

# ZH\_SOZIALVERSICHERUNGSGERICHT UV.2020.00006 vom 20. Dezember 2021

ZH Sozialversicherungsgericht, 2021-12-20, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_sozialversicherungsgericht\\_UV.2020.00006](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_sozialversicherungsgericht_UV.2020.00006)

FR: ZH\_SOZIALVERSICHERUNGSGERICHT UV.2020.00006 du 20 décembre 2021

IT: ZH\_SOZIALVERSICHERUNGSGERICHT UV.2020.00006 del 20 dicembre 2021

## Erwägungen

### E. 1

Mit Verfügung vom 4. Juli 2019 (Urk. 3/5) stellte die Suva fest, dass der « X.\_\_\_\_ -Fahrer» Y.\_\_\_\_ eine unselbständige Tätigkeit ausübe, dessen Arbeitgeberin die X.\_\_\_\_ (mit Sitz in Z.\_\_\_\_ , A.\_\_\_\_ ) sei und die B.\_\_\_\_ GmbH als eine Niederlassung/Betriebsstätte von X.\_\_\_\_ gelte, wes halb die B.\_\_\_\_ GmbH «Anknüpfungspunkt für den Prämienbezug» sei.

Gegen diese Verfügung liessen sowohl die X.\_\_\_\_ als auch die B.\_\_\_\_ GmbH am 5. September 2019 Einsprache erheben (Urk. 3/6). Mit Entscheid vom 22. November 2019 (Urk. 2) trat die Suva auf die Einsprache der B.\_\_\_\_ GmbH nicht ein und wies die Einsprache der X.\_\_\_\_ ab.

### E. 1.1

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

### E. 1.2

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

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

Von unselbständiger Erwerbstätigkeit ist auszugehen, wenn die für den Arbeitsvertrag typischen Merkmale vorliegen, das heisst wenn die versicherte Person Dienst auf Zeit zu leisten hat, wirtschaftlich von der oder dem «Arbeitgebenden» abhängig ist und während der Arbeitszeit auch im Betrieb der oder des Arbeitgebenden eingeordnet ist, praktisch also keine andere Erwerbstätigkeit ausüben kann. Indizien dafür sind das Vorliegen eines bestimmten Arbeitsplans, die Notwendigkeit, über den Stand der Arbeiten Bericht zu erstatten, sowie das Angewiesensein auf die Infrastruktur am Arbeitsort. Das wirtschaftliche Risiko der versicherten Person erschöpft sich diesfalls in der (alleinigen) Abhängigkeit vom persönlichen Arbeitserfolg oder, bei einer regelmässig ausgeübten Tätigkeit, darin, dass bei Dahinfallen des Erwerbsverhältnisses eine ähnliche Situation eintritt, wie dies beim Stellenverlust von Arbeitnehmenden der Fall ist (BGE 122 V 169 E. 3c mit Hinweisen). Die Abhängigkeit der eigenen Existenz vom persönlichen Arbeitserfolg ist praxismässig nur dann als Risiko einer selbständig erwerbenden Person zu werten, wenn beträchtliche Investitionen zu tätigen oder Angestelltenlöhnen zu bezahlen sind (BGE 119 V 161 E. 3b). Hervorzuheben ist, dass sich die Frage nach der Arbeitnehmereigenschaft regelmässig nach der äusseren Erscheinungsform wirtschaftlicher Sachverhalte und nicht nach allfällig davon abweichenden internen Vereinbarungen der Beteiligten beurteilt, was jeweils unter Würdigung der gesamten Umstände des Einzelfalls zu geschehen hat. Entscheidend ist dabei, ob geleistete Arbeit, ein Unterordnungsverhältnis und die Vereinbarung eines Lohnanspruchs in irgendeiner Form vorliegen (Urteil des Bundesgerichts 8C\_790/2018 vom 8. Mai 2019 E. 3.2 mit Hinweis).

### **E. 1.3.1**

Gemäss der vom Bundesamt für Sozialversicherungen herausgegebenen Wegleitung über den massgebenden Lohn in der AHV, IV und EO (WML; in der seit 1. Januar 2021 gültigen Fassung) ist in unselbständiger Stellung erwerbstätig, wer kein spezifisches Unternehmerisiko trägt und von einer Arbeitgeberin oder einem Arbeitgeber in wirtschaftlicher und arbeitsorganisatorischer Hinsicht abhängig ist (Rz 101 8). Merkmale für das Bestehen eines Unternehmerrisikos sind namentlich (Rz 101 9): - das Tätigen erheblicher Investitionen, - die Verlusttragung, - das Tragen des Inkasso- und Delkredererisikos, - die Unkostentragung, - das Handeln in eigenem Namen und auf eigene Rechnung, - das Beschaffen von Aufträgen, - die Beschäftigung von Personal, - eigene Geschäftsräumlichkeiten.

Auf der anderen Seite kommt das wirtschaftliche respektive arbeitsorganisatorische Abhängigkeitsverhältnis Unselbständigerwerbender namentlich zum Ausdruck beim Vorhandensein (Rz

### **E. 1.3.2**

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 dar stellen. 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). 2.

## **E. 2**

Es sei festzustellen, dass B.\_\_\_\_ GmbH zur Einsprache gegen die Feststellungsverfügung der SUVA vom 4. Juli 2019 legitimiert ist;

### **E. 2.1**

Die Beschwerdegegnerin führte zur Begründung des angefochtenen Einspracheentscheids (Urk. 2 S. 6 ff.) im Wesentlichen aus, dass zwischen der Beschwerdeführerin und dem Beigeladenen (elektronisch) ein Dienstleistungsvertrag abgeschlossen worden sei. Die daraus resultierende Erwerbstätigkeit sei als unselbständig zu qualifizieren. Dabei sei die Beschwerdeführerin als Arbeitgeberin und der Beigeladene als Arbeitnehmer zu betrachten. Für die Arbeitgeber-eigenschaft der Beschwerdeführerin würden folgende Umstände sprechen: -

Die Beschwerdeführerin sei Vertragspartnerin der Fahrer. -

Sie ziehe das Entgelt für die ausgeführten Fahrten ein, behalte einen Anteil und leite den Rest an die Fahrer weiter. Die Beschwerdeführerin habe demnach ein wirtschaftliches Interesse an der Arbeitsleistung des Fahrers, der wiederum Lohn von der Beschwerdeführerin erhalte. -

Die Beschwerdeführerin nehme gegenüber der B.\_\_\_\_ GmbH eine übergeordnete Stellung ein und beherrsche damit das unter dem Erkennungsbild X.\_\_\_\_ beworbene Angebot und könne wie ein Arbeitgeber darüber bestimmen. -

Die Beschwerdeführerin bestimme die Art und Weise der Tätigkeitsausübung der Fahrer. -

Sie stelle die zentrale Infrastruktur ( X.\_\_\_\_ -App) zur Verfügung und ermögliche den Fahrern überhaupt erst die Erbringung einer Arbeitsleistung. -

Sie könne den Vertrag unverzüglich fristlos kündigen. -

Die Beschwerdeführerin sei Inhaberin der X.\_\_\_\_ -Marke und profitiere wirtschaftlich hiervon. Der Fahrer werde somit auch in dieser Hinsicht im wirtschaftlichen Interesse der Beschwerdeführerin tätig.

Die Beschwerdegegnerin begründete die Qualifikation der Tätigkeit des Beigeladenen für die Beschwerdeführerin als unselbständige Erwerbstätigkeit mit folgenden Argumenten (S. 10 ff.): -

Der Beigeladene falle unter die «spezifische Taxiregelung»: Danach würden Taxi-Selbstfahrer, die einem Unternehmen mit zentralem Vermittlungsdienst angeschlossen seien, in der Regel als Unselbständigerwerbende betrachtet. -

Es bestehe überdies ein Abhängigkeitsverhältnis: Der Fahrer befinde sich in einem Unterordnungsverhältnis; die Beschwerdeführerin habe ein Weisungsrecht. -

Der Fahrer müsse seine Pflichten persönlich erfüllen. -

Es müsse ein Konkurrenzverbot beachtet werden; es gebe eine Präsenzpflcht. -

Der Fahrer trage kein unternehmerisches Verlustrisiko (Inkasso- und Delkredererisiko). -  
Er handle weder im eigenen Namen noch auf eigene Rechnung; er müsse sich keine Kunden beschaffen. -

Der Beigeladene beschäftige kein eigenes Personal; er habe keine eigenen Geschäftsräumlichkeiten.

Die Fahrer der Beschwerdeführerin trügen kein Unternehmerrisiko. Die einzelnen Merkmale für eine unselbständige Tätigkeit würden deutlich überwiegen.

Im Rahmen des vorliegenden Prozesses hielt die Beschwerdegegnerin an dieser Sichtweise fest (vgl. Urk. 7 und Urk. 21). Sie berief sich dabei insbesondere auf die Rechtslage im Taxigewerbe beziehungsweise bei Taxizentralen. Ein Vermittlungsdienst könne durchaus in unterschiedlichen Formen geführt werden. Ob der Kunde sein Taxi telefonisch bestelle oder - wie bei X.\_\_\_\_ - per Internet über eine elektronische Plattform, ändere weder etwas am Zustandekommen eines Transportauftrages noch am sozialversicherungsrechtlichen Status eines Taxifahrers. Die Vermutung, dass ein Taxifahrer in der Regel als Unselbständig erwerbender zu qualifizieren sei, gelte demnach auch für X.\_\_\_\_-Fahrer (Urk. 7 S. 4). Im Weiteren führte die Beschwerdegegnerin aus, dass der Beigeladene von der Beschwerdeführerin wirtschaftlich abhängig sei (Urk. 7 S. 5 ff.) und kein Unternehmerrisiko trage (Urk. 7 S. 8 f.), weshalb er als unselbständig erwerbstätig zu qualifizieren sei.

## **E. 2.2**

Demgegenüber liess die Beschwerdeführerin zur Begründung ihrer Beschwerde (Urk. 1/1) im Wesentlichen ausführen, dass sie keine Taxizentrale betreibe, sondern den Nutzern ihrer Applikation (X.\_\_\_\_-App) eine Software anbiete, die es den selbständigen Fahrern und Fahrgästen erlaube, sich miteinander in Verbindung zu setzen. Es werde kein Mindestservice garantiert. Die X.\_\_\_\_-App funktioniere lediglich auf dem Prinzip von Angebot und Nachfrage. Entsprechend werde dem Nutzer keine Transportdienstleistung angeboten, wenn kein selbständiger Fahrer mit der Applikation verbunden sei. Den Fahrern würden keinerlei Vorgaben gemacht in Bezug auf die Organisation ihrer Arbeitszeit. Sie seien auch nicht an eine Exklusivitäts- oder Konkurrenzklausel gebunden und hätten die Wahl, die angebotenen Fahrten abzulehnen. Es existiere keine fixe Adresse, die der Verteilung der Fahrten diene oder welche die Fahrgäste aufsuchen könnten. Es würden keine Standplätze zur Verfügung gestellt. Die Nutzer hätten auch die Möglichkeit, die Fahrer direkt zu kontaktieren, ohne die X.\_\_\_\_-App zu benutzen und ohne eine Gesellschaft der X.\_\_\_\_-Gruppe darüber zu informieren (S. 4 ff.).

Es bestehe in organisatorischer Hinsicht kein Abhängigkeitsverhältnis (S. 6 ff.): Die Beschwerdeführerin habe keine Weisungsbefugnis gegenüber dem Fahrer, namentlich nicht hinsichtlich Organisation und Einsatzzeiten. Der Fahrer sei nicht verpflichtet, die X.\_\_\_\_-App zu benutzen. Die Fahrer würden nicht kontrolliert; sie hätten keine festen Arbeitszeiten; es treffe sie keine Anwesenheitspflicht. Die Fahrer könnten ihre Arbeit frei gestalten (Ort, Tag, Häufigkeit und dergleichen). Sie müssten sich nicht regelmässig in Räumlichkeiten der X.\_\_\_\_-Gruppe aufhalten. Die Fahrer hätten das Recht, die über die X.\_\_\_\_-App vorgeschlagenen Aufträge abzulehnen und bereits angenommene Aufträge zu stornieren. Sie könnten sich auch dazu entschliessen, den Fahrgästen anstatt des von der Beschwerdeführerin empfohlenen Tarifes keinen Fahrpreis oder einen anderen in Rechnung zu stellen; in jedem Fall schulde der Fahrer aber die zur Abgeltung der

Zurverfügungstellung der X.\_\_\_\_ -App geschuldete Servicegebühr. Die Fahrer müssten keine bestimmten Parkplätze verwenden; sie könnten die Route (abweichend von den Vorschlägen der X.\_\_\_\_ -App) selbst bestimmen. Es bestehe kein Unterordnungsverhältnis. Die Fahrer hätten keine Leistungsziele zu erbringen. Der Dienstleistungsvertrag könne von beiden Parteien jederzeit unter Einhaltung einer Frist von sieben Tagen gekündigt werden. Es bestehe für die Fahrer keine Pflicht zur persönlichen Aufgabenerfüllung; sie könnten eigenes Personal beschäftigen. Allfällige Angestellte müssten sich ausschliesslich zwecks Identifikation durch die Fahrgäste individuell auf der X.\_\_\_\_ -App registrieren. Es bestehe weder ein Konkurrenzverbot noch eine Exklusivitätsklausel.

Die Fahrer würden ein Unternehmerrisiko tragen (S. 8 ff.): Die Fahrer müssten alle Investitionen tätigen (Fahrzeug, Smartphone, Führerausweis und Bewilligungen). Die Unkosten würden ausschliesslich durch die Fahrer getragen (Mobilfunk, Versicherungen, etwaige Personalkosten, Kosten für allfällige Geschäftsräumlichkeiten). Das Inkassorisiko trage der Fahrer. Die Beschwerdeführerin nehme die Zahlungen für den Fahrer in dessen Namen und auf seine Rechnung entgegen. Verluste würden ausschliesslich vom Fahrer getragen. Die Fahrer hätten kein Recht auf Bezahlung einer fixen Mindestvergütung durch eine Gesellschaft der X.\_\_\_\_ -Gruppe. Das gesamte Risiko (etwa auch bei Zerstörung des Fahrzeuges) trage der Fahrer. Die Fahrer handelten in eigenem Namen und auf eigene Rechnung. Sie hätten kein Recht, den Namen und das Logo « X.\_\_\_\_ » zu verwenden. Der Name des Fahrers stehe auf dem Fahrtbeleg und der Rechnung, die die Beschwerdeführerin den Fahrgästen am Ende der Fahrt zustelle. Neben dem Namen des Fahrers sei auch das Logo « X.\_\_\_\_ » auf dem Fahrtbeleg ersichtlich. Dies sei damit zu begründen, dass die Beschwerdeführerin für die Einkassierung des Fahrpreises bei den Fahrgästen auf Rechnung des Fahrers zuständig sei. Das Logo « X.\_\_\_\_ » auf der Rechnung hänge somit einzig mit den Zahlungsmodalitäten der Fahrten zusammen. Die Fahrer hätten die Möglichkeit, sich selbst Aufträge zu beschaffen.

In Bezug auf den angefochtenen Entscheid liess die Beschwerdeführerin weiter vortragen, dass im vorliegenden Kontext die Rechtsprechung des Arbeitsgerichts Lausanne irrelevant sei (S. 21 f.), die Präjudizien betreffend Taxizentrale nicht anwendbar seien, namentlich weil die Beschwerdeführerin keine Taxizentrale sei (S. 22 ff.), und die Grundsätze zur Bestimmung des sozialversicherungsrechtlichen Status falsch angewandt worden seien (S. 26 ff.). Vorliegend sollten bereits die vollständige organisatorische Freiheit und das Fehlen jeglicher Verpflichtung gegenüber der Beschwerdeführerin ausreichen, um den offensichtlich selbständigen Status des Fahrers im Zusammenhang mit der Nutzung der X.\_\_\_\_ -App festzuhalten. Diese Unabhängigkeit sei der überwiegenden Mehrheit von Geschäftsverträgen (etwa Auftrag) sehr ähnlich und weit entfernt von der klassischen Situation einer Person, die von einem Arbeitgeber abhängig sei. Aber auch eine eingehende und systematische Prüfung der einzelnen Abgrenzungskriterien ergebe ein ebenso offensichtliches Ergebnis. Alle fünf Kriterien, die sich auf das Vorliegen eines Abhängigkeitsverhältnisses beziehen würden (Weisungsrecht, Unterordnung, persönliche Leistungspflicht, Konkurrenzverbot und Präsenzpflcht), würden für einen selbständigen Status sprechen - kein einziges Kriterium dagegen. Von den sieben Kriterien, die sich auf das Vorliegen eines Unternehmerrisikos bezögen, sprächen mindestens fünf (Unkosten, Inkassorisiko, Verluste, Handeln in eigenem Namen und auf eigene Rechnung sowie Möglichkeit, sich selbst Mandate zu beschaffen) für einen selbständigen Status - kein einziges Kriterium dagegen. Zwei Kriterien (erhebliche Investitionen; Möglichkeit,

Personal zu beschäftigen und eigene Geschäftsräumlichkeiten) seien ohne Relevanz beziehungsweise «neutral». Insgesamt würden die Elemente, die für einen Status des Fahrers als selbständig Erwerbender sprächen, eindeutig überwiegen (S. 47 f.).

Im Rahmen ihrer weiteren Rechtsschriften (Replik [Urk. 14] und Triplik beziehungsweise «Feststellungen zur Duplik» [Urk. 27]) liess die Beschwerdeführerin an ihren Standpunkten festhalten. Insbesondere liess sie ausführen, dass die Fahrer in keinem Abhängigkeitsverhältnis zu ihr stünden und dass sie ein Unternehmerrisiko trügen.

### **E. 2.3**

Am 4. Dezember 2020 liess die X.\_\_\_\_ replizieren und folgende Anträge stellen (Urk. 14): 1.

Der Einspracheentscheid der SUVA vom 22. November 2019 sei aufgehoben; 2.

Es sei festzustellen, dass Herr

Y.\_\_\_\_

seine Tätigkeiten als Fahrer (selbst in Anwendung der X.\_\_\_\_ -Applikation) als Selbständigerwerbender im Sinne von Artikel 9 des Bundesgesetzes über die Alters- und Hinterlassenenversicherung ausgeübt hat; 3.

Es sei festzustellen, dass Herr

Y.\_\_\_\_

als Selbständig Erwerbender im Sinne von Artikel 9 des Bundesgesetzes über die Alters- und Hinterlassenenversicherung nicht obligatorisch unfallversichert ist; 4.

Es sei festzustellen, dass weder X.\_\_\_\_ noch eine andere Gesellschaft der X.\_\_\_\_ -Gruppe Sozialversicherungsbeiträge auf die an Herrn Y.\_\_\_\_

im Zusammenhang mit der Verwendung der X.\_\_\_\_ -Applikation geleisteten Zahlungen zahlen muss; 5.

Alle weiteren Begehren der SUVA seien abzuweisen; 6.

Die Kosten des Verfahrens seien der SUVA aufzuerlegen und der X.\_\_\_\_ und der B.\_\_\_\_ GmbH eine Entschädigung für die durch das Beschwerdeverfahren entstandenen Parteikosten zuzusprechen (zzgl. MwSt.). Eventualiter: 7.

Der Einspracheentscheid der SUVA vom 22. November 2019 sei aufgehoben; 8.

Die Angelegenheit sei zur weiteren Abklärung an die SUVA zurück zuweisen.

In ihrer Duplik vom 3. März 2021 (Urk. 21) hielt die Suva an ihrem Abweisungsantrag fest. Am 21. Juni 2021 (Urk. 27) liess die X.\_\_\_\_ zur Duplik der Suva Stellung nehmen. Diese Eingabe wurde der Suva mit Verfügung vom 9. September 2021 (Urk. 29) zur Kenntnisnahme zugestellt. Mit derselben Verfügung wurde Y.\_\_\_\_ zum Prozess beigelegt und ihm Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Er liess sich jedoch nicht vernehmen.

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

#### **E. 2.3.1**

Strittig und zu prüfen ist vorliegend, ob die vom Beigeladenen unter Anwendung der X.\_\_\_\_ -App ausgeübte Fahrer-Tätigkeit als selbständige oder unselbständige Erwerbstätigkeit zu

qualifizieren und ob gegebenenfalls die Beschwerdeführerin als Arbeitgeberin des Beigeladenen zu betrachten ist.

### **E. 2.3.2**

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

Ausserdem ist auch auf die zwischen den Parteien umstrittene Frage, ob die Beschwerdeführerin eine Taxizentrale ist oder eine solche betreibt, nicht weiter einzugehen, weil zum einen die streitgegenständliche Statusfrage vorliegend - wie erwähnt - aufgrund einer eigenen Prüfung der relevanten Kriterien vorzu nehmen ist. Zum anderen ist offensichtlich, dass die Beschwerdeführerin sich in einer Vielzahl von Gesichtspunkten von einer üblichen Taxizentrale unter scheidet. Zu nennen wäre dabei an erster Stelle die internationale Tätigkeit der Beschwerdeführerin und der übrigen X.\_\_\_\_ -Gesellschaften, die sich doch wesent lich von den üblichen, räumlich stark beschränkten Geschäftstätigkeiten einer durchschnittlichen Taxizentrale unterscheidet. Aber auch in der Art und Weise der Fahrgastvermittlung und bezüglich der finanziellen Bedingungen, wo rauf neben anderen Punkten noch zurückzukommen sein wird, unterscheidet sich die Beschwerdeführerin von einer traditionellen Taxizentrale. Auf eine begriffs juristische Diskussion über das Wesen einer Taxizentrale kann jedenfalls ver zichtet werden.

Schliesslich spielt es - entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerin (vgl. etwa Urk. 27 S. 14 ff.) - für die Beantwortung der streitgegenständlichen Status frage auch keine Rolle, wie die Beschwerdegegnerin diese Frage hinsichtlich eines anderen Fahrers und eines anderen Unternehmens ( C.\_\_\_\_ ) beantwortet hat, da grundsätzlich jeder Einzelfall einer eigenen Prüfung zu unterziehen ist. 3.

## **E. 3**

Die Angelegenheit sei zur weiteren Abklärung an die SUVA zurück zuweisen; Eventualiter:

### **E. 3.1**

Die Zusammenarbeit zwischen der Beschwerdeführerin und dem Beigeladenen wird nach Lage der Akten und laut den Vorbringen der Parteien im Wesentlichen durch den sogenannten «Dienstleistungsvertrag» (DLV) und den «Fahrernachtrag zum Dienstleistungsvertrag» (FDLV) geregelt (vgl. Urk. 3/2).

Bereits an dieser Stelle kann festgehalten werden, dass für den Fall, dass die Tätigkeit des Beigeladenen als X.\_\_\_\_ -Fahrer (als «Kunde» beziehungsweise «Fahrer» im Sinne der von der Beschwerdeführerin gewählten Vertragsterminologie) als unselbständige Erwerbstätigkeit zu qualifizieren sein sollte, ohne Weiteres fest stünde, dass die Beschwerdeführerin als Arbeitgeberin des Beigeladenen zu betrachten wäre. Das ergibt sich zwanglos aus den genannten Verträgen, die zwischen der Beschwerdeführerin und dem

Beigeladenen abgeschlossen wurden. Eine Drittperson ist nicht involviert.

### **E. 3.2**

Wie oben in E. 1.3.1 dargelegt wurde, hängt der sozialversicherungsrechtliche Status der Erwerbstätigkeit einer Person von zwei Gesichtspunkten ab: Zum einen geht es um die Frage, ob die betreffende Person ein spezifisches Unternehmer risiko trägt; und zum anderen ist zu beurteilen, ob die betreffende Person von einer Arbeitgeberin in wirtschaftlicher und arbeitsorganisatorischer Hinsicht abhängig ist. Zur Prüfung dieser beiden Gesichtspunkte hat die Praxis - wie erwähnt - verschiedene Kriterien entwickelt (vgl. E. 1.3.1). Ausschlaggebend wird sein, welchen Merkmalen im vorliegenden Fall das höhere Gewicht beizumessen sein wird (vgl. E. 1.1 a.E.).

### **E. 3.3.1**

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

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

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

In Ziff. 2.4 DLV und Ziff. 2.3 FDLV wird zwar darauf hingewiesen, dass die Beschwerdeführerin den Fahrer im Allgemeinen oder bei der Erbringung der Beförderungsdienstleistungen oder der Instandhaltung von Fahrzeugen nicht anweise oder ihn kontrolliere; allerdings muss sich jeder Fahrer einverstanden erklären, von seinen Fahrgästen bewertet zu werden (Ziff. 2.6 DLV und Ziff. 2.4.1 FDLV). In Ziff. 2.6.2 DLV und Ziff. 2.4.2 FDLV wird dann geregelt, was mit einem Fahrer passiert, wenn er die sogenannte Mindest durchschnittsbewertung nicht erreicht, die von der Beschwerdeführerin «nach alleinigem Ermessen» aktualisiert wird: Die Beschwerdeführerin kann dem Fahrer eine Bewährungsfrist ansetzen und ihn bei Nichtbestehen von der Verwendung der X.\_\_\_\_-App ausschliessen. -

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

Gemäss Ziff. 2.8 DLV und Ziff. 2.6 FDLV muss sich jeder Fahrer einverstanden erklären, dass seine geographischen Ortungsinformationen über ein Gerät an die X.\_\_\_\_-Services übermittelt werden. Seine geographischen Ortungsinformationen dürfen von den X.\_\_\_\_-Services «beobachtet und verfolgt» werden. -

In Ziff. 4 DLV werden die finanziellen Bedingungen geregelt: Die Beschwerdeführerin berechnet den Fahrpreis und ist Inkassobevollmächtigte des «Kunden». Dem Kunden wird erlaubt, einen niedrigeren Fahrpreis zu verlangen, wobei allerdings die von der Beschwerdeführerin verlangte Servicegebühr nicht gesenkt wird. Einen höheren Preis als denjenigen, der von der Beschwerdeführerin vorgeschlagen wird, darf der Fahrer jedoch offensichtlich nicht verlangen (vgl. Ziffern 4.1 und 4.4 DLV). -

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

Die Quittungen für die erbrachten Dienstleistungen werden den Benutzern von der Beschwerdeführerin im Namen des Kunden und des Fahrers ausgestellt. Auf der Quittung ist vermerkt, dass Reklamationen innerhalb von drei (3) Geschäftstagen schriftlich «bei X. \_\_\_» eingereicht werden müssen (Ziff. 4.6 DLV). Auf der Quittung ist überdies das Logo «X. \_\_\_» ersichtlich (Urk. 1/1 S. 44). -

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

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

Es kann festgehalten werden, dass die Vorgaben der Beschwerdeführerin den Charakter von Weisungen haben, und zwar nicht nur inhaltlich, sondern auch funktionell, weil sie entgegen ihrer Bezeichnung als blosser «Empfehlung» sanktionsbewehrt sind. Faktisch ist somit die Beschwerdeführerin gegenüber dem Beigeladenen weisungsbefugt. Aus

denselben Gründen ergibt sich sowohl ein rechtliches als auch wirtschaftliches Unterordnungsverhältnis des Beigeladenen unter den Willen der Beschwerdeführerin.

### **E. 3.3.2**

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

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

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

Auch eine eigentliche Präsenzpflicht muss der Beigeladene nicht einhalten (Ziff. 2.4 DLV). Wenn der Fahrer allerdings bei der Fahrer-App angemeldet ist, sollte er sich «bemühen», die Kundenaufträge anzunehmen (vgl. dazu oben E. 3.3.1).

### **E. 3.3.3**

Entgegen der offenbaren Auffassung der Beschwerdeführerin geht es vorliegend nicht darum, rein rechnerisch zu ermitteln, wie viele Kriterien erfüllt und wie viele nicht gegeben sind, um dann anschliessend die Mehrheit zu ermitteln (vgl. dazu etwa Urk. 1/1 S. 48). Es ist vielmehr zu entscheiden, welches Gewicht den einzelnen Kriterien im konkreten Einzelfall zukommt, und diesbezüglich abzuwägen. Mit anderen Worten ist die Entscheidung qualitativer und nicht (rein) quantitativer Natur.

Vorliegend fallen das ausgeprägte Subordinationsverhältnis des Beigeladenen und die vertraglich kaschierte Weisungsbefugnis der Beschwerdeführerin derart stark ins Gewicht, dass die in E. 3.3.2 genannten Kriterien belanglos sind. Ebenso irrelevant ist, dass die Beschwerdeführerin in ihren Vertragswerken lediglich von «Empfehlungen» spricht und stets die Selbständigkeit und Unabhängigkeit ihrer Kunden und der Fahrer betont. Terminologie und Faktizität stimmen insoweit nicht überein.

Als Zwischenfazit ist damit festzuhalten, dass der Beigeladene in wirtschaftlicher, aber auch rechtlicher Hinsicht als Untergebener der Beschwerdeführerin zu betrachten ist. Es liegt ein deutlich ausgeprägtes Subordinationsverhältnis vor. Ein solches ist für eine selbständige Erwerbstätigkeit atypisch, für eine un selbständige hingegen charakteristisch.

### **E. 3.4.1**

Zu prüfen bleibt des Weiteren, ob der Beigeladene als «Kunde» der Beschwerdeführerin beziehungsweise als Fahrer im Sinne des DLV und des FDLV ein typisches Unternehmerrisiko trägt.

Nach der Rechtsprechung sind erhebliche Investitionen als bedeutsamer Anhaltspunkt für die Annahme einer selbständigen Erwerbstätigkeit und namentlich für das Vorliegen eines wesentlichen Unternehmerrisikos in der Anschaffung und im Unterhalt eines für einen Taxibetrieb geeigneten Motorfahrzeuges in aller Regel nicht zu erblicken (Urteil des Bundesgerichts 8C\_571/2017 vom 9. November 2017 E. 4.1). Der Beigeladene kann sich in Fahrten uneingeschränkt zu privaten oder anderen erwerblichen

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

Zum Handeln in eigenem Namen und auf eigene Rechnung ist zu bemerken, dass es den Kunden und Fahrern nicht erlaubt ist, den Namen, Logos oder Farben der Beschwerdeführerin oder einem mit ihr verbundenen Unternehmen auf den Fahrzeugen anzubringen. Des Weiteren dürfen keine Uniform oder andere Kleidungsstücke getragen werden, die auf « X.\_\_\_\_ » hinweisen (Ziff. 2.4 DLV). Allerdings ist klar, dass die Dienstleistungen des Beigeladenen und der anderen Kunden und Fahrer von den Fahrgästen nicht aufgrund der Person des Fahrers gebucht werden, sondern weil sie über die App der Beschwerdeführerin verfügen. Der potentielle Fahrgast bucht mit anderen Worten eine « X.\_\_\_\_ »-Fahrt und nicht eine Fahrt mit dem Beigeladenen oder einem anderen Fahrer. Auch das Entschädigungssystem (etwa die Art und Weise der Fahrpreisberechnung, die Inkassobevollmächtigung durch die Beschwerdeführerin und die Ausstellung der Quittungen [vgl. Ziff. 4 DLV]) zeigt mit aller Deutlichkeit auf, dass die Person des Fahrers irrelevant ist: Es geht nicht um das Zusammenführen von Fahrgästen mit einem bestimmten, sondern mit einem beliebigen Fahrer, der allerdings den Anforderungen der Beschwerdeführerin genügen muss. Es wurde bereits festgehalten, dass die Quittungen für die erbrachten Dienstleistungen den Benutzern von der Beschwerdeführerin im Namen des Kunden und des Fahrers ausgestellt werden. Auf der Quittung ist vermerkt, dass Reklamationen innerhalb von drei (3) Geschäftstagen schriftlich «bei X.\_\_\_\_ » eingereicht werden müssen (Ziff. 4.6 DLV). Auf der Quittung ist überdies das Logo « X.\_\_\_\_ » ersichtlich (Urk. 1/1 S. 44). Aus Sicht ihrer Fahrgäste handeln der Beigeladene und die übrigen X.\_\_\_\_ -Fahrer weder in eigenem Namen noch auf eigene Rechnung. Auch das Kriterium «Handeln in eigenem Namen und auf eigene Rechnung» ist demzufolge nicht erfüllt, was auf eine unselbständige Erwerbstätigkeit hindeutet.

Das Beschaffen von Aufträgen ist den Fahrern in Bezug auf das Verhältnis zur Beschwerdeführerin gar nicht möglich. Fahrgäste melden sich nicht bei den einzelnen Fahrern, sondern ausschliesslich über die App der Beschwerdeführerin. Den Kunden ist überdies verboten, Fahrgäste zu kontaktieren (Ziff. 2.2 DLV). Es ist ihnen also beispielsweise verwehrt, ein Reservoir von eigenen Stammkunden aufzubauen. Die Werbung, mithin die Akquirierung von neuen Kunden ist einzig Aufgabe von « X.\_\_\_\_ » (vgl. Ziff. 4.7 DLV). Den Kunden und Fahrern ist es in Bezug auf die für die Beschwerdeführerin ausgeübte Tätigkeit faktisch gar nicht möglich, Werbung für sich zu machen. Die Fahrer gehen vollends und weitgehend entpersonalisiert im Heer der X.\_\_\_\_ -Fahrer auf. Das ist für eine selbständige Erwerbstätigkeit nicht charakteristisch.

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

gewichtiges) Indiz für eine unselbständige Erwerbs tätigkeit.

#### **E. 3.4.2**

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

In Bezug auf die Tätigkeit für die Beschwerdeführerin hat der Beigeladene nur am Rande Verluste zu tragen; ein unternehmerspezifisches Inkasso- und Delkredererisiko trifft ihn, wenn überhaupt, nur marginal. Soweit die Beschwerdeführerin vorbringen liess, dass die Fahrgäste die Kunden beziehungsweise die Fahrer erst nach Durchführung der Fahrt bezahlen würden und deshalb die Kunden ein Ausfallrisiko für den Fall trügen, dass die Kreditkarte nicht funktioniere (Urk. 1/1 S. 42), ist darauf hinzuweisen, dass sich dieses Risiko in der Praxis nur sehr selten realisieren dürfte. Einem klassischen unternehmerischen Inkasso- und Delkredererisiko kommt es jedenfalls nicht gleich, wenn auch ein gewisses Ausfallrisiko vorliegt.

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. Die entsprechenden Versicherungen, die ihm zum Teil von der Beschwerdeführerin vorgeschrieben werden (vgl. Ziff. 8 DLV), hat er allerdings selber zu bezahlen. Dies ist bis zu einem gewissen Grad ein Indiz für eine selbständige Erwerbstätigkeit.

Die Unkosten sind von den Kunden zu zahlen, der Entschädigungsanspruch gegenüber der Beschwerdeführerin erschöpft sich im jeweils «vorgeschlagenen» beziehungsweise vereinbarten Fahrpreis abzüglich der von der Beschwerdeführerin einbehaltenen Gebühren («Servicegebühr» und «Stornierungsgebühren»; vgl. dazu Ziff. 4 DLV, insbesondere Ziffern 4.4 und 4.5 DLV). Auch das ist ein Indiz für eine selbständige Erwerbstätigkeit (vgl. dazu allerdings das in E. 3.4.1 zum Unterhalt von Motorfahrzeugen Ausgeführte).

Die Beschwerdeführerin erlaubt ihren Kunden die Beschäftigung von (weiteren) Fahrern (vgl. dazu insbesondere die Bestimmungen des FDLV sowie Ziffern 2 und 3 DLV). Der Beigeladene hat jedoch offenbar selbst keine Fahrer beschäftigt. Ins gesamt deutet dieses Kriterium zwar auf das Vorliegen einer selbständigen Erwerbstätigkeit hin, ist jedoch im vorliegenden Fall mangels Anstellung von Fahrern von vornherein nur von geringer Relevanz.

#### **E. 3.4.3**

Betreffend Unternehmerrisiko ergibt sich, dass die Kriterien, die für eine un selbständige Erwerbstätigkeit sprechen, absolut im Vordergrund stehen. Es ist zu wiederholen, dass es sich dabei um eine Gewichtung der einzelnen Elemente geht und nicht bloss um einen arithmetischen Vergleich von einzelnen erfüllten und nicht erfüllten Kriterien. Zur Verneinung eines typischen Unternehmerrisikos führen vor allem das Fehlen von erheblichen Investitionen und der Umstand, dass die Kunden und Fahrer ihre Fahraufträge nicht selbst akquirieren. Auch der Um stand, dass zumindest aus Sicht des Publikums weder in eigenem Namen noch auf eigene Rechnung gehandelt wird, fällt zusätzlich ins Gewicht. Dagegen weisen diejenigen Kriterien, die (eher) für das Vorliegen eines relevanten Unternehmerrisikos sprechen (Ausfallrisiko betreffend Kreditkarte, Verlusttragung und Unkosten) beziehungsweise vorliegend irrelevant sind (Möglichkeit, Personal an zustellen), ein viel geringeres Gewicht auf. 4.

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

Der Schwerpunkt der gewichteten Gesichtspunkte spricht indes eindeutig für eine unselbständige Erwerbstätigkeit. Hierzu gehören folgende entscheidende Kriterien: -

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

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

Das Fehlen von erheblichen Investitionen. -

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

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

Die Tätigkeit des Beigeladenen für die Beschwerdeführerin ist nach dem Gesagten als unselbständige Erwerbstätigkeit zu qualifizieren. Die Beschwerdeführerin ist Arbeitgeberin des Beigeladenen. Demzufolge ist die Beschwerde abzuweisen. Das Gericht erkennt: 1.

Die Beschwerde wird abgewiesen. 2.

Das Verfahren ist kostenlos. 3.

Zustellung gegen Empfangsschein an: - Rechtsanwalt Rayan

Houdrouge - 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, 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). Sozialversicherungsgericht des Kantons Zürich Der Vorsitzende Der Gerichtsschreiber GräubStocker

**E. 4**

Der Einspracheentscheid der SUVA vom 22. November 2019 sei aufzuheben;

**E. 5**

Es sei festzustellen, dass B.\_\_\_\_ GmbH keine Betriebsstätte im Sinne von Artikel 12 Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Alters- und Hinterlassenenversicherung ist;

**E. 6**

Es sei festzustellen, dass Herr

Y.\_\_\_\_ seine Tätigkeiten als Fahrer (selbst in Anwendung der X.\_\_\_\_ -Applikation) als Selbständigerwerbender im Sinne von Artikel 9 des Bundesgesetzes über die Alters- und Hinterlassenenversicherung ausgeübt hat;

**E. 7**

Es sei festzustellen, dass Herr Y.\_\_\_\_ als Selbständig Erwerbender im Sinne von Artikel 9 des Bundesgesetzes über die Alters- und Hinterlassenenversicherung nicht obligatorisch unfallversichert ist;

**E. 8**

Es sei festzustellen, dass weder X.\_\_\_\_ noch B.\_\_\_\_ GmbH noch eine andere Gesellschaft der X.\_\_\_\_ -Gruppe Sozialversicherungsbeiträge auf die an Herrn

Y.\_\_\_\_

im Zusammenhang mit der Verwendung der X.\_\_\_\_ -Applikation geleisteten Zahlungen zahlen muss;

**E. 9**

Alle weiteren Begehren der SUVA seien abzuweisen;

**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 ). Für die Qualifikation von Taxifahrern, die sich einer Zentrale angeschlossen hatten, als unselbständig Erwerbstätige sprach sich das Bundesgericht etwa in seinem Urteil 8C\_357/2014 vom 17. Juni 2014 aus.

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