Dieser Grundsatz gelte seit langem (S. 3 Ziff. 6 f.).

3.2 Die Beschwerdeführerin machte geltend, es sei weiterhin von einer selbständigen Erwerbstätigkeit der angeschlossenen Taxifahrer auszugehen. Warum die beiderseitige Möglichkeit zur Kündigung des Anschlussvertrages für eine unselbständige Erwerbstätigkeit spreche, habe die Beschwerdegegnerin nicht begründet. Die Arbeitsschichten würden nach der wirtschaftlichen und familiären Situation der Fahrer und nach ihren Präferenzen der Zentrale gemeldet und hernach werde der Einsatzplan gemeinsam abgeglichen. Die Ermässigungen des Fahrpreises für AHV- und IV-Rentner würden nicht von der Zentrale, sondern von der Stadt Wädenswil festgelegt. Die Vermittlung der Fahrten durch die Zentrale spreche nicht gegen eine selbständige Tätigkeit. Bei Bestellungen wünschten Fahrgäste oft einen ganz bestimmten Fahrer. Höflichkeit gegenüber den Kunden stelle kein Kriterium für eine unselbständige Erwerbstätigkeit dar. Auch Ärzte oder Anwälte seien zu ihren Kunden verpflichtet, ohne dass ihnen deswegen die Selbständigkeit abgesprochen werde. Im Einsatzgebiet seien nur wenige Standplätze vorhanden. Deswegen seien diese umkämpft. Es sei unternehmerisch sinnvoll, wenn sich eine Zentrale um die Konzessionen bemühe und alsdann mit den Taxihaltern den Betrieb regle. Mit einem Unterordnungs- oder Abhängigkeitsverhältnis habe dies nichts zu tun. Dasselbe treffe in Bezug auf das einheitliche Erscheinungsbild der Fahrzeuge zu. Die Gesamtwürdigung ergebe, dass von einer selbständigen Erwerbstätigkeit der Taxifahrer auszugehen sei. Auch wenn der private Personenwagen alleine noch nicht ausreichend sei, um eine Selbständigkeit zu begründen, zusammen mit der frei bestimmten Arbeitszeit und mit der Möglichkeit zur selbständigen Übernahme von Aufträgen sei die Tätigkeit jedoch geeignet, als selbständige qualifiziert zu werden (Urk. 8 S. 3 ff.).

Die Beigeladenen 1-3 (Y., Z. und A.) schlossen sich in ihren Stellungnahmen diesen Ausführungen an (Urk. 24-26).

3.3 Der Beigeladene 4 (B.) machte geltend, die Beschwerdegegnerin wende nicht überall dieselben Regeln an. Pech habe, wer im Einzugsgebiet der SUVA Linth seine Selbständigkeit als Taxihalter erlangen wolle. Taxihalter würden regelmässig als Unselbständigerwerbende eingestuft. Im Einzugsgebiet der SUVA Zürich hingegen sei die Situation anders. Diese bejahe in der Regel die Selbständigkeit der Taxihalter. Im Sinne der Rechtsgleichheit müssten alle Taxihalter gleich behandelt werden. Sollten alle Taxifahrer als Unselbständigerwerbende eingestuft werden, stelle sich die Frage, auf welchen Grundlagen die Beiträge zu berechnen seien. Der Selbständigerwerbende rechne aufgrund seines Gewinns ab. Als Unselbständigerwerbender aber sei er nicht mehr verpflichtet, eine Buchhaltung zu führen. Unklar sei auch, wie die Zentrale die Mehrwertsteuer der unselbständigen Taxifahrer abrechnen würde. Für den Fall einer Abweisung im vorliegenden Verfahren habe die Beschwerdeführerin in Aussicht gestellt,

den Betrieb einzustellen. Sie sei nicht bereit, das unternehmerische Risiko für alle zu tragen. Damit entfielen die Grundlage zur Erzielung des Lebensunterhaltes (Urk. 27 S. 1 f.).

4. In der Regel werden Taxi-Selbstfahrer, 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 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.

5. In der Regel werden Taxi-Selbstfahrer, 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 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.

5.1 Bei der Abklärung der Unterstellungspflicht im November 2010 (vgl. Urk. 12/2) legte die Beschwerdeführerin einen Anschlussvertrag aus dem Jahr 2009 vor (Urk. 12/1). Im Einspracheverfahren teilte die Beschwerdeführerin am 17. Januar 2011 mit, die alten Anschlussverträge entsprächen nicht mehr dem jetzigen Arbeitsverhältnis mit den angeschlossenen Fahrern. Es seien neue Anschlussverträge erstellt worden (Urk. 12/7). Am 10. Februar 2011 (Urk. 12/8/1) reichte sie einen entsprechenden Vertrag ein (Urk. 12/8/2).

5.2 Die Beschwerdeführerin reichte die jeweiligen Vertragsversionen im Sinne von Musterverträgen ein. Mit Fahrern wurden entsprechende Verträge abgeschlossen. In den Dossiers der Beigeladenen 2 bis 5 finden sich solche Verträge, sei es in der neuen, sei es in der früheren Version (vgl. Urk. 3/6 = Urk. 11/3.3 im Verfahren UV.2011.00048, Urk. 7/10/2 im Verfahren UV.2011.00114, Urk. 9/15/2 im Verfahren UV.20110.113, Urk. 8/9/2 im Verfahren UV.2011.00106). An der X. sind die angeschlossenen Fahrer im Übrigen in keiner Form beteiligt (vgl. Urk. 5).

5.3 Mit den Aushilfsfahrern wurden nach Auskunft der Beschwerdeführerin keine Anschlussverträge abgeschlossen (Urk. 12/7). Vorliegend betrifft dies den Beigeladenen 1. Selbst wenn mit den Aushilfsfahrern keine schriftlichen Verträge abgeschlossen wurden, ist nicht anzunehmen, dass diese zu gänzlich anderen Bedingungen Fahrten ausführten. Konkrete Anhaltspunkte hierfür liegen nicht vor. Somit ist davon auszugehen, dass mit diesen analoge Abmachungen getroffen wurden.

5.3 Die neue Vertragsversion von 2011 enthält im Vergleich zur früheren von 2009 vermehrt den Hinweis, die angeschlossenen Fahrer arbeiteten auf selbständiger Basis. Ferner wird in den neuen Verträgen auf die Regeln des Auftragsrechts verwiesen. Auffallend ist, dass die Verträge im Anschluss an die Veröffentlichung der Beschwerdegegnerin vom 26. November 2010 (Urk. 12/4) angepasst wurden. Ob die Änderung mit einer tatsächlichen Anpassung der Tätigkeit der angeschlossenen Fahrer einherging, ist mithin fraglich. Entsprechend der Beweiswürdigungsregel der Aussagen der ersten Stunde spricht einiges dafür, dass den Angaben der Beschwerdeführerin anlässlich der Abklärung der Unterstellungspflicht im November 2010 (Urk. 12/2) das größere Gewicht beizumessen ist als den Angaben nach Erlass der Veröffentlichung vom 26. November 2010 (Urk. 12/4). Indessen kann die Frage offen gelassen werden. Auch ausgehend vom Text des neuen Anschlussvertrages überwiegen die Merkmale für eine unselbständige Tätigkeit (vgl. nachstehend E. 6-7). Selbst die Beschwerdeführerin sprach gegenüber der Beschwerdegegnerin von einer Anpassung der Arbeitsverhältnisse (vgl. Urk. 12/7).

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 Beschwerdeführerin.

Der der Beschwerdegegnerin bei der Überprfung der Unterstellungspflicht im November 2010 vorgelegte Anschlussvertrag (Urk. 12/1) 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 keine anderweitigen gewerblichen Fahrten durchführen (Ziff. 9.6). Die Anschlussgebühr kann von der Zentrale geändert werden. Es besteht lediglich ein Anspruch der Fahrer auf eine schriftliche Begründung der Änderung (Ziff. 4.2). Die Arbeitszeiten legt die Zentrale fest. Spezielle Wünsche haben die Fahrer 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 und die Ausrüstung der Fahrzeuge (Ziff. 3). Über kreditwürdige Kunden und über Pauschaltarife für Überlandfahrten bestimmt die Beschwerdeführerin weitgehend alleine (Ziff. 5.1, Ziff. 7.2). Ferienwünsche müssen im Voraus mitgeteilt werden (Ziff. 8.1).

Im neuen Anschlussvertrag (vgl. Urk. 12/8/2) weisen die zentralen Ziffern 4 (Rechte) und 5 (Pflichten) ebenfalls auf eine betriebswirtschaftliche respektive arbeitsorganisatorische Unterordnung der angeschlossenen Fahrer hin. Die angeschlossenen Fahrer 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 der Fahrer den Namen und das Erscheinungsbild der Beschwerdeführerin 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).

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 es gilt ein Konkurrenzverbot (Verbot gewerbsmäßiger Fahrten nach altem Vertrag respektive die Pflicht, nur die bereitgestellten Standplätze zu nutzen nach neuem Vertrag).

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. 12/8/2 Ziff. 4 Abs. 2).

Dass für die Erhaltung der angeschlossenen Fahrer die Zustimmung der Mehrheit der bereits angeschlossenen Fahrer erforderlich ist (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.

Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä Ä 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 Einnahmeherausfälle einzustehen. Er hat die dem Arbeitgeber verursachten Schäden zu ersetzen (Art. 321e Obligationenrecht; OR).

6.5 Ä Ä Ä 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 eines Arbeitnehmers. 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).

E. 7

7.1 Ä Ä Ä 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 X. 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. 12/1 Ziff. 3.2 u. Ziff. 4, Urk. 12/8/2 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 nicht. Sie haben die zugewiesenen Aufträge grundsätzlich persönlich auszuführen (vgl. Urk. 12/12 Ziff. 8.2 u. Ziff. 9.4). Das Delkredererisiko für Kreditfahrten wird von der X. getragen (Urk. 12/1 Ziff. 5, Urk. 12/8/2 Ziff. 5 Abs. 1). Da die Fahrer die ihnen vermittelten Fahrten ausführen und die von der Zentrale zur Verfügung gestellten Standplätze benutzen (Urk. 12/8/2 Ziff. 4 Abs. 1 u. Ziff. 5 Abs. 1) besteht kein erhebliches Geschäftsrisiko (vgl. ZAK 1992 S. 165).

7.2 Ä Ä Ä 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 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 Benutzung der vorgegebenen Standplätze innerhalb der vorgegebenen Arbeitsschichten entfällt auch das selbständige Beschaffen von Aufträgen. Personal beschäftigen die angeschlossenen Fahrer nicht.

7.3. Unter Berücksichtigung der von Lehre und Rechtsprechung formulierten Abgrenzungskriterien ergibt sich in Würdigung der gesamten Umstände, dass das Vertragsverhältnis zwischen der X. 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 den angeschlossenen Fahrern 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:

- Rechtsanwalt Jörg Trachsel
- Schweizerische Unfallversicherungsanstalt
- Y. _____
- Z. _____
- A. _____
- B. _____
- Rechtsanwalt Dominik Zillig
- 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.