



Berufungsentscheidung

Der Unabhängige Finanzsenat hat über die Berufung des Bw., vertreten durch Stb., gegen die Bescheide des FA, betreffend Umsatzsteuer sowie Zuerkennung einer Investitionszuwachsprämie für das Jahr 2004, entschieden:

Die Berufung wird als unbegründet abgewiesen.

Die angefochtenen Bescheide bleiben unverändert.

Entscheidungsgründe

Der Bw. war im Streitjahr als EDV-Techniker (Dienstleistungen in der automatischen Datenverarbeitung und Informationstechnik) tätig. In seiner Umsatzsteuererklärung für das Jahr 2004 machte er u. a. Vorsteuern in Höhe von € 6.942,52 im Zusammenhang mit dem Erwerb des Kfz Volvo XC90 geltend. Weiters beantragte er mit Beilage zur Einkommensteuererklärung (E 108e) eine Investitionszuwachsprämie für dieses Fahrzeug.

Am 22. Juli 2005 erließ das zuständige Finanzamt (FA) den Umsatzsteuerbescheid, wobei die für den Volvo XC90 geltend gemachten Vorsteuern unter Hinweis auf § 12 Abs. 2 Z 2b UStG 1994 nicht anerkannt wurden. Mit Bescheid vom 23. August 2005 wurde die, für das o. a. Fahrzeug sowie den Einbau eines GPS-Systems, beantragte Investitionszuwachsprämie, nicht gewährt.

Dagegen wurde Berufung erhoben und dargelegt, dass es sich bei dem angesprochenen Fahrzeug sehr wohl um einen Kleinlastkraftwagen gem. § 3 der VO BGBl II 193/2002 handle. Der Bw. habe vor Anschaffung des Fahrzeuges eine schriftliche Anfrage an das do. FA

betreffend NOVA-Pflicht gestellt und die Auskunft erhalten, dass es sich um einen nicht NOVA-pflichtigen Lkw handle.

Im Zuge der österreichweit durchgeführten Überprüfung dieser Fahrzeugtypen durch die Großbetriebsprüfung Wien, sei auch sein Fahrzeug durch die Erhebungsbeamtin Renate M. geprüft worden. Die Beamtin habe mit Niederschrift über die Nachschau gemäß § 144 BAO vom 14. Juli 2005, den ordnungsgemäßen Umbau des Fahrzeuges i. S. d. o. a. VO („...*Der Laderaum muss seitlich verblecht sein; er darf somit keine seitlichen Fenster aufweisen. Die Verblechung muss mit der Karosserie verbunden sein, dass deren Entfernung nur unter Beschädigung der Karosserie möglich wäre...*“) festgestellt. Die Niederschrift, die zum Zeitpunkt der Bescheiderstellung noch nicht vorgelegen sein dürfte, lege er bei. Da er das Auto zum Transport von schweren Laserdruckern und Kopiermaschinen benötige, sei es nicht nur im steuerrechtlichen Sinn ein Lkw, sondern werde auch als solcher verwendet.

In der Folge erging eine abweisende Berufungsvorentscheidung des FA: *„Unter welchen Voraussetzungen ein Kraftfahrzeug steuerlich als Kleinlastkraftwagen anzusehen ist, wird in § 3 Abs. 1 der VO BGBl II 193/2002 geregelt. Gemäß § 3 Abs. 2 dieser Verordnung muss ein Kleinlastkraftwagen die angeführten Merkmale bereits werkseitig aufweisen. "Werkseitig" bedeutet, dass allenfalls für die Einstufung als Kleinlastkraftwagen noch erforderliche Umbaumaßnahmen bereits vom Erzeuger oder in dessen Auftrag oder von dem gemäß § 29 Abs. 2 Kraftfahrgesetz 1967 Bevollmächtigten oder in dessen Auftrag durchgeführt werden müssen. Die Umbaumaßnahmen Ihres Fahrzeuges wurden nach den von der Großbetriebsprüfung Wien Körperschaften durchgeführten Erhebungen in Eigenregie bzw. durch das Autohaus R. durchgeführt. Somit kommen Ihnen die beantragten Begünstigungen nicht zu.“*

Daraufhin beantragte der Bw. die Vorlage seiner Berufungen gegen den Umsatzsteuerbescheid sowie den Bescheid betreffend Zuerkennung einer Investitionszuwachsprämie an die Abgabenbehörde zweiter Instanz. Ergänzend führte er aus, dass er als EDV Techniker (Laserdruckerservice) ein Einzelunternehmen betreibe und vorwiegend bei seinen Kunden vor Ort tätig sei. Dadurch sei er sehr viel mit seinem Kraftfahrzeug – rund 36.000 km jährlich – unterwegs. Für seine Tätigkeit benötige er einiges an Werkzeug und Ersatzteilen. Er transportiere aber auch oft Neu- und Austauschgeräte, wobei ein Laserdrucker bis zu 80 kg wiege und auch ziemlich sperrig sei. Da sein voriges Kfz – ein Seat Leon – diesen Anforderungen nicht mehr gewachsen gewesen sei, habe er sich Ende 2003, Anfang 2004 nach einer Alternative umgesehen. Das neue Fahrzeug sollte bezüglich Transportkapazität und Fahrkomfort sowie in betrieblicher und steuerlicher Sicht optimal sein. Er sei zu diesem Zeitpunkt steuerlich nicht vertreten gewesen.

Wahrscheinlich auch bedingt durch einschlägige Werbung von Volvo Österreich – „vorsteuerabzugsberechtigt, NOVA-befreit etc.“ – habe er sich für den Volvo XC90 entschieden. Der Bw. habe sich bei der Firma R. – einem Volvo-Händler in N. und Kunden des Bw. – wegen der beworbenen steuerlichen Begünstigungen erkundigt, welche ihm der Händler bestätigt habe. Das Fahrzeug würde von der Firma H., die die Fahrzeuge auch liefere, in die steuerlich günstige Version des Van umgebaut. Der Umbau belaufe sich auf € 2.000,00. Der Bw. habe beschlossen, den – relativ teuren und technisch ja ziemlich banalen – Umbau, für den man lediglich etwas Blech, Gitter und Lack benötige, selbst vorzunehmen. Um sicher zu gehen, dass dies steuerlich auch in Ordnung gehe, habe er an das FA eine schriftliche Anfrage gestellt (Brief vom 15. Oktober 2003 liege in Kopie bei), in der er sein Vorhaben schildere, nämlich das Fahrzeug vor dem Kauf vom Händler selbst umzubauen, typisieren zu lassen und dann mittels umsatzsteuergerechter Rechnung für sein Unternehmen anzuschaffen. Die Anfrage habe sich auf die NOVA-Befreiung des Fahrzeuges beschränkt. Es sei für den Bw., als steuerlichem Laien, selbstverständlich gewesen, dass ein Neufahrzeug, das als Lkw typisiert sei, baulich der o. a. Verordnung des Bundesministers entspreche und schlussendlich vom Händler mit Umsatzsteuer in Rechnung gestellt werde, als Wirtschaftsgut des Betriebsvermögens auch vorsteuerabzugsberechtigt sei. Die NOVA-Befreiung sei schließlich auch vom FA bestätigt worden (Schreiben des FA vom 16. Oktober 2003 liege in Kopie bei). Für den Kauf des Fahrzeuges und des Zubehörs sowie für die laufenden Aufwendungen seien nunmehr Vorsteuern geltend gemacht worden.

Mit Steuererklärungen 2004 sei für das Fahrzeug samt Zubehör eine Investitionszuwachsprämie i. S. d. § 108e EStG geltend gemacht worden. Nach einem Vorhalteverfahren seien mit Umsatzsteuerbescheid 2004 vom 22. Juli 2005 die Vorsteuern mit der Begründung, dass es sich um einen Pkw bzw. Kombi handle, nicht anerkannt worden. Weiters sei mit Bescheidebegründung Verf. 67 vom 22. Juli 2005, die beantragte Investitionszuwachsprämie für das Fahrzeug samt Zubehör nicht anerkannt worden.

Gleichzeitig habe die Großbetriebsprüfung Wien Körperschaften eine groß angelegte Nachschau bei den Volvo Händlern bzw. den Käufern der Type XC90 durchgeführt. So sei auch das Fahrzeug des Bw. – durch die Beamtin Renate M. – einem Augenschein unterzogen worden. In der Niederschrift über diesen Augenschein vom 14. Juli 2005 werde u. a. festgehalten: *„Es wurde die zweite Sitzreihe....entfernt....Gitterkäfig aufgesetzt,... ..Die Fenster des Laderaumes wurden entfernt und durch Blech ersetzt, wobei deren Entfernung nur unter Beschädigung der Karosserie möglich wäre.“* Die Beamtin habe noch angemerkt, dass der Umbau besser und robuster durchgeführt worden sei, als der von der Fa. H.. Als die Beamtin durch einen Anruf des Bw. von dem abweisenden Bescheid erfahren habe, habe sie gesagt,

dass sie dem FA gerne – zusätzlich zur Niederschrift über die Nachschau – für Fragen den Umbau betreffend, zur Verfügung stehe.

Von dem Augenschein habe das FA zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung offenbar noch keine Kenntnis gehabt (mangelnde Koordination der Behörden). Als das FA dann Kenntnis von der Nachschau in Form der Niederschrift erlangt habe, sei es – trotz neu hervorgekommener Sachverhalte – nicht zu einer amtswegigen Wiederaufnahme des Verfahrens bereit gewesen, sondern habe den Bw. aufgefordert, das Rechtsmittel der Berufung zu ergreifen.

Die sodann eingebrachte Berufung des Bw. vom 29. Juli 2005 habe das FA mit der Begründung abgewiesen, der Umbau des Fahrzeuges sei nicht „werkseitig“ durchgeführt worden.

Materiellrechtlich seien alle Voraussetzungen für den Vorsteuerabzug gemäß der VO BGBl. II Nr. 193/2002 erfüllt. Das Fahrzeug sei in der Liste der Kleinlastwagen gemäß § 3 der Verordnung enthalten und die Umbaumaßnahmen seien entsprechend der Verordnung durchgeführt worden (was ja auch amtlich bestätigt worden sei).

Das FA stoße sich an der Formalklausel „werkseitig“. Werkseitig sei lt. Erlass zur o. a. Verordnung zu den §§ 2 und 3 Punkt 1.1 so interpretiert: „In den §§ 2 und 3 der Verordnung...sind die für die Einstufung....erforderlichen Voraussetzungen angeführt.“ Diese Voraussetzungen erfülle das Fahrzeug des Bw. Weiter: „Der Nachweis, ob diese Voraussetzungen für ein bestimmtes Fahrzeug erfüllt sind, wäre grundsätzlich vom Steuerpflichtigen, der die steuerlichen Begünstigungen in Anspruch nehmen möchte..., zu erbringen. Im Interesse der Rechtssicherheit und einer Verwaltungsvereinfachung entfällt diese Nachweispflicht für Fahrzeugtypen,...“ d. h. die „werkseitig“-Klausel (zumindest sehe es der Gesetzgeber so) solle eine Erleichterung für die Partei sein, also dem Steuerzahler den Zugang zu seinem Recht erleichtern.

Der Bw. habe somit alle Auflagen der Verordnung selbst erfüllt und – durch die Nachschau der Behörde – sogar bewiesen. Damit habe er auf die „Erleichterung“ durch die „werkseitig“-Klausel verzichtet. Sein Anliegen werde ihm aber dann von der Behörde genau mit der Passage aus der VO, die eigentlich Parteieninteressen wahren solle, verwehrt.

Der Bw. habe sich – unvertreten, aber sehr gewissenhaft – in eine Materie des Steuerrechts begeben, die Fachleuten oft Probleme bereite und habe diese mit Bravour gemeistert. Er habe eine Auto ausgewählt, das als steuergünstig beworben worden sei, habe dann beim Fachhändler nachgefragt, habe weiters die Behörde kontaktiert um Fachfragen zu lösen, habe das Fahrzeug dann – in Eigenregie, um sich € 2.000,00 für den Umbau zu sparen – vollkommen nach den, in der Verordnung genannten, Voraussetzungen umgebaut, um dann die – ihm zustehenden – steuerlichen Begünstigungen (NOVA-Befreiung, Vorsteuerabzug und

Investitionszuwachsprämie) in Anspruch nehmen zu können. Diese Begünstigungen seien überhaupt erst für den Kauf des Fahrzeuges entscheidend gewesen, ansonsten hätte er sich dieses Fahrzeug für seinen Betrieb weder leisten wollen noch können (anlaufende Geschäftstätigkeit, 2. Geschäftsjahr).

Für den Bw. sei es unverständlich, dass nach all den Vorkehrungen, die er getroffen habe, allen Informationen, die er eingeholt habe, allen Umbauten, die er getätigt habe und nicht zuletzt allen Informationen aus der Finanzverwaltung zum Trotz, sein Kfz schlussendlich nicht als Kleinlastwagen gemäß Verordnung anerkannt werden solle. Es sei auch unverständlich, dass Passagen in einem Gesetz oder einer Verordnung, die eigentlich dem Parteieninteresse dienen sollten, von der Behörde dann gegen dieselbe ausgelegt werden.

Das Vertrauen des jungen, aufstrebenden Unternehmers – der sich eine ständige steuerliche Betreuung gar nicht leisten könne – in die Rechtssicherheit im österreichischen Steuerrecht wäre zutiefst erschüttert. Ganz abgesehen davon, wäre die Existenz des Betriebes bei Belassen der derzeitigen Bescheide massiv bedroht.

Beilagen:

1. Anfrage des Bw. an das FA vom 15. Oktober 2003:

„Nach unserem Telefongespräch vom 15.10.2003 möchte ich Sie hiermit um schriftliche Bestätigung bitten.

Ich habe vor, folgenden Neuwagen bei einem österreichischen Händler käuflich zu erwerben:

VOLVO XC90, Diesel, 163 PS (13 % NoVa)

Das Fahrzeug wird in Österreich auf LKW umgebaut (Laderaum vom Passagierraum lt. TÜV abgetrennt und vergittert) und als LKW typisiert (einzelgenehmigt).

Ich kaufe das Fahrzeug im umgebauten Zustand und mit LKW-Typisierung vom Händler und melde es erstmalig an.

Meine Frage jetzt an Sie:

- Ist für dieses Fahrzeug die NOVA zu entrichten, wenn es in Österreich erstmals als LKW angemeldet wird?*
- Können sonst noch irgendwelche Kosten anfallen, und wenn ja welche?"*

2. Antwort des FA vom 16. Oktober 2003:

„...Ad 1) Gem. § 1 i. V. mit § 2 NOVAG ist ein Fahrzeug, das als LKW zugelassen ist, nicht NOVA-pflichtig. Es ist keine NOVA zu entrichten.

Ad 2) Im Bereich der Finanzverwaltung fallen anlässlich der Zulassung eines Fahrzeuges keine weiteren Kosten an; es wird darauf hingewiesen, dass LKW KFZ-steuerpflichtig sind; wird von der Haftpflichtversicherung für dieses Fahrzeug keine KFZ-Steuer einbehalten, müssen Sie die KFZ-Steuer an das Finanzamt melden und entrichten..."

In weiterer Folge stellte die Referentin ein Auskunftersuchen an das Autohaus R., wobei um Klärung folgender Fragen ersucht wurde:

- *In wessen umsatzsteuerrechtlicher Verfügungsmacht sich das Fahrzeug im Zeitpunkt des Umbaus befunden hat. (Um Übermittlung der betreffenden Eingangsrechnung wird ersucht.)*
- *In welchem Zeitraum das genannte Fahrzeug vom Bw. umgebaut wurde.*
- *Wer den Auftrag zum Umbau des genannten Fahrzeuges erteilt hat.*

Per email vom 11. August 2008 teilte die Firma R. mit, dass das Fahrzeug in der Zeit von 23. Februar bis 1. März 2004 vom Kunden selbst umgebaut worden sei. Danach sei im Auftrag des Kunden das Kfz von der Landesregierung als Lkw Typ N1 typisiert worden. Anhand der neuen Typisierung habe die Firma R. sodann die Rechnung nur mit Mwst (ohne Nova) gelegt.

Aus der im Anhang übermittelten Eingangsrechnung ist ersichtlich, dass die Firma R. das betreffende Fahrzeug am 27. Jänner 2004 von der Firma B. erworben hat.

Über die Berufung wurde erwogen:

Gemäß § 108e Abs. 1 EStG 1988 in der für das Streitjahr geltenden Fassung kann für den Investitionszuwachs bei prämienbegünstigten Wirtschaftsgütern eine Investitionszuwachsprämie von 10% geltend gemacht werden. Voraussetzung ist, dass die Aufwendungen für die Anschaffung oder Herstellung im Wege der Absetzung für Abnutzung (§§ 7 und 8) abgesetzt werden.

Nach Abs. 2 sind prämienbegünstigte Wirtschaftsgüter ungebrauchte körperliche Wirtschaftsgüter des abnutzbaren Anlagevermögens.

Nicht zu den prämienbegünstigten Wirtschaftsgütern zählen:

- Gebäude
- Geringwertige Wirtschaftsgüter, die gemäß § 13 abgesetzt werden.
- Personen- und Kombinationskraftwagen, ausgenommen Fahrschulkraftfahrzeuge sowie Kraftfahrzeuge, die zu mindestens 80% der gewerblichen Personenbeförderung dienen.

Gemäß § 12 Abs. 2 Z 2 lit. b UStG 1994 gelten nicht als für das Unternehmen ausgeführt Lieferungen, sonstige Leistungen oder Einfuhren, die im Zusammenhang mit der Anschaffung (Herstellung), Miete oder dem Betrieb von Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen oder Krafträdern stehen, ausgenommen Fahrschulkraftfahrzeuge, Vorführkraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuge, die ausschließlich zur gewerblichen Weiterveräußerung bestimmt sind, sowie Kraftfahrzeuge, die zu mindestens 80% dem Zweck der gewerblichen Personenbeförderung oder der gewerblichen Vermietung dienen.

Der Bundesminister für Finanzen kann durch Verordnung die Begriffe Personenkraftwagen und Kombinationskraftwagen näher bestimmen. Die Verordnung kann mit Wirkung ab 15. Februar 1996 erlassen werden

Die Verordnung des Bundesministers für Finanzen über die steuerliche Einstufung von Fahrzeugen als Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse, BGBl II 193/2002, lautet auszugsweise:

[...]

§ 1 Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse fallen nicht unter die Begriffe "Personenkraftwagen" und "Kombinationskraftwagen".

§ 2 Als Kleinlastkraftwagen können nur solche Fahrzeuge angesehen werden, die sich sowohl nach dem äußeren Erscheinungsbild als auch von der Ausstattung her erheblich von einem der Personenbeförderung dienenden Fahrzeug unterscheiden. Das Fahrzeug muss so gebaut sein, dass ein Umbau in einen Personen- oder Kombinationskraftwagen mit äußerst großem technischen und finanziellen Aufwand verbunden und somit wirtschaftlich sinnlos wäre.

§ 3 Abs. 1 Fahrzeuge, die vom Aufbau der Karosserie her auch als Personen- oder Kombinationskraftwagen gefertigt werden, können nur bei Vorliegen folgender Mindestanforderungen als Kleinlastkraftwagen eingestuft werden:

1. Das Fahrzeug muss eine Heckklappe oder Hecktüre(n) aufweisen.
2. Das Fahrzeug darf mit nur einer Sitzreihe für Fahrer und Beifahrer ausgestattet sein.
3. Hinter der Sitzreihe muss ein Trenngitter oder eine Trennwand oder eine Kombination beider Vorrichtungen angebracht sein. Das Trenngitter (die Trennwand) muss mit der Bodenplatte (Originalbodenplatte oder Bodenplattenverlängerung, siehe Punkt 6) und mit der Karosserie fest und nicht leicht trennbar verbunden werden. Diese Verbindung wird insbesondere durch Verschweißen oder Vernieten oder einer Kombination beider Maßnahmen herzustellen sein.[...]

§ 3 Abs. 2 Der Kleinlastkraftwagen muss die angeführten Merkmale bereits werkseitig aufweisen. "Werkseitig" bedeutet, dass allenfalls für die Einstufung als Kleinlastkraftwagen noch erforderliche Umbaumaßnahmen bereits vom Erzeuger oder in dessen Auftrag oder von dem gemäß § 29 Abs. 2 Kraftfahrgesetz 1967 Bevollmächtigten oder in dessen Auftrag durchgeführt werden müssen.

[...]

§ 6 Abs. 1 Die Verordnung ist in Bezug auf die Umsatzsteuer in allen nicht rechtskräftigen Fällen anzuwenden.

§ 6 Abs. 2 Die Verordnung ist in Bezug auf die Einkommensteuer auf Fahrzeuge anzuwenden, die ab 8. Jänner 2002 angeschafft (hergestellt) werden bzw. bei denen der Beginn der entgeltlichen Überlassung ab 8. Jänner 2002 erfolgt.

Die Rechtslage zum Begriff der "Werkseitigkeit", wie er in § 3 Abs. 2 VO BGBl. II Nr. 193/2002 normiert ist (siehe oben), stellt sich wie folgt dar:

Nach Kolacny/Caganeck, UStG, 3. Auflage, § 12 Anm. 16, müssen die in § 3 Abs. 1 VO BGBl. II Nr. 193/2002 angeführten Merkmale eines Kleinlastkraftwagens bereits werkseitig vorliegen, das heißt, Umbaumaßnahmen müssen bereits vom Erzeuger oder von dem gemäß § 29 Abs. 2 KFG 1967 Bevollmächtigten, das ist idR der Generalimporteur bzw. jeweils in deren Auftrag, durchgeführt werden.

Caganeck, Neue Verordnung und neuer Erlass zur steuerlichen Einstufung von Fahrzeugen als Kleinlastkraftwagen und Kleinbusse, ÖStZ 2002/486, führt – unter Zitierung des Erlasses des BMF vom 15. Mai 2002, GZ. 09 1202/45-IV/9/02 – zum Umbau betreffend Kleinlastkraftwagen Folgendes aus:

"Im Falle von Umbaumaßnahmen außerhalb des Erzeugerwerkes, unabhängig, ob sie im Inland oder im Ausland erfolgen, kann eine Anerkennung einer Fahrzeugtype nur erfolgen, wenn im Antrag die Werkstätte angeführt wird (Bezeichnung der Firma, Ort der Werkstätte), in der der Umbau erfolgt und der Umbau aller Fahrzeuge dieser Type in der Folge in dieser Werkstätte in gleicher Weise durchgeführt wird. (...)

Der Auftrag zum Umbau und der Umbau selbst müssen bereits zu einem Zeitpunkt erfolgen, in dem sich die Fahrzeuge noch in der umsatzsteuerrechtlichen Verfügungsmacht des Erzeugers oder des Generalimporteurs befinden. Wurden die Fahrzeuge vom Generalimporteur bereits zB. an den Händler oder an den Letztabnehmer weitergeliefert, ist ein Umbau im Sinne der Verordnung nicht mehr möglich."

Gemäß Payerer in Berger/Bürgler/Kanduth-Kristen/Wakounig (Hrsg.), UStG-Kommentar 1.01, § 12 Rz 196, erfordert die VO BGBl. II Nr. 193/2002 ein "werkseitiges" Vorliegen der Merkmale: Wird ein Kombinationskraftfahrzeug durch Umbauten nachträglich so verändert, dass die Merkmale der VO BGBl. II Nr. 193/2002 erfüllt wären (seitliche Verblechung des Laderaumes, Abtrennung des Fahrgastraumes, durchgehende Bodenplatte etc.), ist eine positive Vorsteuerkorrektur nicht möglich.

Maßgeblich für die Lösung des gegenständlichen Falles ist die Frage, ob das nach § 3 Abs. 2 der VO BGBl. II Nr. 193/2002 ausdrücklich normierte Erfordernis der „Werkseitigkeit“ beim hier zu beurteilenden Fahrzeug vorliegt. Wird nämlich ein Kombinationskraftfahrzeug durch Umbauten (erst) nachträglich so verändert, dass die Merkmale der o. a. VO erfüllt wären, ist eine positive Vorsteuerkorrektur bzw. ein Vorsteuerabzug nicht möglich.

Im gegenständlichen Fall ist von folgendem Sachverhalt auszugehen: Der Volvo XC90 wurde nicht bereits fertig umgebaut an den Autohändler R. geliefert, sondern wurde vom Bw. – in

den Räumlichkeiten der Firma R. – selbst umgebaut. Damit erfolgte der Umbau des Fahrzeuges aber erst nach Erwerb des Fahrzeuges durch die Firma R., somit zu einem Zeitpunkt, zu dem die Firma R. (bereits) die umsatzsteuerliche Verfügungsmacht innehatte. Somit befand sich das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Umbaus *nicht mehr* in der umsatzsteuerrechtlichen Verfügungsmacht des Erzeugers bzw. des Generalimporteurs.

Damit ist aber die Frage, ob der hier zu beurteilende Volvo XC90 die in der VO BGBl. II Nr. 193/2002 für die Qualifizierung als Kleinlastkraftwagen angeführten Merkmale bereits werkseitig (zumindest im Zeitpunkt des Verkaufs durch den Generalimporteur) aufwies, zu verneinen. Vielmehr ist von einem nachträglichen Umbau auszugehen, sodass die vom Bw. geltend gemachten umsatz- und ertragsteuerlichen Begünstigungen (einschließlich der Gewährung der Investitionszuwachsprämie) gemäß geltender Rechtslage nicht zustehen.

Was schließlich die Argumentation des Bw. betrifft, es sei ihm unverständlich, dass nach all den Vorkehrungen, die er getroffen habe, allen Umbauten, die er getätigt habe und nicht zuletzt allen Informationen aus der Finanzverwaltung zum Trotz, sein Kfz schlussendlich nicht als Kleinlastkraftwagen gemäß Verordnung anerkannt werde, ist darauf hinzuweisen, dass den im gegenständlichen Fall anzuwendenden ertrag- und umsatzsteuerlichen Normen ein derartiger Gutglaubensschutz nicht zu entnehmen ist. Insoweit der Bw. mit diesen Ausführungen den Grundsatz von Treu und Glauben ansprechen will, ist festzuhalten, dass nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes das Legalitätsprinzip (Art. 18 B-VG) grundsätzlich stärker als jeder andere Grundsatz, insbesondere jener von Treu und Glauben, ist (Ritz, § 114 Tz 7). Im Übrigen verbleibt aber im gegenständlichen Fall für die Anwendung dieses Grundsatzes kein Raum, zumal der Bw. in seiner Berufung selbst ausführt und dies aus dem Schriftverkehr mit dem FA auch eindeutig hervorgeht, dass sich die Anfrage lediglich darauf bezogen hat, ob ein als Lkw typisiertes Fahrzeug der NOVA unterliegt oder nicht und die Frage der NOVA-Befreiung gegenständlich nicht strittig war.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Wien, am 13. August 2008