

ZH_SOZIALVERSICHERUNGSGERICHT UV.2018.00180

vom 11. Juni 2020

ZH Sozialversicherungsgericht, 2020-06-11, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_sozialversicherungsgericht_UV.2018.00180

FR: ZH_SOZIALVERSICHERUNGSGERICHT UV.2018.00180 du 11 juin 2020

IT: ZH_SOZIALVERSICHERUNGSGERICHT UV.2018.00180 del 11 giugno 2020

Erwägungen

E. 1

5. Juni 2016 (Urk. 8/8) schriftlich mit , dass er für seine Tätigkeit als Taxifahrer als unselbständigerwerbend gelte und verfügte am 13. Juli 2016 (Urk. 8/12) im gleichen Sinne. Die dagegen am 10. August 2016 von der X.____

und am 12. August 2016 (Urk. 8/17) von Y.____ erhobenen Einsprachen wie sie - nach Tätigkeit weiterer Abklärungen - mit Entscheid vom 12. Juni 2018 (Urk. 2) ab.

E. 1.1.1

Die Beschwerdeführerin beantragte in der Hauptsache die Aufhebung des angefochtenen Einspracheentscheides und die Rückweisung der Sache « zum erstmaligen Erlassen einer an die Beschwerdeführerin adressierten Verfügung » (Urk. 1 S. 2). Dabei monierte sie, die Beschwerdegegnerin habe ihr mit Schreiben vom 13. Juli 2018 die Verfügung vom 13. Juli 2016 zur Kenntnisnahme zugestellt. Weder das Schreiben vom 15. Juni 2016 noch das Schreiben vom 13. Juli 2016 stellten eine Verfügung ihrerseits über dar. Es sei ihr damit lediglich mitgeteilt worden, was die Beschwerdegegnerin dem Beigeladenen zugestellt habe. Eine konkrete-individuelle Anordnung ihrer gegenüber und damit eine Verfügung stelle dies nicht dar (Urk. 1 S. 5).

E. 1.1.2

Nach der Rechtsprechung ist der Entscheid über die Ablehnung des Gesuchs einer versicherten Person um Anschluss als Selbständigerwerbender und Eintrag im Register rechtsgestaltender Natur. Die zuständige Ausgleichskasse hat somit eine einsprachefähige Verfügung und allenfalls einen beschwerdefähigen Einspracheentscheid zu erlassen. Diese sind, soweit bekannt, grundsätzlich auch dem oder den allenfalls abrechnungs- und beitragszahlungspflichtigen Arbeitgebern zu eröffnen (BGE 132 V 257).

Dementsprechend handelt es sich bei der Verfügung respektive dem Einspracheentscheid betreffend Qualifikation des Beigeladenen als Unselbständigerwerbenden um rechtsgestaltende Entscheide. Dass die Beschwerdeführerin darin nicht angesprochen und keine expliziten Rechte oder Pflichten formuliert wurden, ist nicht von Bedeutung. Die Rechtsprechung lässt es genügen, wenn die bekannten potentiellen Arbeitgeber mittels Zustellung eines als Feststellung formulierten Entscheides begrüsst werden. Denn hieraus ergibt sich ohne weiteres, dass diese beitragspflichtig werden, was einer genügend individuell-konkreten Anordnung entspricht. Entsprechend erhob die Beschwerdeführerin denn ja auch Einsprache sowie Beschwerde.

E. 1.2

.2

Nach Art. 42 des Bundesgesetzes über den Allgemeinen Teil des Sozialversicherungsrechts (ATSG) haben die Parteien Anspruch auf rechtliches Gehör, wobei sie vor Erlass von Verfügungen, die durch Einsprache anfechtbar sind, nicht angehört werden müssen.

Ein Bestandteil des Anspruchs auf rechtliches Gehör, wie er neben der expliziten gesetzlichen Regelung in Art. 42 ATSG auch in Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV) garantiert wird (vgl. BGE

124 V 180 E. 1a), ist das Recht der versicherten Person, sich vor Erlass eines in ihre Rechtsstellung eingreifenden Entscheids zur Sache zu äussern, erhebliche Beweise beizubringen, Einsicht in die Akten zu nehmen, mit erheblichen Beweis anträgen gehört zu werden und an der Erhebung wesentlicher Beweise entweder mitzuwirken oder sich zumindest zum Beweisergebnis zu äussern, wenn dieses geeignet ist, den Entscheid zu beeinflussen (BGE 132 V 368 E. 3.1). Der Gehörsanspruch verpflichtet die Behörde, die Vorbringen der betroffenen Person auch tatsächlich zu hören, zu prüfen und in der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen, weshalb sie ihren Entscheid zu begründen hat (BGE 134 I 83 E. 4.1).

Die Pflicht der Behörde, ihre Verfügungen – sofern sie den Begehren der Parteien nicht voll entsprechen (Art. 49 Abs. 3 Satz 2 ATSG) – zu begründen, bezweckt insbesondere, die betroffene Person in die Lage zu versetzen, eine Verfügung gegebenenfalls sachgerecht anfechten zu können (BGE 124 V 180 E. 1a, vgl. auch BGE 134 I 83 E. 4.1 mit Hinweisen).

Dies ist nur dann möglich, wenn sowohl sie als auch die Rechtsmittelinstanz sich über die Tragweite des Entscheids ein Bild machen können. In diesem Sinne müssen wenigstens kurz die Überlegungen genannt werden, von denen sich der Versicherungsträger leiten liess und auf welche sich der Entscheid stützt. Dies bedeutet indessen nicht, dass sich die Verwaltung ausdrücklich mit jeder tatbestandlichen Behauptung und jedem rechtlichen Einwand auseinandersetzen muss; vielmehr kann sie sich auf die für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte beschränken (BGE 126 V 75 E. 5b/ dd mit Hinweis, 118 V 56 E. 5b). 1.

E. 1.2.1

Sodann rügte die Beschwerdeführerin eine Verletzung des rechtlichen Gehörs, da nicht auf die konkrete Geschäftsbeziehung zwischen ihr und dem Beigeladenen eingegangen, sondern lediglich wenige, allgemeine und in tatsächlicher Hinsicht falsche Ausführungen gemacht worden seien. Die Beschwerdegegnerin sei mit keinem Wort auf die konkreten Umstände eingegangen (S. 5 ff.).

E. 1.2.4

Eine Verletzung des rechtlichen Gehörs liegt damit nicht vor und eine solche (höchstens leichte) wäre ohnehin als geheilt zu betrachten, weil sich die Beschwerdeführerin vor einer Beschwerdeinstanz äussern kann, die sowohl den Sachverhalt wie die Rechtslage frei überprüfen kann (BGE 127 V 431 E. 3d/ aa). Von einer Rückweisung der Sache zur neuen Begründung ist demgemäss abzusehen. 2.

E. 2

Eventualiter seien der gegenüber der Beschwerdeführerin eröffnete

Einsprücheentscheid der Beschwerdegegnerin vom 12. Juni 2018 (Vers. Nr. „...“) und die von der Beschwerdegegnerin erlassene Verfügung vom 15. Juni 2016 (Partner-Nr. „...“) vom 15. Juni 2016 (UID „...“, Kunden-Nr. „...“) sowie vom 13. Juli 2016 (Partner-Nr. „...“) und vom 13. Juli 2016 (UID „...“, Kunden-Nr. „...“) aufzuheben und Y.____ in Bezug auf das seit 13. November 2015 unter verschiedenen Rahmenvereinbarungen bestehende Rechtsverhältnis mit der Beschwerdeführerin als selbständig erwerbende Person zu qualifizieren.

E. 2.1

Nach der Rechtsprechung beurteilt sich die Frage, ob im Einzelfall selbständige oder unselbständige Erwerbstätigkeit vorliegt, nicht aufgrund 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 einem Arbeitgeber in betriebswirtschaftlicher beziehungsweise arbeitsorganisatorischer Hinsicht abhängig ist und kein spezielles 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 144 V 111 E. 4.2 mit Hinweisen).

E. 2.2

des Rahmenvertrags einzuhaltenden Qualitätsstandards (Urk.

3/33) beinhalten verschiedene Pflichten des Fahrers: Anrufe von X.____ müssen priorisiert und es muss eine Freisprechanlage verwendet oder zur Seite gefahren werden. Der Fahrer muss professionell und höflich auftreten; Kunden dürfen nicht in Gespräche verwickelt werden und heikle Themen müssen vermieden werden. Der Fahrer muss einen dunklen Anzug, ein weisses Hemd und schwarze Schuhe tragen. Das Fahrzeug muss sich in einem ausgezeichneten Zustand befinden, sauber sein und nicht nach Essen oder Rauch riechen. Es müssen - je nach gebuchter Klasse - Wasserflaschen und englische Zeitungen angeboten werden. Die Fahrer müssen ausreichend Englisch sprechen können. Upgrades der Fahrzeugklasse bedürfen der Zustimmung der Beschwerdeführerin. Der Fahrer muss sich zehn Minuten vor dem vereinbarten Zeitpunkt am Treffpunkt einfinden und die Beschwerdeführerin sowie den Gast informieren. Bei Abholungen am Flughafen muss ein Schild (Tablet) benutzt werden, deren Inhalt von der Beschwerdeführerin bestimmt wird. Sodann ist der Gast nach einer festen Formel zu begrüßen. Wenn der Fahrgast nicht erscheint, muss die Beschwerdeführerin kontaktiert werden, damit der Fahrer die Erlaubnis erhält, den no-show-Knopf zu drücken. Die Türen des Fahrzeugs müssen geöffnet werden und der Fahrer muss beim Verstauen des Gepäcks helfen. Es muss die schnellste Route gefahren werden. Mit dem Kunden ist die Temperatur sowie das Einstellen von Musiksendern abzusprechen. Bei Kundenanwesenheit im Auto darf nicht telefoniert werden. Es darf nicht nach Trinkgeldern gefragt werden. Der Gast muss an einer geeigneten Stelle abgesetzt und es muss kontrolliert werden, ob er persönliche Gegenstände vergessen

hat.

Die Beschwerdeführerin wies zu Recht darauf hin, dass es sich bei diesen Qualitätsrichtlinien zum grossen Teil um Pflichten handelt, die sich bereits aus der gesetzlichen Regelung ergeben oder Selbstverständlichkeiten bei dieser Art von Dienstleistung darstellen (Urk. 1 Ziff. 75 ff.).

In der Tat enthalten die Qualitätsstandards (Urk. 3/33) keine aussergewöhnlichen Aspekte. Allerdings legen sie den Standard auf hohem Niveau fest und sichern ein einheitliches Auftreten der Fahrer. So ist die standardisierte Begrüssungsformel « Willkommen Herr/Frau [Name Kunde], ich bin [Name Fahrer], Ihr X. ___ Fahrer. Wir fahren nach [Destination], ist das richtig? Bitte lassen sich mich Ihnen mit Ihrem Gepäck helfen.» Ausdruck eines Unternehmenskonzeptes, das eine einheitliche Dienstleistung unter einem einheitlichen Namen anbieten (respektive vermitteln) will. Dies schränkt die Selbständigkeit des Fahrers ein und lässt ihn - aus Sicht des Kunden - als Mitarbeiter der Beschwerdeführerin erscheinen. Dass die Beschwerdeführerin nach Ziff. 1 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (Urk. 3/8) keine Fahrdienstleistungen erbringt, sondern lediglich einen Beförderungsanspruch gegen einen von ihr unabhängigen Fahrdienstleister besorgt, ändert am konkreten Auftreten, am Eindruck beim Kunden und an der man gelnden Freiheit des Fahrers nichts. Gleiches gilt in Bezug auf die Tenuevorschriften. Auch wenn ein Kunde bei einem Transport im qualitativ höheren Segment einen Fahrer im Anzug erwartet, ist es gleichwohl eine Pflicht des Fahrers, sich den Kleidervorschriften zu unterziehen. Damit ist ein Unterordnungsverhältnis offenkundig.

Es ist einleuchtend, dass das Konzept der Beschwerdeführerin, ihre Marke international zu positionieren, nur dann funktionieren kann, wenn ein einheitlicher Standard angeboten wird. Auch wenn dieser Standard grösstenteils in nachvollziehbaren oder gar gesetzlichen Vorschriften besteht, ist der Standard gleichwohl vorgeschrieben und Vertragsinhalt und muss sich der Fahrer daran halten.

E. 2.3

Währenddem die Verfügung vom 15. Juni 2016 (Urk. 8/8) rudimentär begründet war (an eine Zentrale angeschlossene Taxifahrer galten grundsätzlich als unselbstständig Erwerbende, sie trügen kein Unternehmerrisiko und seien arbeitsorganisatorisch abhängig von der Zentrale, der Vertragweise überwiegend Merkmale einer arbeitsorganisatorischen Abhängigkeit auf), setzte sich die Beschwerdegegnerin im angefochtenen Einspracheentscheid vom 12. Juni 2018 (Urk. 2) unter Darlegung der Rechtsprechung betreffend Taxifahrer (S. 3) eingehend mit dem Vertragsverhältnis zwischen der Beschwerdeführerin und dem Beigeladenen auseinander unter dem Gesichtspunkt der praxismässig relevanten Umstände (Abhängigkeitsverhältnis und Unternehmerrisiko, S. 4 ff.).

Dass sie dabei nicht auf jeden einzelnen vorgebrachten Punkt einging, schadet nicht. Die Beschwerdegegnerin legte in verständlicher Form die Beweggründe für ihren Entscheid dar und die Beschwerdeführerin war in der Lage, den Entscheid sachgerecht an zu fechten, was denn auch ihre Beschwerdeschrift zeigt.

E. 3

Sub-Eventualiter seien der Einspracheentscheid der Beschwerdegegnerin vom 12. Juni 2018 (Vers. Nr. „...“) und die von der Beschwerdegegnerin erlassene Verfügung vom 15.

Juni 2016 (Partner -Nr. „...“) vom 1 5. Juni 2016 (UID „...“ 1, Kunden-Nr. „...“) sowie vom 1 3. Juli 2016 (Partner -Nr. „...“) und vom 1 3. Juli 2016 (UID „...“ , Kunden-Nr. „...“) aufzuheben und die Sache zur Neu beurteilung im Sinne der Erwägungen an die Beschwerdegegnerin zurückzuweisen.

E. 3.1

Die Beschwerdegegnerin verwies zur Begründung ihres Entscheides (Urk. 2) vor weg auf die in der WML wiedergegebene Praxis betreffend Taxichauffeure (E. 2.3.1 in fine). Sie ging davon aus, dass durch die Beschwerdeführerin Transportangebot und -nachfrage zusammengeführt werde und Fahrgäste sowie Fahrer in Verbindung gebracht würden (S. 3). Sie bejahte sodann ein Abhängigkeitsverhältnis unter Verweis auf ein Weisungsrecht der Beschwerdegegnerin, ein Unterordnungsverhältnis, die Pflicht zur persönlichen Aufgabenerfüllung, ein Konkurrenzverbot (S. 4 ff.) wie auch ein Unternehmerrisiko des Beigeladenen, wobei sie die Themen Investitionen, Unkostentragung, Verlusttragung, Inkasso- und Delkrederisiko, Handeln in eigenem Namen und auf eigene Rechnung, Beschaffen von Aufträgen, Beschäftigen von Personal und Geschäftsräumlichkeiten (S. 12 ff.) beleuchtete.

E. 3.2

Die Beschwerdeführerin hielt dagegen (Urk. 1), die «Taxiregelung» sei vorliegend nicht anwendbar (S. 7) und führte dazu aus, ihr Geschäftsmodell bestehe darin, unter Verwendung der Möglichkeiten der Telekommunikation die Nachfrage nach Personentransporten mit den Anbietern

solcher

Transporte , welche normalerweise lokale professionelle Fahrdienstleistungsunternehmen seien, welche über die notwendigen Bewilligungen und Versicherungen verfügten, zusammenzubringen. Dabei werde nicht die Beschwerdeführerin zur Erbringung der Fahrdienstleistung verpflichtet. Diese Verpflichtung gehe der Fahrdienstleister ein. Die seit März 2014 geltenden AGB hielten daher fest, dass die Beschwerdeführerin die Fahrdienstleistung weder selber noch durch Dritte erbringe . Sie verfüge daher auch über keine eigenen Fahrer. Der zwischen dem letztlich Beförderten und der Beschwerdeführerin abgeschlossene Vertrag sei ein Auftrag und räume keinen Beförderungsanspruch ein. Nach schweizerischem Rechtsverständnis handle die Beschwerdeführerin daher quasi wie ein indirekter Stellvertreter bzw. Kommissionär in eigenem Namen aber auf Rechnung des Beförderten und schliesse mit dem Fahrdienstleister einen Beförderungsvertrag zu Gunsten des Beförderten ab. Dabei bezahle der Beförderte der Beschwerdeführerin für diese Geschäftsbesorgung eine Geschäftsbesorgungsvergütung . Eine Klage auf Durchführung der Beförderung und jegliche Klagen aufgrund von während bzw. durch die Beförderung dem Beförderten entstandenen Schäden richteten sich gegen den Fahrdienstleister direkt. Dieser trete damit - gegen aussen und insbesondere dem Beförderten erkennbar - in eigenem Namen auf. Dies ergebe sich neben den AGB auch aus der mit den Fahrdienstleistern abgeschlossenen Rahmenvereinbarung. Gleichzeitigerweise bilde die Beschwerdeführerin für den Beförderten erkennbar nicht Teil des Fahrdienstleisters, sondern vielmehr den «verlängerten Arm» des Beförderten, indem sie zu dessen Gunsten (aber in eigenem Namen) für jede einzelne Fahrt

einen einzelnen Beförderungsvertrag mit dem Fahrdienstleister abschliesse (S. 8 f.).

Zur Thematik des Abhängigkeitsverhältnisses brachte sie vor, der Beigeladene sei bei der Ausgestaltung seiner Tätigkeit in jeder Hinsicht frei, ihm oblägen keine Abnahme- oder persönliche Präsenzplichten, er entscheide im Rahmen einer umgekehrten Auktion (unter allen in Frage kommenden Fahrern in der Region bei steigendem Preis, der erste Interessierte führt die Fahrt aus, S. 16) selbständig, zu welchem Preis er eine Fahrt offerieren wolle. Er entscheide selbständig, welche zusätzlichen Leistungen er gegenüber den Fahrgästen erbringen wolle (z.B. Wifi). Ihm stehe es frei, Aufträge innerhalb seiner eigenen Firma anderen Fahrern zuzuweisen, ihn treffe kein Konkurrenzverbot. Die Beschwerdeführerin verfüge sodann nicht über ein Weisungsrecht und der Beigeladene stehe zu ihr nicht in einem Unt erordnungsverhältnis. Bei den in der Rahmenvereinbarung enthaltenen Vorschriften sowie den geforderten Qualitätsstandards handle es sich um Empfehlungen und die Vorgaben müssten von den Fahrdienstleistern bereits aufgrund anderweitig bestehender Rechtspflichten erfüllt werden (Datenschutzgesetz, Taxi verordnungen). Es handle sich um übliche und sich aus der Natur des Beförde rungs vertrages im Luxus-Segment ergebende Anordnungen und Erwartungen oder dies e ergäben sich aus der vertraglichen Leistungspflicht (wie das Absetzen des Fahrgasts am richtigen Ort und unter sicheren Umständen). Damit bestehe kein Abhängigkeitsverhältnis zur Beschwerdegegnerin, zumal einzelne Indizien für eine Weisu ng oder ein Unterordnungsverhäl t n is nicht ausreichten, um ein Abhängigkeitsverhältnis zu bele gen. Selbst bei einer finanziellen Betrachtungs weise müsse ein Abhängigkeitsverhältnis verneint werden, da die Beschwerde führerin nur 33 % an den Gesamtumsatz der Firma des Beigeladenen beisteuere (S. 47).

Betreffend unternehmerisches Risiko führte die Beschwerdeführerin aus, der Bei geladene habe erhebliche Investitionen getätigt (Leasing eines Fahrzeuges im Wert von Fr. 131'800.--, S. 48). Seine Ehefrau müsse eine Buchhaltung führen, Abrechnungen kontrollieren und bei Zahlungsrückständen oder Uneinigkeiten die notwendigen Massnahmen einleiten. Der Beigeladene müsse diese Mass nah men finanzieren sowie gegebenenfalls das Inkasso- bzw. Delkredererisiko und in jedem Fall die laufend anfallenden Unkosten selbst tragen. Er handle auf eigene Rechnung und eigenen Namen, er unterhalte eigene Geschäftsräume und be schaffe sich seine Aufträge (indem er gegenüber der Beschwerdeführerin zum Beispiel die Applikation nutze und seine Preise festlege) selbst. Er erfülle damit alle Kriterien, welche die Tragung eines Unternehmerrisikos definierten, welche aber nicht alle vorliegen müssten, um eine selbständige Erwerbstätigkeit anzu nehmen (S. 53). 4.

E. 4

Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Beschwerde führerin (zuzüglich gesetzlicher MwSt.).

In prozessualer Hinsicht stellte sie folgende Anträge: 1.

Es seien die vollständigen Akten der Beschwerdegegnerin betreffend Y.____ beizuziehen. 2.

Es sei das vorliegende Verfahren mit einem allenfalls von Y.____ beim Sozialversicherungsgericht des Kantons Zürich eingeleiteten Beschwerdeverfahren bezüglich dem ihm gegenüber eröffneten Einspracheentscheid zu ver einen. 3.

Eventualiter seien Y.____ als Mitbetroffener in diesem Verfahren bei zuladen und die Akten aus einem allenfalls von Y.____ beim Sozialver siche r ungsgericht des Kantons Zürich eingeleiteten Beschwerdeverfahren bezüglich dem ihm gegenüber eröffneten Einspracheentscheid beizuziehen.

Die Suva schloss am 5. November 2019 (Urk. 7) auf Abweisung der Beschwerde, was der Beschwerdeführerin am 6. November 2019 (Urk. 9) zur Kenntnis gebracht wurde. Am 22. November 2019 (Urk. 10) wurde Y.____ zum Verfahren beige laden. Am 27. November 2019 (Urk. 13) reichte die Beschwerdeführerin unaufgefordert eine Replik ein. Der Beigeladene erklärte sich am 9. Dezember 2019 (Urk. 16) einverstanden mit seiner Qualifikation als unselbständig Erwerbender in Bezug auf seine Tätigkeit für die Beschwerdeführerin. Die Beschwerdegegnerin hielt am 14. Januar 2020 (Urk. 19) an den gestellten Anträgen fest, was den übrigen Verfahrensbeteiligten am 31. Januar 2020 (Urk. 20) zur Kenntnis gebracht wurde. Die Beschwerdeführerin liess sich nicht mehr vernehmen. Das Gericht zieht in Erwägung: 1.

E. 4.1

Die Grundlagen der Zusammenarbeit zwischen der Beschwerdeführerin und dem Beigeladenen finden sich im Rahmenvertrag (Framework Cooperation and Transportation Services Agreement) in der bei der Anmeldung gültig gewesenen (Urk. 3/9) und ab 1. September 2016 (Urk. 3/10) anwendbaren Fassung (Urk. 1 S.

9).

Sodann bestehen Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB, Urk. 3/8), Verhaltensanweisungen bei Notfällen (Urk. 3/31), Sicherheitsrichtlinien (Urk. 3/32),

Qualitätsstandards (Urk. 3/33) und eine Übersicht über Konsequenzen bei Missverhalten (Urk. 3/30).

E. 4.2

19

In Bezug auf die gegenseitige Haftung und Schadenersatzpflicht erwachsen Ansprüche des Fahrers gegenüber der Beschwerdeführerin nur bei vorsätzlicher und grobfahrlässiger Pflichtverletzung (Rahmenvertrag Ziff. 17.1). Der Fahrer ist gegenüber der Beschwerdeführerin schadenersatzpflichtig in Bezug auf alle von Dritten gestellten Ansprüche (respektive erhobenen Klagen, Verlusten, Haftungsansprüchen usw.), welche mit einem Vertragsbruch des Fahrers respektive einem Unfall in Zusammenhang stehen (Rahmenvertrag Ziff. 17.2).

Diese Regelungen sprechen eher für eine selbständige Erwerbstätigkeit, ist doch wohl auch ein Arbeitnehmer haftbar für Pflichtverletzungen gegenüber dem Arbeitgeber, indessen die Einschränkung der Haftbarkeit der Beschwerdeführerin gegenüber den Fahrern auf grobe Fahrlässigkeit aussergewöhnlich für ein Arbeitsverhältnis.

E. 4.2.1

8

Der Rahmenvertrag kann von beiden Vertragsparteien jederzeit fristlos gekündigt werden (Rahmenvertrag Ziff. 16.2), wobei bereits gebuchte Fahrten noch durchzuführen sind (Rahmenvertrag Ziff. 16.4). Das Fehlen einer Kündigungsfrist ist dem Auftragsrecht nachempfunden und spricht damit grundsätzlich für eine selbständige Erwerbstätigkeit.

E. 4.2.2

1

Anpassungen des Rahmenvertrags bedürfen, wenn sie vom Fahrer vorgeschlagen werden, der schriftlichen Zustimmung der Beschwerdeführerin. Anpassungen durch die Beschwerdeführerin können hingegen einseitig erfolgen und gelten zehn Tage nach der Benachrichtigung als angenommen, sofern er nicht schriftlich widerspricht. In diesem Fall hat die Beschwerdeführerin das Recht, den Fahrer sofort vom Partnerportal zu entfernen und die Zusammenarbeit zu beenden (Rahmenvertrag Ziff. 20.2).

E. 4.2.3

Wird ein Transportauftrag durch den Kunden storniert, führt dies zur Stornierung des durch die Beschwerdeführerin vermittelten Transportvertrages (Rahmenvertrag Ziff. 2.3). Dies ist kostenfrei nur während einer gewissen Zeitspanne und aus bestimmten Gründen möglich, auf welche der Beigeladene keinen Einfluss hat. So ist es ihm verwehrt, etwa bei einem Stammkunden nachsichtiger zu sein. Der Kunde ist aus eigenem Rechtsverhältnis gegenüber der Beschwerdeführerin kostenpflichtig. Dies ist als Unterordnung des Beigeladenen zu fassen.

E. 4.2.4

Der Fahrer «soll» eine Fahrt nur durchführen, wenn ein sicherer Transport garantiert werden kann. Wollen etwa zu viele Personen einsteigen, ist die Fahrt nicht durchzuführen, sondern die Beschwerdeführerin zu kontaktieren zwecks Lösungsfindung für den Kunden. Der Fahrer hat in einem solchen Fall Beweise sicherzustellen, z.B. durch Fotos (Rahmenvertrag Ziff. 2.4).

Auch wenn diese Anordnungen nicht verbindlich sein sollten (Urk. 1 Ziff. 55), ist damit eine Einflussnahme auf die Abwicklung der Fahraufträge erstellt. Dass der Fahrer etwa auf eigenes Risiko hin die Vorschriften verletzende Fahrten durchführt mit zu vielen Personen oder ohne passende Sicherung von Tieren, wird sinngemäss als inadäquat angesehen, was für ein Unterordnungsverhältnis spricht. Gleiches gilt für die Unterstützung der Beschwerdeführerin beim Finden von Lösungen, sollte ein Transport aus Sicherheitsgründen nicht möglich sein. Wenn dies aus Sicht des Fahrers ein angenehmer Service sein mag, ist es aus Sicht der Beschwerdeführerin eine massive Einflussnahme mit dem Ziel, den Transportauftrag zu Ende zu bringen und den guten Ruf des Unternehmens zu sichern.

E. 4.2.5

Wenn ein Kunde einen Zwischenstopp oder ein neues, noch nicht kommuniziertes Ziel angibt, das vom ursprünglich gebuchten bedeutend entfernt ist oder die gebuchte Zeit bedeutend überschreitet, stellt die Beschwerdeführerin dem Kunden die zusätzlichen Aufwendungen in Rechnung und kompensiert die Aufwendungen des Fahrers. Dieser soll auf Verlangen der Beschwerdeführerin entsprechende Beweise beibringen (Rahmenvertrag Ziff. 2.5).

Auch wenn diese Bestimmung auslegungsbedürftig ist (Urk. 1 Ziff. 57), geht damit jedenfalls eine Rechenschaftspflicht des Fahrers einher und eine Befugnis der Beschwerdeführerin, solche Beweise einzuverlangen. Dies spricht für eine gewisse Unterordnung. Allerdings muss auch ein Fahrer, der nicht in einem Unterordnungsverhältnis steht, über seine erbrachten Leistungen rapportieren.

E. 4.2.6

Erbringt der Fahrer die Dienstleistung nicht wie gefordert, ist er beispielsweise nicht zeitgerecht am vereinbarten Abholort, muss er der Beschwerdeführerin alle Kosten erstatten, welche über den vereinbarten Fahrpreis hinaus anfallen. Darüber hinaus richten sich die Folgen solchen Verhaltens nach besonderen, von der Beschwerdeführerin erlassenen Bestimmungen, welche sie jederzeit anpassen kann (Rahmenvertrag Ziff. 2.6).

Auch ein auf Auftragsbasis arbeitender Chauffeur wird bei Verletzung seiner Vertragspflichten schadenersatzpflichtig. Allerdings ist in dieser Bestimmung gleichwohl ein gewisses Unterordnungsverhältnis zu sehen, bestimmt doch die Beschwerdeführerin einseitig die Bedingungen, welche bei Nichtakzeptanz durch den Fahrer zur Auflösung des Vertragsverhältnisses führen. Zu bemerken ist sodann, dass die Schadenersatzpflicht gegenüber der Beschwerdeführerin besteht und nicht gegenüber dem Kunden. Dies zeigt die praktizierte Schadensregulierung auf: Die Beschwerdeführerin steht in der Pflicht und übernimmt die Regulierung dem Kunden gegenüber und hält sich hernach am Fahrer schadlos. Das spricht für eine Einbindung des Beigeladenen in die Organisationsstruktur der Beschwerdeführerin. Gleiches gilt für den Umstand, dass bei Mängeln bei der Dienstleistungserbringung ein Teil der Vergütung gestrichen wird und eine Bearbeitungsgebühr zu bezahlen ist, so etwa, wenn ein vorgeschriebener Kindersitz nicht mitgeführt wird (Urk. 3/30). Dass dies bereits gesetzlich geahndet wird, ändert nichts an der zusätzlichen Verantwortlichkeit der Beschwerdeführerin gegenüber.

E. 4.2.7

Der Fahrer soll die Beschwerdeführerin sofort informieren, wenn ein Kunde Gegenstände im Auto zurücklässt, und alle nötigen Vorkehrungen treffen, um die Gegenstände an der vom Kunden angegebenen Adresse

auf dessen Kosten zurück zu geben (Rahmenvertrag Ziff. 2.7).

Das Involvieren der Beschwerdeführerin hat einen gewissen Aspekt der Einbindung in die Organisationsstruktur samt Unterordnungsverhältnis, wogegen auch ein auf Auftragsbasis tätiger Chauffeur verlorene Gegenstände zu retournieren hat (Urk. 1 Ziff. 64).

E. 4.2.8

Der Fahrer muss sich an die gesetzlichen Vorschriften des Ortes halten, an dem er seine Dienstleistung erbringt sowie alle notwendigen Versicherungen abschliessen (Rahmenvertrag Ziff. 3.1). Diese Vorschrift regelt wohl eine Selbstverständlichkeit, bedeutet aber gleichwohl eine Kontrolle und eine Weisung der Beschwerdeführerin.

Auch der Umstand, dass der Fahrer bei Abschluss der Vereinbarung sowie nach Aufforderung durch die Beschwerdegegnerin innerhalb von 24 Stunden alle massgebenden Bewilligungen und Unterlagen einreichen muss, lässt auf ein Unterordnungsverhältnis schliessen. Wiederum handelt es sich hier um Unterlagen, deren Vorlage auf Geheiss hin selbstverständlich ist. Sie zeigt aber die Weisungsbefugnis der Beschwerdeführerin auf, welche bei Unregelmässigkeiten einschreiten kann. Dass dies ganz im Sinne der Kunden ist (Urk. 1 Ziff. 66), ist zweifellos zutreffend, ändert aber am Umstand nichts, dass die Beschwerdeführerin etwas fordern kann und der Fahrer etwas liefern muss. Dies indes auf eigene Kosten, was für ein eigenständiges Interesse des Fahrers spricht.

E. 4.2.9

Der Rahmenvertrag enthält so dann Bestimmungen über die Fahrzeuge und deren Zustand, so etwa müssen sie rauchfrei sein, einen Feuerlöscher mitführen und regelmässig unterhalten werden (Ziff. 4.1-3). Dass diese Vorschriften zum Teil bereits gesetzlich vorgesehen sind (Urk. 1 Ziff. 69), ändert wieder um nichts daran, dass die Beschwerdeführerin dies überwacht und deshalb dem Fahrer übergeordnet ist.

E. 4.2.10

In Ziff. 6 des Rahmenvertrags sind die Richtlinien der Beschwerdeführerin beschrieben, nach welchen sich der Fahrer an die in weiteren Dokumenten umschriebenen Vorschriften zu halten hat (Qualitätsstandards, Verhaltensanweisungen bei Notfällen, Sicherheitsrichtlinien). Sodann räumt der Fahrer der Beschwerdeführerin das Recht ein, durch einen Mitarbeiter oder Konsultant Inspektionen, Prüfungen oder Risikobewertungen vor Ort vorzunehmen (etwa in den Büroräumlichkeiten oder jedem Abhol- und Zielort) und allfällige hieraus resultierende Empfehlungen innert Frist umzusetzen unter der Androhung der Vertragsauflösung. Dies spricht für ein Unterordnungsverhältnis und gibt der Beschwerdeführerin Instrumente in die Hand, mit welchen sie ihre Interessen durchsetzen kann. Dass es sich dabei vorwiegend um gesetzlich ohnehin vorgeschriebene Pflichten und solche im Zusammenhang mit der Sicherheit des Transportes handelt (Urk. 1 Ziff. 77), ändert am Umstand nichts, dass die Beschwerdeführerin eine übergeordnete Position einnimmt und direktiv handeln kann.

E. 4.2.11

Der Partner darf Aufträge nicht ohne Einwilligung der Beschwerdeführerin an Dritte weitergeben (Rahmenvertrag Ziff. 8.1). Innerhalb der Organisation des Partners ist dies wohl möglich, nicht aber eine Subkontrahierung. Dies spricht eher für ein Unterordnungsverhältnis, ist doch der Fahrer nicht frei in der Ausführung der Dienstleistung.

E. 4.2.12

Die Beschwerdeführerin informiert die Partner regelmässig über die aufgelaufene Vergütung, Beanstandungen müssen innert fünf Tagen erfolgen (Rahmenvertrag Ziff. 9.3). Die Beschwerdegegnerin brachte hierzu vor, dass die Verwaltung, Organisation und Überwachung des Zahlungsverkehrs bei der Beschwerdeführerin angesiedelt sei (Urk. 2 S. 8). Die Beschwerdeführerin ersah darin keine Unterordnung und führte aus, die Zahlungsabwicklung zwischen ihr und dem Fahrgast sei die Angelegenheit zwischen diesen beiden Parteien des Geschäftsbesorgungsvertrages. Demgegenüber liege die Kontrolle des Zahlungsverkehrs zwischen ihr und dem Fahrer bei diesem. Sie - die Beschwerdeführerin - stelle dem Fahrer einen aufgrund der erhobenen Daten erstellten Rechnungsentwurf (des Fahrers an die Beschwerdeführerin) zu, welchen dieser zu kontrollieren habe (Urk. 1 Ziff. 83).

Fakt ist, dass der gesamte Zahlungsverkehr über die Beschwerdeführerin läuft. Der Kunde bezahlt die in Anspruch genommene Transportdienstleistung nicht dem Fahrer, sondern der Beschwerdeführerin. Der Fahrer zahlt mithin der Beschwerdeführerin kein Entgelt für die Vermittlung der Fahrt, sondern die Beschwerdeführerin bezahlt den Fahrer für die erbrachte Dienstleistung. Hieraus ist nicht von vornherein ein Unterordnungsverhältnis zu ersehen, aber das Geld ist jederzeit in der Hand der Beschwerdeführerin, was ihr eine dominierende Stellung einräumt.

E. 4.2.13

Die Beschwerdeführerin kann die Auszahlungen an die Fahrer etwa bei Verspätung oder sonstiger unpassender Dienstleistungserbringung vermindern entsprechend den einschlägigen Bedingungen. Diese können von der Beschwerdeführerin jederzeit angepasst werden (Rahmenvertrag Ziff. 9.5). Angesichts der detaillierten Regelung der Entschädigung des Fahrers kann nicht davon gesprochen werden, dass die Gestaltung der Vergütung bei der Beschwerdeführerin liegt (Urk. 2 S. 8), dies bezogen auf die einzelne Entschädigung. Die generell-abstrakte Gestaltung der Entschädigungsmodalitäten liegt indes einseitig bei der Beschwerdeführerin. Sie kann jederzeit die Regeln anpassen und eine Ablehnung der Änderungen durch den Fahrer führt umgehend zur Auflösung des Zusammenarbeitsvertrages. Dies spricht für eine übergeordnete Stellung der Beschwerdeführerin.

E. 4.2.14

Der Rahmenvertrag enthält sodann Regeln über Vertraulichkeit und Verschwiegenheit (Ziff. 10), wie sie auch im Arbeitsrecht anzutreffen sind. Hieraus kann indes kein Unterordnungsverhältnis abgeleitet werden (Urk. 2 S. 8), unterscheiden sich doch die Bestimmungen nicht von dem, was man auch im Rahmen eines Auftragsverhältnisses erwarten würde, so etwa das Verbot, Angaben über die Fahrgäste, wie etwa Namen oder Telefonnummer, zu verbreiten (Ziff. 10.1). Diese Verschwiegenheit ist vertragsinhärent unabhängig von der Qualifikation der Erwerbstätigkeit.

E. 4.2.15

Für die Dauer der Zusammenarbeit und die nachfolgenden sechs Monate unterlässt es der Fahrer, Kontakt mit der Presse, Regierungsbehörden oder sonstigen öffentlichen Stellen aufzunehmen oder öffentliche Stellungnahmen oder öffentlich zugängliche Kommentare zu verfassen (Rahmenvertrag Ziff. 11.3).

Diese Regelung zeigt ein Unterordnungsverhältnis auf. Der Beschwerdeführerin ist es nicht verwehrt, sich entsprechend öffentlich vernehmen zu lassen, der Fahrer hingegen darf sich nicht einmal an die Behörden wenden. Ob Solches nach Arbeitsrecht überhaupt zulässig wäre, ist zu bezweifeln und beschneidet die Rechte des Fahrers massiv. Dass damit - wie die Beschwerdeführerin ausführt - lediglich Äusserungen gemeint sind, welche ihr schaden (Urk. 1 Ziff. 89), entspricht nicht der Regelung im Vertrag. Dies wäre auch bei einer Vertragsbeziehung auf Augenhöhe nachvollziehbar. Potentiell schädigende Äusserungen sind aber zusätzlich zu den genannten Beschränkungen verboten (partner

shall

refrain

from ... « or

otherwise

from

doing

anything

that

is
intended
or
would
reasonably
be
expected
to
disparage , harm
X.____
or
its
reputation ...»).

E. 4.2.16

Im Falle einer Vertragsverletzung bestimmter Punkte (Verbot der Abwerbung von Kunden, Vertraulichkeit und Geheimhaltung, Öffentliche Mitteilungen und schädigende Äusserungen) darf die Beschwerdeführerin den Fahrer sofort vom Partnerportal entfernen und den Zusammenarbeitsvertrag aufheben. Darüber hinaus wird eine Vertragsstrafe von EUR 1'000 fällig für jede einzelne Vertragsverletzung. Weitergehende Ansprüche sind vorbehalten (Rahmenvertrag Ziff. 11.4).

Der Beschwerdegegnerin ist insoweit zuzustimmen, dass sich eine solche Regelung, namentlich die fristlose Auflösung des Vertrages, nicht ohne Weiteres mit dem Schweizer Arbeitsrecht verträgt (Urk. 1 Ziff. 90). Allerdings zeigen diese Regelungen wiederum die Überlegenheit der Beschwerdeführerin auf, welche direktiv etwa Kausalitätsaspekte der Haftung ausklammert. Indes sind Konventionalstrafen bei Auftragsverhältnissen nicht unüblich. Diese Bestimmung enthält demgemäss Aspekte für und gegen eine unselbständige Erwerbstätigkeit.

E. 4.2.17

Die Zustimmung des Fahrers zur Übermittlung von Verkehrs-, Standort-, Geo-Daten sowie Telefonnummer an die Beschwerdeführerin und den Kunden (Rahmenvertrag Ziff. 14) ist notwendiger Bestandteil des Zusammenarbeitsvertrages, ist doch die von der Beschwerdeführerin angebotene Dienstleistung nur auf diesem Wege realisierbar. Der wartende Kunde soll online verfolgen können, wo sich der Fahrer befindet und sich auf dessen Ankunft vorbereiten sowie diesen notfalls kontaktieren können. Hieraus ist keine Unterordnung zu ersehen. Auch die Verwendung der Daten für Erhebungen seitens der Beschwerdeführerin spricht nicht hierfür, sondern ist vielmehr für Qualitätssicherung notwendig und abhängig von der Qualifikation des Vertragsverhältnisses. Ein Arbeitgeber muss das Resultat ebenso wie ein Auftraggeber überprüfen.

E. 4.2.22

Die nach Ziff.

E. 4.2.23

Zusammenfassend zeigen die Vertragsbestimmungen eine Tendenz in Richtung Weisungsrecht der Beschwerdeführerin sowie Unterordnungsverhältnis des Beigeladenen. Die Beschwerdeführerin bestimmt direktiv die Regeln der Zusammenarbeit, ein Ausscheren führt zur Beendigung der Zusammenarbeit. Der Fahrer muss sich mannigfaltigen Regeln unterziehen und die Firmenmarke gegenüber dem Gast portieren. Der Gast soll das Gefühl haben, in einem Wagen der Beschwerdeführerin zu sitzen respektive in einem, dessen Qualität ätst andards durch die Beschwerdeführerin festgelegt sind und von ihr kontrolliert werden. Damit geht die von der Beschwerdeführerin verkaufte Dienstleistung über ein Beschaffen eines Beförderungsanspruchs hinaus. Es ist vielmehr ein Transport, der in einem qualitativ abgesteckten, kontrollierten Rahmen und unter ihrem Namen erfolgt. Der Fahrer wird von den Kunden nicht als eigenständig wahrgenommen, sondern als Teil der Beschwerdeführerin. Das ist schliesslich auch das Ziel der Beschwerdeführerin, als starke Marke wahrgenommen und gebucht zu werden.

E. 4.3

Betreffend Pflicht zur persönlichen Aufgabenerfüllung ergibt sich, dass der Beigeladene ersteigerte Fahrten jederzeit an eigene Angestellte (oder Beauftragte) weitergeben darf, allerdings nur an Fahrer, welche ihrerseits bei der Beschwerdeführerin angemeldet sind (Rahmenvertrag Ziff. 5.1). Eine Weitergabe an Dritte im Sinne einer Subkontrahierung ist - die Einwilligung der Beschwerdeführerin vorbehalten - verboten (Rahmenvertrag Ziff. 8.1).

Eine persönliche Aufgabenerfüllung ist demgemäss nicht vorgesehen, im Gegenteil können Unternehmen verschiedene Fahrer beschäftigen und die ersteigerten Aufträge diesen zur Erledigung zuweisen. Eine absolute Freiheit besteht indes nicht. Die Beschwerdegegnerin behält die Kontrolle über den konkreten Fahrer, welcher die Dienstleistung erbringt. Dies spricht gesamthaft gesehen in der Tendenz gegen die Pflicht zur persönlichen Aufgabenerfüllung.

E. 4.4

Ein Konkurrenzverbot besteht explizit nicht. Der Fahrer darf mit anderen Vermittlern zusammenarbeiten (Rahmenvertrag Ziff. 15). Dies spricht für eine selbständige Erwerbstätigkeit. Das Verbot der Abwerbung von Kunden respektive überhaupt der Kontaktaufnahme mit diesen (Rahmenvertrag Ziff. 7) hat einen anderen Regelungsgehalt, nämlich die Kunden der Beschwerdeführerin bei ihr zu belassen und sich nicht aus dem Kundenstamm zu bedienen, welcher dem Fahrer nur deshalb bekannt ist, weil er für die Beschwerdeführerin Fahrten ausführt. Dies ist Ausdruck einer verständlichen Firmenpolitik und nicht eines Konkurrenzverbotes.

E. 4.5

Eine Präsenzpflicht des Beigeladenen besteht nicht. Er kann sich jederzeit zum Erhalt von Angeboten zu- und auch wieder weg schalten. Das Konzept der Beschwerdeführerin geht von einer völligen Freiheit der Fahrer aus, sie richtet sich an eine Vielzahl von Fahrdienstleistern, die zu einem bestimmten Zeitpunkt verfügbar sind, ohne es sein zu müssen. Dass Verträge mit Fahrern, welche wieder kehrend abwesend sind, aufgelöst werden, ergibt sich nicht aus den Akten. Eine Pflicht zur Verfügbarkeit ist jedenfalls nicht Vertragsbestandteil. Ob die Beschwerdeführerin interne Auswertungen macht und faktisch entsprechende Massnahmen einleitet, ist nicht erkennbar. Damit spricht dieses Kriterium für eine selbständige Erwerbstätigkeit.

E. 4.6

Anzufügen bleibt, dass auch die Regelung der Vertragsauflösung für eine selbstständige Erwerbstätigkeit spricht (Urk. 1 Ziff. 101). Beide Seiten können den Rahmenvertrag jederzeit fristlos kündigen (Rahmenvertrag Ziff. 16.2). 5. 5.1

Zur Thematik des Unternehmerrisikos und namentlich der Investitionen verwies die Beschwerdeführerin vorweg auf die Kosten für den angeschafften BMW im Wert von Fr. 131'800.-- (Urk. 1 Ziff. 105 und Urk. 3/20 S. 2 oben). Dabei fallen Leasinggebühren von Fr. 1'015.20 pro Monat an (Urk. 1 Ziff. 23).

Nach der Rechtsprechung sind erhebliche Investitionen als bedeutsamer Anhaltspunkt für die Annahme einer selbstständigen 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). Dass die Summe der nicht zu berücksichtigenden Investitionen auf Fr. 50'000.-- begrenzt ist, wie dies die Beschwerdeführerin sinngemäss vorbringt (Urk. 1 Ziff. 105), ergibt sich nicht aus den höchstrichterlichen Urteilen. Der Beschwerdeführer kann sein Fahrzeug ausserhalb der Taxifahrten uneingeschränkt zu privaten oder anderen erwerblichen Zwecken einsetzen. Der Anschaffungspreis des Autos ist wohl hoch, steht aber (noch) nicht in einem Missverhältnis zu den Kosten von einzig zu privaten Zwecken angeschafften Fahrzeugen.

Bei diesem Ergebnis sind auch die Kosten für den Unterhalt unbeachtliche Respektive gelten diese nicht als erhebliche Investitionen (Urteil des Bundesgerichts 8C_357/2014 vom 17. Juni 2014 E. 4.2). 5.2

In Bezug auf die Tätigkeit für die Beschwerdeführerin hat der Beigeladene nur am Rande Verluste zu tragen und es trifft ihn weder ein Inkasso- noch ein Delkredererisiko. Für das Inkasso ist die Beschwerdeführerin zuständig, es ist dem Beigeladenen gar untersagt, selber Gelder entgegenzunehmen. Die Zahlungen der Kunden erfolgen per Kreditkarte an die Beigeladene, welche den Fahrer auszahlt. Das Delkredererisiko gegenüber der Beschwerdeführerin (Urk. 1 Ziff. 110) ist in diesem Zusammenhang irrelevant, es geht um die Zahlungen der Kunden, welche Basis für seinen eigenen Entschädigungsanspruch bilden.

Vom Beigeladenen zu tragende Verluste sind denkbar bei Haftpflichtansprüchen, Schäden am Fahrzeug, welche er zu reparieren hat oder

bei Verlust des Fahrzeugs bei einem Totalschaden. Dies ist allerdings bei Leasingfahrzeugen regelmässig durch eine Kaskoversicherung abgedeckt, wie es auch vorliegend der Fall ist (Urk. 3/20). Diese hat er allerdings selber zu bezahlen wie auch die übrigen mit dem Beruf einhergehenden Kosten wie etwa Bewilligungen (Urk. 3/3 f). Ausser Betracht fallen in diesem Zusammenhang die Risiken für die übrige Tätigkeit des Beigeladenen, welcher auch auf anderen Kanälen Aufträge für Personentransporte generiert.

Dies ist ein Indiz für eine unselbstständige Erwerbstätigkeit. 5.3

Die Unkosten sind vom Beigeladenen zu zahlen, der Entschädigungsanspruch gegenüber der Beschwerdeführerin erschöpft sich im jeweils (mittels umgekehrter Ersteigerung) vereinbarten Fahrpreis. Dies spricht für eine selbstständige Erwerbstätigkeit. 5.4

Zum Handeln in eigenem Namen ist zu bemerken, dass der Beigeladene nicht als eigene Person, sondern als X.____

Fahrer in Erscheinung tritt. Er wird von den Kunden nicht gebucht, weil er Y.____ ist, sondern weil er über die App der Beschwerdeführerin verfügbar ist. Bei Krankheit des Beigeladenen wird die Fahrt nicht verschoben, sondern ein beliebiger anderer Fahrer übernimmt die Dienstleistung. Auch das Entschädigungssystem (umgekehrte Versteigerung) zeigt mit aller Deutlichkeit auf, dass die Person des Fahrers irrelevant ist, es geht nicht um das Zusammenführen von Kunden mit einem bestimmten, sondern mit einem beliebigen Fahrer, welcher allerdings gewisse Anforderungen erfüllen muss. Auch die vorgeschriebene Begrüßungsformel («I ch bin Ihr X.____

Fahrer» , Urk. 3/33) lässt keine Zweifel daran offen, dass gerade beabsichtigt ist, den Firmennamen der Beschwerdeführerin ins Zentrum zu rücken und nicht die Person des Fahrers. Etwas Anderes wäre denn auch verwunderlich, will doch die Beschwerdeführerin sich selber auf dem Markt positionieren und nicht die Namen der einzelnen Fahrer. Die Bestimmung in den AGB (Urk. 3/8 Ziff. 2.1), wonach lediglich ein Beförderungsanspruch gegen einen von der Beschwerdeführerin unabhängigen Fahrdienstleister verschafft wird, ändert am Auftreten und der Aussenwirkung nichts.

Die Dienstleistungen erfolgen sodann auf Rechnung der Beschwerdeführerin und nicht auf jene des Fahrers. Die Preisbestimmung erfolgt nach dem Konzept der Beschwerdeführerin, wobei es dem Fahrer freisteht , das Angebot anzunehmen oder zuzuwarten mit dem Risiko, unterboten zu werden. Der ganze Zahlungsverkehr läuft über die Beschwerdeführerin, der Kunde zahlt an diese und nicht an den Fahrer. Auf Rechnung des Fahrers erfolgt einzig die einzelne Fahrt .

Dieses Kriterium spricht nach dem Gesagten vorwiegend für eine unselbständige Erwerbstätigkeit. 5.5

Das Beschaffen von Aufträgen ist dem Fahrer in Bezug auf das Verhältnis zur Beschwerdeführerin gar nicht möglich. Kunden melden sich nicht beim Beigeladenen, sondern ausschliesslich über die App der Beschwerdeführerin und haben auch keine Einflussmöglichkeit, mit welchem Fahrer sie den Transport durchführen wollen. Erst die umgekehrte Auktion fördert zu Tage, welcher Fahrer die Fahrt durchführt. Selbst wenn die Beschwerdeführerin durch die Fahrer noch beworben werden sollten, etwa auf deren Homepages, ändert das nichts am Umstand, dass ein Interessierter nicht steuern kann, mit welchem Fahrer er unterwegs sein möchte. Die Fahrer können demnach keinen einzigen konkreten Auftrag selber beschaffen.

Dass Fahrer auch über andere Kanäle Kunden generieren, ändert an dieser Betrachtungsweise nichts. Denn es ist nicht die Frage zu beantworten, ob die Fahrer in ihrer übrigen Tätigkeit Kunden akquirieren, sondern es ist nur das Verhältnis zur Beschwerdeführerin zu beleuchten. Dies spricht für eine unselbständige Erwerbstätigkeit.

Insofern fällt auch nicht wesentlich ins Gewicht, dass der Beigeladene nur rund einen Drittel seines Umsatzes mit Fahrten für die Beschwerdeführerin erzielt (Urk. 1 Ziff. 118). Auch wenn damit aus Sicht des Beigeladenen eine wirtschaftliche Abhängigkeit von der Beschwerdeführerin nicht in besonderem Ausmass vorliegen mag, kann er doch über diesen Kanal keine Kunden akquirieren. 5.6

Den Akten ist nicht zu entnehmen, dass der Beigeladene eigenes Personal beschäftigt, abgesehen von seiner die Buchhaltung führenden Ehefrau. Dass ein weiterer Fahrer gemeldet ist, wurde durch die Beschwerdeführerin nicht weiter substantiiert (Urk. 2 S. 15 und Urk. 1 Ziff. 28, Ziff. 120). Die Buchhaltung ist im vorliegenden Zusammenhang - in Bezug auf die Tätigkeit für die Beschwerdeführerin - von untergeordneter Bedeutung, fallen doch ausser den Fahreinnahmen und den Autokosten praktisch keine Buchungen an. Die vom Beigeladenen angebotene Dienstleistung wird einzig von ihm erbracht. Dies spricht für eine unselbständige Erwerbstätigkeit. 5.7

Auch wenn der Beigeladene eigene Geschäftsräumlichkeiten haben mag, sind diese in Bezug auf das Verhältnis zur Beschwerdeführerin nicht notwendig (Urk. 2 S. 15 und Urk. 1 Ziff. 119). Bei dieser Beurteilung handelt es sich nicht um die Betrachtungsweise einer prozentualen Umrechnung der Kosten der Räumlichkeiten auf die einzelnen Absatzkanäle, sondern um die Feststellung, dass die Tätigkeit für die Beschwerdeführerin gar keinen Raumbedarf mit sich bringt. Der gesamte Kontakt erfolgt elektronisch über das Mobiltelefon. Dies ist ein Indiz für eine unselbständige Erwerbstätigkeit. 6.

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 wie auch die Möglichkeiten zur Auflösung des Rahmenvertrags. Damit einher geht die fehlende Präsenzpflicht. Auch die fehlende Pflicht zur persönlichen Aufgabenerfüllung, und die Möglichkeit, eine konkurrenzierende Tätigkeit auszuüben, sprechen für eine selbständige Erwerbstätigkeit.

Die Mehrheit der Gesichtspunkte sprechen indes für eine unselbständige Erwerbstätigkeit. Hierzu gehören namentlich die entscheidenden Aspekte des Weisungsrechts und des Unterordnungsverhältnisses. In Bezug auf die Arbeit für die Beschwerdeführerin unterliegt der Beigeladene mannigfaltigen Vorschriften und Regeln. Auch wenn diese grösstenteils nichts Auffälliges beinhalten, definiert doch die Beschwerdeführerin imperativ die Regeln der Zusammenarbeit und kann sich auch jederzeit vor Ort über deren Einhaltung vergewissern. Massgeblich in s Gewicht fällt sodann die konzeptionelle Ausrichtung der Beschwerdeführerin, welche ihren eigenen Namen platziert und die Fahrer unter ihrem Namen und System arbeiten lässt. Nach aussen tritt die Beschwerdeführerin in Erscheinung und nicht der einzelne Fahrer. Dessen Namen ist irrelevant und zufällig. Der Fahrer ist mithin beliebig austauschbar.

Die Tätigkeit des Beigeladenen für die Beschwerdeführerin ist nach dem Gesagten als unselbständige Erwerbstätigkeit zu qualifizieren, 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 Cyrill Süess - Suva - Y.____ -
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, zuzu stellen.

Die Beschwerdeschrift hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweis mittel 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) Sozialversicherungsgericht des Kantons Zürich Der VorsitzendeDer Gerichtsschreiber GräubSonderegger

E. 8

) . Merk male für das Bestehen eines Unternehmerrisikos sind namentlich (Rz 101

E. 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 arbeitsorganisa torische Abhängigkeitsverhältnis Unselbständigerwerbender

namentlich zum Ausdruck beim Vorhandensein (Rz

E. 10

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).

2. 3 .2

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; 133 V 257 E. 3.2 mit Hinweisen; vgl. BGE 133 II 305 E. 8.1). 3.

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