

საქართველოში ფინანსური ლიზინგის განვითარების სამართლებრივი პრობლემები

ასოც. პროფ. დოქ. ლევან გოთუა

კავკასიის უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი; თსუ-ს მონვეული ლექტორი

წინამდებარე სტატიაში განხილულია ფინანსური ლიზინგის სამართლებრივი ინსტიტუტის ზოგიერთი თავისებურება და საქართველოში ამ საფინანსო მომსახურების სამართლებრივ მონესრიგებასთან დაკავშირებული საკითხები. მოქმედი კანონმდებლობის ხარვეზები ხელს უშლის ამ უაღრესად მნიშვნელოვანი ფინანსური ინსტრუმენტის განვითარებას, რამაც დღის წესრიგში დააყენა ფინანსური ლიზინგის მრავალმხრივი სამართლებრივი დამუშავების აუცილებლობა როგორც საკანონმდებლო, ისე სამეცნიერო დონეზე. სტატიაში მსჯელობა წარმართულია სხვადასხვა ქვეყნის კანონმდებლობისა და პრაქტიკის შედარებითი ანალიზის საფუძველზე. უცხოური გამოცდილების გათვალისწინებით ნაშრომში წარმოდგენილია საქართველოში ფინანსური ლიზინგის სრულფასოვან მონესრიგებასთან დაკავშირებული წინადადებები. ავტორისეული ხედვით, ფინანსური ლიზინგი, რომელიც, ბევრ ქვეყანაში მოიაზრება ეკონომიკის რეგულირებულ სფეროდ, სასურველია საქართველოშიც მოექცეს შესაბამისი მარეგულირებელი ორგანოს გარკვეული ზედამხედველობის ქვეშ, მაგრამ, ამავდროულად, ზედამხედველობამ არ უნდა გაართულოს სალიზინგო მომსახურების მიწოდება და ამ სამართლებრივი ინსტიტუტის სფეროში საქმიანობა მიმზიდველი, მომგებიანი და საინტერესო უნდა იყოს მეწარმეთათვის. ფინანსური ლიზინგის დარგში უცხო ქვეყნების მიღწევების მიმოხილვასთან ერთად, სტატია ეხმიანება ფინანსური ლიზინგის სამართლებრივ რეფორმის საკითხით დაკავებულ უწყებათაშორის სამუშაო ჯგუფში დაგროვილ გამოცდილებასაც და ცდილობს წარმოგვიდგინოს საქართველოში ფინანსური ლიზინგის მომავალი სამართლებრივი ჩარჩოს ერთგვარ კონტურები.

საკვანძო სიტყვები: ლიზინგი, საფინანსო მომსახურება, სალიზინგო კომპანია, კომერციული ბანკი, მიკროსაფინანსო ორგანიზაცია, საქართველოს ეროვნული ბანკი, რეგისტრაცია, ზედამხედველობა, ანგარიშგება.

1. შესავალი

ფინანსური ლიზინგის დინამიური და მდგრადი სექტორი ნებისმიერ ქვეყანაში საჭიროებს როგორც ფინანსური მომსახურების სანდო მიწოდებას, ისე მომსახურებაზე თანმიმდევრულ მოთხოვნას. ფინანსური მომსახურების ბაზარი დამოკიდებულია გარემოს სტაბილურობაზე, განსაკუთრებით სამართლებრივ და ფისკალურ საკითხებთან მიმართებით. ამ ორ საკითხთან დაკავშირებული ნებისმიერი გაურკვევლობა შეამცირებს ლიზინგის ფორმით გარიგების და-

დების ინტერესს ან უარს ათქმევინებს ლიზინგის როგორც პოტენციურ გამცემს, ისე მიმღებს, დადოს ლიზინგის ხელშეკრულება.

ფინანსური ლიზინგი ტრადიციულად გამოიყენება ნებისმიერი მასშტაბის ბიზნესის (ერთი პირის საწარმოდან დაწყებული გლობალური კორპორაციით დასრულებული) მიერ ნებისმიერი ტიპის აქტივების (პატარა მოტოციკლიდან დაწყებული თვითმფრინავებით და უძრავი ქონებით დასრულებული) შესყიდვის დაფინანსებისათვის. საქართველოში ლიზინგის შედარებით მცირე სექტორი დღემდე ძირითადად კო-

ნცენტრირებული იყო ავტომობილებისა და აღჭურვილობის დაფინანსებაზე, უმთავრესად მცირე და საშუალო საწარმოების სექტორისათვის, რომლის არსებობაც ფუნდამენტური მნიშვნელობისაა მძლავრი ეკონომიკის შექმნის მიზნებისთვის. ნიშანდობლივია, რომ კორონავირუსის პანდემიამ და მასთან დაკავშირებულმა შეზღუდვებმა დიდი დარტყმა როგორც გლობალურად,¹ ისე კონკრეტულად საქართველოში, პირველ რიგში, სწორედ მცირე და საშუალო საწარმოებს მიაყენა. ამრიგად, ამ სექტორის კრიზისიდან გამოყვანა, ნახალისება და ხელახალი განვითარებისთვის შესაბამისი სამართლებრივი გარანტიების შექმნა მსოფლიოს საფინანსო სისტემისთვის ერთ-ერთი პრიორიტეტული ამოცანა გახდა.

ბანკების მხრიდან კლიენტების სესხებით დაფინანსება პრაქტიკულად მუდამ უზრუნველყოფილია ისეთი საშუალებით, როგორიცაა უძრავი თუ მოძრავი ქონება.² რადგან, როგორც წესი, მცირე და საშუალო საწარმოებს გააჩნიათ ბანკისათვის დასაგირავებლად მისაღები მხოლოდ შეზღუდული ქონება, ჩვეულებრივ, ის გამოიყენება სამუშაო კაპიტალის უზრუნველსაყოფად, რაც ფინანსური ლიზინგის სექტორს აქტივების დაფინანსების მიმწოდებლის ფუნქციასდა უტოვებს, ხოლო ფიზიკური აქტივი, ჩვეულებრივ, ლიზინგის „უზრუნველყოფის“ ფუნქციას ასრულებს. ლიზინგის გამცემი, ჩვეულებრივ, ხდება აქტივის კანონიერ მესაკუთრე და იღებს ლიზინგის მიმღებისაგან ავანსს. ავანსის თანხა ცვალებადია ლიზინგის მიმღების კრედიტუნარიანობისა და ლიზინგის საგნის ტიპიდან გამომდინარე.

ფინანსური ლიზინგის ხელშეკრულება საქართველოში სამოქალაქო კოდექსით რეგულირდება. სპეციალური კანონი ლიზინგის შესახებ, სახელდობრ, 2002 წ. კანონი „სალიზინგო

საქმიანობის ხელშეწყობის შესახებ“, ჯერ კიდევ 2011 წ. გაუქმდა. აღნიშნული განიხილება, როგორც ლიზინგის კანონმდებლობის 2011 წ. ყოვლისმომცველი რეფორმის ნაწილი, რომელიც ფაქტობრივად განსაზღვრავს ფინანსურ ლიზინგს, როგორც ცალკე სამართლებრივ ინსტრუმენტს. ხსენებულ რეფორმამდე ლიზინგი განიხილებოდა ქირავნობის სახეობად.³ გარდა ამისა, იმ შემთხვევაში, როცა მხარეთა უფლებები და მოვალეობები ვერ განისაზღვრებოდა ლიზინგის ხელშეკრულების პირობებით, 2011 წ.-მდე მოქმედი სამოქალაქო კოდექსი პირდაპირ აწესებდა ქირავნობის ხელშეკრულების შესაბამისი რეგულაციების გამოყენების სავალდებულობას. ხსენებული მიდგომა საქართველოში ფინანსური ლიზინგის განვითარებისათვის არაეფექტურად იქნა მიჩნეული სხვადასხვა ექსპერტისა და საფინანსო ინსტიტუტის მხრიდან.⁴ „სალიზინგო საქმიანობის ხელშეწყობის შესახებ“ კანონი მკაცრად გაკრიტიკდა რიგი ხარვეზების, მათ შორის მხარეთა უფლებების დისბალანსის გამო.⁵ მაგალითად, ლიზინგის გამცემი ცალსახად უპირატესი მდგომარეობიდან გამომდინარე გარიგებასთან დაკავშირებული რისკები ნაწილდებოდა არათანაბრად. ამდენად, კანონმდებლობის ხსენებული ნაწილი მომხმარებლისათვის არახელსაყრელი იყო. შედეგად, „სალიზინგო საქმიანობის ხელშეწყობის შესახებ“ კანონი შეფასდა როგორც „სამართლებრივი სიცხადისთვის საზიანო და ფუნქციონირებადი სალიზინგო ეკონომიკური ურთიერთობებისთვის ხელის შემშლელი“.⁶ გადანყდა, რომ ლიზინგის საფუძვლები მოწესრიგებულიყო სამოქალაქო კოდექსით, რომელიც 2011 წ. შემდეგ მართლაც ასხვავებს ლიზინგს და ქირავნობას და საყოველთაოდ აღიარებული საერთაშორისო პრაქტი-

¹ შეად. *Gregurec, Tomichich Furjan, Tomichich-Pupek*, The Impact of COVID-19 on Sustainable Business Models in SME's, Sustainability 2021, 13, 1098.

² შეად. *ჭანტურია/ზოიძე/ნინიძე/შენგელია/ხეცურიანი* (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი IV, ტომი II, თბილისი, 2001, 867-ე მუხლი, გვ. 194.

³ შეად. *ირემაშვილი*, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 576-ე მუხლის კომენტარი, 2016, გვ. 5, <<http://www.gccc.ge/>> [24.03.2021].

⁴ შეად. *ვიალი*, საქართველოს ახალი კანონი ლიზინგის შესახებ — კრიტიკული ანალიზი, ქართული სამართლის მიმოხილვა, 5/2002-4, გვ. 538.

⁵ შეად. *იქვე*, 532.

⁶ *იქვე*, 540.

კის საფუძველზე ემხრობა ფინანსური ლიზინგის ტრანზაქციის სამმხრივობას.

თუმცა ლიზინგის სრულფასოვან განვითარებას საქართველოში ჯერჯერობით ბევრი სხვა ფაქტორიც უშლის ხელს. ამიტომ, ვფიქრობ, ლიზინგის კანონმდებლობის რეფორმის შემდეგი ეტაპი უნდა იყოს არსებული სამართლებრივი ჩარჩოს რევიზია, კონკრეტული ორგანოების ზედამხედველობას დაუქვემდებარებელი ლიზინგის სექტორის გონივრული რეგულირების ჩარჩოებში მოქცევა, საგადასახადო კანონმდებლობის გადახედვა და ბანკებთან შედარებით სალიზინგო კომპანიების არახელსაყრელი მდგომარეობის გამოსწორება. სასურველია, საქართველოში ლიზინგის კანონმდებლობის რეფორმის შემდგომი მიზნები მოიცავდეს ასევე ლიზინგის მომსახურების განვითარების ხელშეწყობას დარგის სტაბილურობის და ლეგიტიმურობის გარანტირებისა და ლიზინგის ტრანზაქციების სამართლებრივი სახეობის ამალღების გზით.

ამ სტატიის მიზანია, გარკვეული წარმოდგენა შექმნას საქართველოში არსებული ვითარების შესაფერისი ლიზინგის მარეგულირებელი ჩარჩოს შემდგომი განვითარების პერსპექტივებზე. შესაბამისად, ვეცადე ყურადღება გამემახვილებინა ისეთ საკვანძო საკითხებზე, როგორებიცაა: ლიზინგის ბაზრის არსებული მდგომარეობა საქართველოში და ამ ფინანსური ინსტრუმენტის ზოგადი უპირატესობები; ლიზინგისა და სალიზინგო ტრანზაქციების განსაზღვრება; ლიზინგის სამართლებრივი ჩარჩო საერთაშორისო პრაქტიკასა და საქართველოს დღევანდელ სინამდვილეში; საქართველოში ლიზინგის განვითარებისთვის წარმოდგენილ რეკომენდაციათა შეჯამება და სხვ.

2. საქართველოში სალიზინგო ბაზრის მოკლე მიმოხილვა და ფინანსური ლიზინგის უპირატესობები

დღეისათვის ლიზინგის ქართული ბაზარი ვითარდება უმთავრესად იმის გამო, რომ 2011 წ. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსში ფინანსური ლიზინგის შესახებ ვრცელი დებულებე-

ბი შევიდა. არსებული მდგომარეობით, სალიზინგო ოპერაციებს საქართველოში უმეტესად აწარმოებენ კომერციული ბანკების პირდაპირი/არაპირდაპირი შვილობილი საწარმოები და რამდენიმე დამოუკიდებელი სალიზინგო კომპანია.⁷

სალიზინგო ოპერაციების წარმოებისათვის მომსახურების მიმწოდებლებს არ მოეთხოვებათ რაიმე ლიცენზიის, ავტორიზაციის ან ნებართვის მიღება. მაგალითად, ლიზინგის გამცემის საქმიანობის უფლება ენიჭება ყველა მიკროსაფინანსო ორგანიზაციას საქართველოს ეროვნულ ბანკში რეგისტრაციის საფუძველზე. უფრო ზუსტად, აღნიშნული ეხება მიკროლიზინგს, რომელიც გულისხმობს ლიზინგის ტრანზაქციის შეზღუდვას 100,000 ლარის ლიმიტით.⁸ ლიზინგის მომსახურების გაწევა თეორიულად სხვა კომერციულ იურიდიულ პირსაც შეუძლია, რამდენადაც ასეთი უფლებამოსილება არ ექვემდებარება სპეციალურ ლიცენზიას თუ ნებართვას „ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“ 2004 წ. საქართველოს კანონის შესაბამისად. ამავდროულად, საქართველოს საგადასახადო კოდექსის მიხედვით, სალიზინგო კომპანიებად მიჩნევიან მხოლოდ ის საწარმოები, რომლებიც კალენდარული წლის მოგების სულ მცირე 70%-ს იღებენ ქონების ლიზინგიდან.⁹

ლიზინგის ქართული ბაზრის განვითარების პერსპექტივიდან აუცილებლად მიმაჩნია ლიზინგის საყოველთაოდ ცნობილი ზოგიერთი უპირატესობის მოკლე მიმოხილვა:

- დაბალანსებული ანგარიშსწორება - ლიზინგის ერთ-ერთი მთავარი უპირატესობაა ის, რომ ლიზინგთან დაკავშირებული ანგარიშსწორება გადანაწილებულია რამდენიმე წელიწად-

⁷ შეად. Orjonikidze, Liparteliani, Review of Georgian Leasing Market and Perspectives for Development, European Journal of Multidisciplinary Studies, September-December 2017, Volume 2, Issue 7, 125.

⁸ „მიკროსაფინანსო ორგანიზაციების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-5 მუხლის მე-2 პუნქტი, 18/07/2006.

⁹ საქართველოს საგადასახადო კოდექსი, 206-ე მუხლის 1. ნაწილის „ძ“ ქვეპუნქტი, 12/10/2010.

დზე, რაც ამსუბუქებს ერთჯერადი ხარჯის ტვირთს. აღნიშნული ხელს უწყობს ბიზნესის მდგრად ფინანსურ მდგომარეობას;

- ხარისხიანი აქტივები - აქტივის ლიზინგისას ის რჩება ლიზინგის გამცემის საკუთრებაში, ხოლო ლიზინგის მიმღები იხდის ქირავნობის ხარჯს. ამგვარი შეთანხმების მეშვეობით ბიზნესი იღებს შესაძლებლობას ინვესტირება მოახდინოს ხარისხიან აქტივებში, რაც სხვა შემთხვევაში შეუძლებელი ან ზედმეტად ძვირი იქნებოდა;

- კაპიტალის უკეთ გამოყენება - რადგან კომპანია ირჩევს ლიზინგს და არა ინვესტირებას შესყიდვის გზით, ის ათავისუფლებს კაპიტალს ბიზნესისათვის, რათა დააფინანსოს სანარმოოს სხვა საჭიროებები ან დაზოგოს ფული კაპიტალის უკეთ ინვესტირებისთვის;

- საგადასახადო უპირატესობა - ლიზინგის გადასახდელები უმეტესად მიიჩნევა ოპერაციულ ხარჯებად და, ამდენად, სარგებელი არ ექვემდებარება დაბეგვრას;

- არასაბალანსო ვალი - მიუხედავად იმისა, რომ ლიზინგის ხარჯები აღირიცხება ისევე, როგორც საპროცენტო სარგებლის ხარჯი, ლიზინგი არ განიხილება, როგორც ვალი. ჩვეულებრივ, ლიზინგი კლასიფიცირდება, როგორც არასაბალანსო ვალი და არ აისახება კომპანიის საბალანსო უწყისში;

- დაგეგმარება - ჩვეულებრივ, ლიზინგის ხარჯი უცვლელია აქტივის ამორტიზაციის პერიოდში ან იმატებს ინფლაციის პროპორციულად. აღნიშნული აადვილებს ბიუჯეტის შედგენისას ხარჯის თუ ფულადი სახსრების გადინების დაგეგმარებას;

- დაბალი კაპიტალური დანახარჯი - ლიზინგი იდეალური არჩევანია ახლად დაფუძნებული ბიზნესისთვის იმის გათვალისწინებით, რომ ის გულისხმობს უფრო მცირე საწყის ხარჯს და კაპიტალურ დანახარჯს;

- მოძველების მიზერული რისკი - რადგან ხშირად არსებობს ტექნოლოგიის მოძველების რისკი, ლიზინგი იძლევა მნიშვნელოვან უკუგებას და აზღვევს ბიზნესს ისეთ ტექნოლოგიაში ინვესტიციისგან, რომელიც შესაძლოა მალე

მოძველდეს. მაგალითად, ფინანსური ლიზინგი იდეალურია ტექნოლოგიური ბიზნესისათვის;

- შეწყვეტის უფლებები - ლიზინგის პერიოდის ბოლოს ლიზინგის მიმღებს უფლება აქვს იყიდოს ქონება და შეწყვიტოს ლიზინგის ხელშეკრულება, რაც უფრო მოქნილ სახეს ანიჭებს ამ ბიზნესს.¹⁰

3. ფინანსური ლიზინგის განსაზღვრება და სალიზინგო ოპერაციები

ზოგადად, ლიზინგის ურთიერთობა ეფუძნება ხელშეკრულებას ლიზინგის გამცემსა (სალიზინგო კომპანიას) და ლიზინგის მიმღებს შორის მესამე მხარის (მიმწოდებლის) შესაძლო (სასურველია არაპირდაპირი) მონაწილეობით. ფინანსური ლიზინგის ხელშეკრულების ერთ-ერთი ფუნდამენტური პრინციპია, რომ ისაა ორმხრივი გარიგება ლიზინგის გამცემსა და ლიზინგის მიმღებს შორის. ლიზინგს დაქვემდებარებული აქტივის მიმწოდებელი, რა თქმა უნდა, მნიშვნელოვანი მესამე მხარეა ლიზინგის პროცესში, მაგრამ მისი, როგორც ფინანსური ლიზინგის ხელშეკრულების მხარედ მიჩნევა სადაო საკითხია.¹¹ მიმწოდებელი აწვდის საქონელს მსურველ მყიდველს, რომელიც, ფინანსური ლიზინგის შემთხვევაში, ლიზინგის მიმღებია (მიუხედავად იმისა, რომ ლიზინგის მიმღები ირჩევს ლიზინგის საგანსა და მოილაპარაკებს მასთან ყველა პირობაზე, მათ შორის, ფასზე, მიწოდების პირობებზე და სხვ.). საერთაშორისო პრაქტიკაში ლიზინგის სტანდარტული ხელშეკრულება, ჩვეულებრივ, იწყება პრეამბულით, სადაც განსაზღვრულია ხელშეკრულების ფარგლები, მიზნები და ამოცანები. მას მოსდევს ხელშეკრულების ძირითადი ტექსტი, რომელიც განსაზღვრავს ხელშეკრულების მხარეთა უფლებებსა და მოვალეობებს (ვალდებულებე-

¹⁰ შეად. *Wendzel*, Advantages of Leasing, 2011, <https://www.biorealty.com/file/advantages_of_leasing.pdf>, [24.03.2021].

¹¹ შეად. *Kronke*, Financial Leasing and its Unification by UNIDROIT – General Report, Uniform Law Review, 2011-1/2, 27.

ბს).¹² გარდა ამისა, ლიზინგის ყოვლისმომცველი ხელშეკრულების შესადგენად გონივრულია განისაზღვროს მესამე მხარის (მიმწოდებლის) ფინანსურ ლიზინგში მონაწილეობის ისეთი უმთავრესი ელემენტები, როგორებიცაა:

- მიმწოდებლის სამართლებრივი მდგომარეობა, უფლებები და მოვალეობები (ვალდებულებები) ლიზინგის ხელშეკრულების ფარგლებში;

- მიმწოდებლის დამოკიდებულება ლიზინგის გამცემთან;

- მიმწოდებლის დამოკიდებულება ლიზინგის მიმღებთან;

- შეძლებისდაგვარად, ხელშეკრულების საგნის ანუ ქონების დეტალები და სპეციფიკაცია, რაც მოიცავს შეთანხმებას შემდეგ საკითხებზე:

- ლიზინგისათვის თავსებადი ქონების ტიპი;
- ხსენებულ ქონებაზე საკუთრების გადაცემა (მიწოდების ხელშეკრულება);

- იურიდიული საკითხები;

- ეკონომიკური საკითხები (სარგებლობა და ფლობა);

- დეფოლტი;

- მიზეზები;

- სამართლებრივი დაცვა;

- ხელშეკრულების შეწყვეტის პირობები:

- წარმატებით დასრულება;

- ქონების მფლობელობაში დაბრუნება.¹³

ევროკავშირს და საქართველოს შორის 2013 წ. დადებული ასოცირების ხელშეკრულების პერსპექტივიდან, რომელიც, სხვა საკითხებთან ერთად, მოიცავს ადგილობრივი კანონმდებლობის ჰარმონიზაციას ევროკავშირის სტანდარტებთან და არაერთხელ ახსენებს ლიზინგსაც,¹⁴ ევროკავშირის დონეზე ლიზინგის რეგულირების ერთიანი სტანდარტი შესაძლოა საქართველოში ახალი კანონმდებლობის დანერგვის ძირითადი საფუძველი ყოფილიყო. თუმცა, რამდენადაც ლიზინგის დარგი ცენტრალიზებულად არ რეგულირდება ევროკავშირის მიერ და ზემოხსენებული ასოცირების ხელშეკრულების ლიზინგთან დაკავშირებული დებულებებიც ერთობ აბსტრაქტული ხასიათისაა, არ არსებობს ევროკავშირის დონეზე ლიზინგის იმგვარი უნიფიცირებული სამართლებრივი ჩარჩო, რომელიც ჩვენში ამ სექტორის სამართლებრივი განვითარებისთვის გზამკვლევის ფუნქციას შეასრულებდა.

1988 წლის UNIDROIT-ის¹⁵ ოტავის კონვენცია საერთაშორისო ფინანსური ლიზინგის შესახებ, რომელიც ხელმოწერილია 20 ქვეყნის მიერ და დღეისათვის ძალაშია ათ ქვეყანაში, ცალსახად ეხება მხოლოდ საერთაშორისო ლიზინგს.¹⁶ თუმცა, მის დებულებებს ასევე დიდი მნიშვნელობა აქვს ადგილობრივ ფინანსურ ლიზინგთან მიმართებითაც. აღნიშნული კონვენციის ფუნდამენტურ მიზნებად მიჩნეულია შემდეგი: ლიზინგის სამხრისი ურთიერთობის აღიარება; მიმწოდებლისათვის პასუხისმგებლობის დაკისრება ლიზინგს დაქვემდებარებული ქონების ხარისხზე; მესამე მხარის წინაშე ლიზინგის გამცემის პასუხისმგებლობის შეზღუდვა; ლიზინგის გამცემის ინტერესის დაცვა ლიზინგის მიმღების გაკოტრების შემთხვევაში; ლიზინგის გამცემის ინტერესის დაცვა ლიზინგის მიმღე-

ნგსაც,¹⁴ ევროკავშირის დონეზე ლიზინგის რეგულირების ერთიანი სტანდარტი შესაძლოა საქართველოში ახალი კანონმდებლობის დანერგვის ძირითადი საფუძველი ყოფილიყო. თუმცა, რამდენადაც ლიზინგის დარგი ცენტრალიზებულად არ რეგულირდება ევროკავშირის მიერ და ზემოხსენებული ასოცირების ხელშეკრულების ლიზინგთან დაკავშირებული დებულებებიც ერთობ აბსტრაქტული ხასიათისაა, არ არსებობს ევროკავშირის დონეზე ლიზინგის იმგვარი უნიფიცირებული სამართლებრივი ჩარჩო, რომელიც ჩვენში ამ სექტორის სამართლებრივი განვითარებისთვის გზამკვლევის ფუნქციას შეასრულებდა.

1988 წლის UNIDROIT-ის¹⁵ ოტავის კონვენცია საერთაშორისო ფინანსური ლიზინგის შესახებ, რომელიც ხელმოწერილია 20 ქვეყნის მიერ და დღეისათვის ძალაშია ათ ქვეყანაში, ცალსახად ეხება მხოლოდ საერთაშორისო ლიზინგს.¹⁶ თუმცა, მის დებულებებს ასევე დიდი მნიშვნელობა აქვს ადგილობრივ ფინანსურ ლიზინგთან მიმართებითაც. აღნიშნული კონვენციის ფუნდამენტურ მიზნებად მიჩნეულია შემდეგი: ლიზინგის სამხრისი ურთიერთობის აღიარება; მიმწოდებლისათვის პასუხისმგებლობის დაკისრება ლიზინგს დაქვემდებარებული ქონების ხარისხზე; მესამე მხარის წინაშე ლიზინგის გამცემის პასუხისმგებლობის შეზღუდვა; ლიზინგის გამცემის ინტერესის დაცვა ლიზინგის მიმღების გაკოტრების შემთხვევაში; ლიზინგის გამცემის ინტერესის დაცვა ლიზინგის მიმღე-

¹² შეად. *Maulidiana, Implementation of Leasing Contract in Non-Banking Finance Institutions*, European Research Studies Journal, 2018, Volume XXI, Issue 4, 260-261.

¹³ შეად. International Finance Corporation, *Leasing Handbook*, 2006, 11-12, <<https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/83d43d5c-6f2f-4fb1-951c-af465098b4f9/TanzaniaLeasingHandbook2006.pdf?MOD=AJPERES&CVID=jdrvjr>>, [24.03.2021].

¹⁴ შეად. ასოცირების შესახებ შეთანხმება ერთის მხრივ, საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერგიის გაერთიანებას და მათ ნევრ სახელმწიფოებს შორის, 114-ე მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის მე-2 ნაწილის მე-3 აბზაცი, 27/06/2014.

¹⁵ კერძო სამართლის უნიფიკაციის საერთაშორისო ინსტიტუტი (ავტორის შენიშვნა).

¹⁶ შეად. *Unidroit Convention on International Financial Leasing*, Ottawa, 28/05/1988, Article 3, <<https://www.unidroit.org/leasing-ol/leasing-english>>, [24.03.2021].

ბის მიერ საკუთარი ვალდებულებების შეუსრულებლობის შემთხვევაში.¹⁷

ფინანსურ ლიზინგთან დაკავშირებული საყოველთაოდ აღიარებული საერთაშორისო პრაქტიკის იდენტიფიკაციის კიდეც ერთი მნიშვნელოვანი წყაროა 2008 წლის UNIDROIT-ს რომის მოდელური კანონი ლიზინგის შესახებ. ამ სანიმუშო კანონპროექტით, იმისათვის, რომ გარიგება მივიჩნიოთ ლიზინგის ხელშეკრულებად, ის უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ არსებით პირობებს:

- ლიზინგის მიმღები ირჩევს ლიზინგის საგანსა (ქონებას) და მიმწოდებელს;
- ლიზინგის გამცემი შეისყიდის ლიზინგის საგანს (ქონებას) ლიზინგის ხელშეკრულების მიზნებისათვის და ხსენებული ფაქტი ცნობილი იქნება მიმწოდებლისათვის;
- ლიზინგის მიმღების მიერ გადახდილი ღირებულება დასაშვებია ფარავდეს ლიზინგის საგნის (ქონების) ან მისი ნაწილის ამორტიზაციის ხარჯებს. ლიზინგის ხელშეკრულების საფუძველზე ლიზინგის მიმღებს ასევე უფლება აქვს შეისყიდოს ლიზინგის საგანი (ქონება) ან მისი ნაწილი.¹⁸

4. ფინანსური და საოპერაციო ლიზინგი, ქირავნობა

ლიზინგის განსაზღვრებასთან დაკავშირებული ერთ-ერთი უმთავრესი საკითხი არის ლიზინგის ორი ტიპის - ფინანსური და საოპერაციო ლიზინგის სწორი აღქმა. ლიზინგის ამ ორ ფორმას შორის განსხვავების გაგება ფუნდამენტური ელემენტი უნდა იყოს სალიზინგო კანონმდებლობის სრულყოფით დაკავებული ნებისმიერი პირისთვის, თუმცა, საერთაშორისო ექსპერტების ცნობებით, ლიზინგის სახეებს

შორის გამიჯვნა არც თუ მარტივად ხდება.¹⁹ მოლდოვაში ტერმინმა „ლიზინგი“ არაერთი პრობლემა წარმოშვა ლიზინგის კანონში, რადგან ხანდახან ლიზინგის ორივე სახე კანონმდებლობით განიხილება ისე, რომ ზუსტად არაა ცნობილი ლიზინგის რომელი კონკრეტული ფორმა იგულისხმება ან თუ შესაბამისი დებულება ლიზინგის ამ ორივე სახეს მოიცავს.²⁰ კანონი, რომელიც გაურკვევლობას იწვევს იურისტებშიც კი, ნაკლებად სავარაუდოა ამარტივებდეს მართლმსაჯულებისთვის მისაღები ხელშეკრულებების შედგენას. ვგონებ, კანონმა მაქსიმალურად უნდა შეამციროს სასამართლოს ოფიციალური პირების მიერ შესაბამისი ნორმების ინტერპრეტაციის ასპარეზი, რომ ლიზინგის გამცემმა და მიმღებმა შეძლებისდაგვარად წინასწარ იცოდნენ როგორ გადაწყდება დავა, რაც შეამსუბუქებს მართლმსაჯულების სისტემის ტვირთს სასამართლომდე მისული დავების რიცხვის შემცირების ხარჯზე.

ინგლისურ ენაში დამკვიდრებული ტერმინოლოგიის თანახმად, ფინანსური ლიზინგი გულისხმობს სამი მხარის სამართლებრივ ურთიერთობას, რაც განსხვავდება საოპერაციო ლიზინგისგან უპირველესად ფინანსური მომსახურების აღნიშნული სამმხრივი სამართლებრივი ხასიათით. გარდა ამისა, აშშ-ის სამართლის დოქტრინის შესაბამისად, კაპიტალური ლიზინგი, რომელიც გულისხმობს ტრანზაქციას, რომლის ფარგლებშიც ლიზინგის გამცემი და მიმღები სხვადასხვა იურიდიული/ფიზიკური პირები არიან, თავის მხრივ, განსხვავდება ფინანსური ლიზინგისაგან.²¹

¹⁷ შეად. ირემაშვილი, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 576-ე მუხლის კომენტარი, 2016, გვ. 3, <<http://www.gccc.ge/>> [24.03.2021].

¹⁸ შეად. Unidroit Model Law on Leasing, Rome, 13/11/2008, Article 2, <https://www.unidroit.org/instruments/leasing/model-law>, [24.03.2021].

¹⁹ შეად. Kronke, Financial Leasing and its Unification by UNIDROIT – General Report, Uniform Law Review, 2011-1/2, 27.

²⁰ შეად. Law of the Republic of Moldova on Leasing, 2005,

<<https://www.ebrd.com/downloads/legal/securities/leasing.pdf>>, [10.03.2021].

²¹ შეად. Susan S. K. Lee, Capital and Operating Leases - a Research Report, Federal Accounting Standards Advisory Board, 2003, 10-11, <<http://files.fasab.gov/pdffiles/combinedleasev4.pdf>>, [24.03.2021].

ნახსენებ პრობლემატიკასთან მიმართებით აღსანიშნავია, რომ ქართული სამართლებრივი ტერმინოლოგია არ დგას იმავე სირთულის წინაშე, რომელიც გააჩნია ინგლისურს. ამას მართულ კანონმდებლობაში გამოიყენება რაიმე თარგმანის გარეშე და ის შეგვიძლია ექსკლუზიურად ფინანსურ ლიზინგთან გავაიგივოთ. რაც შეეხება საოპერაციო ლიზინგს, ის მოცულია ქართული ტერმინით „იჯარა“. წინამდებარე ნაშრომის მიზნებისათვის, მითითება ფინანსურ/კაპიტალურ თუ დაფინანსების ლიზინგზე ან უბრალოდ „ლიზინგზე“ უნდა გავიგოთ, როგორც საერთო მითითება მომსახურების ამ ფორმაზე და საბოლოოდ გავმიჯნოთ ის საოპერაციო ლიზინგისაგან ანუ იჯარისგან. ამგვარად, განსხვავება ტერმინებს: „ფინანსური ლიზინგი“, „კაპიტალური ლიზინგი“ და „დაფინანსების ლიზინგი“ შორის, ამ სტატიის მიზნებისთვის ნაკლებად აქტუალურია.

ლიზინგის ხელშეკრულება ტრადიციულად მიიჩნევა ქირავნობის ატიპიურ ფორმად ან გარიგებად, რომელიც ეფუძნება ხელშეკრულების დადების ზოგად ფუნდამენტურ უფლებას, ანუ ის ქირავნობიდან მომდინარე ხელშეკრულების კონკრეტული სახეა.²² ის იდება ლიზინგის გამცემსა და ლიზინგის მიმღებს შორის, ხოლო ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულება იდება ლიზინგის გამცემსა და მიმწოდებელს შორის. შესაბამისად, ხსენებული სამმხრივი სამართლებრივი ურთიერთობის (არ აგვერიოს სამმხრივ ხელშეკრულებაში) ძალაში შესვლისათვის აუცილებელი ძირითადი ნაბიჯებია:

1. ლიზინგის მიმღები ირჩევს მიმწოდებელსა და ლიზინგის საგანს;

2. ლიზინგის მიმღები დებს ლიზინგის ხელშეკრულებას ლიზინგის გამცემთან;

3. ლიზინგის გამცემი დებს ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულებას მიმწოდებელთან; და

4. მიმწოდებელი გადასცემს ლიზინგის საგანს ლიზინგის მიმღებს.²³

ქირავნობის ლიზინგისაგან გამიჯვნა ასევე შესაძლებელია ფინანსური დაწესებულების მიერ ლიზინგის გამცემის ფუნქციის შესრულებით, სადაც მისი ვალდებულებები არაა ისეთი მოცულობითი, როგორც მეიჯარის ვალდებულებები იჯარის ანუ საოპერაციო ლიზინგის შემთხვევაში. ფინანსური ლიზინგის დროს ლიზინგის გამცემის შეზღუდული ამოცანების და ფუნქციების გამო ლიზინგის მიმღების ძირითადი მოთხოვნები მიმართულია მიმწოდებლის მიმართ.²⁴

5. გავრცელებული მცდარი შეხედულებები ლიზინგის თაობაზე

არსებითი პრობლემა, რომელმაც გავლენა იქონია ლიზინგის სექტორზე მთელ მსოფლიოში, არის ლიზინგის პროდუქტის ფუნდამენტური გაგების ნაკლებობა. მიუხედავად იმისა, რომ ლიზინგის გამცემთა უმრავლესობა დაგვეთანხმება, რომ ბაზარზე მათ მიერ შეთავაზებული პროდუქტი მარტივია, არსებობს ლიზინგის ფუნქციური შესაძლებლობების და უპირატესობების აღქმასთან დაკავშირებული ბევრი არასწორი ვარაუდი ისეთ მნიშვნელოვან და გავლენიან სუბიექტთა შორისაც კი, როგორებიც არიან ბანკირები, ბუღალტრები, იურისტები და, რაც ყველაზე მეტად სამწუხაროა, მოსამართლეები.

გავრცელებული მცდარი შეხედულებები, მაგალითად, მოიცავს შემდეგს:²⁵

²³ შეად. Guojin Liu, Birmingham Law School, 2010, 33,

<https://etheses.bham.ac.uk/id/eprint/741/1/Liu10PhD_A1a.pdf>, [24.03.2021].

²⁴ შეად. ირემაშვილი, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 576-ე მუხლის კომენტარი, 2016, გვ. 9, <<http://www.gccc.ge/>> [24.03.2021].

²⁵ შეად. Pandey, Myths and Realities about Leasing, Vikalpa, Vol. 11, No. 4, Oct.-December 1986, 276-277.

²² შეად. ირემაშვილი, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 576-ე მუხლის კომენტარი, 2016, გვ. 8, <<http://www.gccc.ge/>> [24.03.2021].

არასწორი აღქმა	რეალობა
ლიზინგის გამცემი შეისყიდის აღჭურვილობას და ავტომობილებს და შემდეგ მოიძიებს პოტენციურ მომხმარებელს ამ ქონების ლიზინგისათვის.	ჩვეულებრივ, ლიზინგის გამცემი შეისყიდის აღჭურვილობას და ავტომობილებს მიმწოდებლისაგან, მომხმარებლის (ლიზინგის მიმღების) მოთხოვნით.
თუ ლიზინგის მიმღები არ იხდის ლიზინგის შენატანს და ლიზინგის გამცემი იბრუნებს ქონებას, ეს საკმარისია ლიზინგის შესაწყვეტად, ლიზინგის მიმღების საქმეში შემდგომი ჩართვის ან პასუხისმგებლობის გარეშე.	ლიზინგის გამცემს უფლება აქვს მოითხოვოს ზიანის ანაზღაურება და არა ლიზინგის ხელშეკრულების შეწყვეტა.
ლიზინგის გამცემი მოითხოვს გადასახადების დაქვითვას.	ჩვეულებრივ, ლიზინგის მიმღები ითხოვს გადასახადების დაქვითვას.
ლიზინგის მიმღების სალიზინგო ქირა სრულად ექვემდებარება გადასახადისაგან გათავისუფლებას.	ლიზინგის მიმღების სალიზინგო ქირა სრულად არ ექვემდებარება გადასახადისაგან გათავისუფლებას. სხვადასხვა ქვეყნის საგადასახადო კოდექსი, ჩვეულებრივ, ზღუდავს თანხას, რომელიც შესაძლოა დაიქვითოს.
სალიზინგო კომპანიები კისრულობენ მეტ რისკს, ვიდრე ბანკები.	ფაქტობრივად, საკმაოდ ხშირად, ბანკის მხრიდან დაფინანსების უზრუნველყოფა უფრო რთული გახდა.
სალიზინგო კომპანიები ლიზინგით გასცემენ ნებისმიერ ქონებას, რომელიც სურს ლიზინგის მიმღებს.	მიუხედავად იმისა, რომ ხსენებული საკითხი არაა განსაზღვრული კანონმდებლობით, სამართლო პრაქტიკა საქართველოში ზღუდავს ლიზინგის საგნებს: „მოძრავი ნივთებით, რომლებიც არ არის ერთმანეთის შემადგენელი ნაწილები, მაგრამ განკუთვნილია ერთმანეთის სამსახურისთვის და დაკავშირებულია საერთო სამეურნეო დანიშნულებით.“ ¹
ბანკებს შეუძლიათ აწარმოონ დღგ-ით დასაბეგრი ტრანზაქციები ისევე, როგორც სალიზინგო კომპანიებს.	საგადასახადო კოდექსები განასხვავებენ სალიზინგო ტრანზაქციებს ჩვეულებრივი საბანკო მომსახურებისაგან.
ლიზინგი მუდამ უფრო ძვირია, ვიდრე საბანკო სესხი.	ლიზინგის ღირებულება მნიშვნელოვანწილად დამოკიდებულია ქონებაზე, რომელიც ლიზინგით გაიცემა და ლიზინგის ხელშეკრულების ვადაზე, რის გამოც ლიზინგის ღირებულება შესაძლოა ნაკლები იყოს, ვიდრე საბანკო სესხისა.

¹ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2002 წლის 8 ნოემბრის N3კ-771-02 განჩინება.

6. საერთაშორისო გამოცდილების ზოგიერთი ასპექტი

როცა სალიზინგო კომპანია დეფოლტის შემთხვევაში ცდილობს მიიღოს კომპენსაცია სამართლოს მეშვეობით, მნიშვნელოვანია სასამართლოს სწორად ესმოდეს ლიზინგის არსი, განსაკუთრებით ლიზინგის შესახებ სათანადო საკანონმდებლო ჩარჩოს არარსებობის პირობებში. ეს აუცილებელი არაა გულისხმობდეს, რომ ქვეყნებს, სადაც მიღებულია ლიზინგის კანონი, გააჩნიათ უპირატესობა მათთან შეარებით, სადაც ასეთი კანონი არაა. ლიზინგის მომწესრიგებელი უზუსტო და სუსტი კანონი, რომლის მიღებაც შეიძლება გამონეგული იყოს მისი შემდგენლების სალიზინგო საქმიანობაში გამოუცდელობით, სავარაუდოდ მეტ პრობლემას შეუქმნის ლიზინგის გამცემს იმ შემთხვევათა შემთხვევით, როცა ლიზინგის მომწესრიგებელი სპეციალური კანონი საერთოდ არ არსებობს.

არსებობს მაგალითები ქვეყნებისა, სადაც ლიზინგის შესახებ სპეციალური კანონმდებლობა არ არის მიღებული, მაგრამ იქ არსებობს ლიზინგის დინამიური სექტორი.

ევროპის ორ უმსხვილეს ეკონომიკაში - გაერთიანებულ სამეფოში, სადაც 2019 წ. მთლიანი შიდა პროდუქტი შეადგენდა 2,52 ტრილიონ ევროს, და გერმანიაში, რომლის 2019 წ. მთლიანი შიდა პროდუქტი იყო 3,45 ტრილიონი ევრო,¹ სალიზინგო ინდუსტრია მეტად წარმატებულად მუშაობს თვით სექტორთან თუ პროდუქტთან დაკავშირებული სპეციალური კანონის გარეშე. გაერთიანებული სამეფოს ლიზინგის მოცულობა 2017 წლისთვის შეადგენდა მთლიანი შიდა პროდუქტის 3,52%-ს, გერმანიაში კი 2.12%-ს, რაც მსოფლიოში ერთ-ერთი საუკეთესო შედეგებია.²

ამგვარად, მიუხედავად იმისა, რომ ხსენებული ქვეყნები წარმოადგენენ ევროპის უძლიერეს

რეს და მოწინავე ქვეყნებს ეკონომიკური თვალსაზრისით, მათ არ გააჩნიათ სპეციალური კანონები ლიზინგის შესახებ. ამავდროულად ნიშანდობლივია, რომ გერმანიასა და ბრიტანეთში მეტად მტკიცეა სამოქალაქო კოდექსები, საერთო სამართალი და სახელშეკრულებო სამართალი. ამ ქვეყნებში ასევე მოქმედებს მეტად ეფექტური სასამართლო სისტემა.

ბულგარეთში - ევროპის კავშირის შედარებით ახალ წევრ სახელმწიფოში - ასევე ლიზინგის სპეციალური კანონის გარეშე მოქმედებს ლიზინგის მზარდი სექტორი, რომელიც უმთავრესად ეყრდნობა ლიზინგის ბერძენ, გერმანელ, ფრანგ და იტალიელ გამცემებს.³ მიუხედავად იმისა, რომ ბულგარეთში ლიზინგი მოწესრიგებულია „მენარმეობის შესახებ“ კანონში,⁴ სადაც განსაზღვრულია რისკები, დადგენილია ლიზინგის გამცემის და ლიზინგის მიღების ვალდებულებები და გვხვდება მითითება ქველიზინგზეც კი, ბულგარული სალიზინგო კომპანიების საოპერაციო ღირებულება მილიარდ ევროს ოდენობას მიუახლოვდა, რაც მთლიანი შიდა პროდუქტის თითქმის 2%-ია.⁵

ამ ეტაპზე თვალსაჩინოა გლობალური ტენდენცია, რომ ლიზინგის მარეგულირებელი ნორმები აღარ შეიცავენ საკუთრების უფლების ტრადიციულ განსაზღვრებას და აკვალიფიცირებენ ლიზინგს როგორც „უზრუნველყოფილ გარიგებას“. ⁶ ვფიქრობ, სალიზინგო ქონების ხსენებული ახალი განსაზღვრება შეიცავს რისკს, რომ ლიზინგის გამცემების ექსკლუზიუ-

¹ შეად. <<https://www.statista.com/statistics/685925/gdp-of-european-countries/>>, [24.03.2021].

² შეად. <<https://www.statista.com/statistics/607933/leasing-volume-gdp-share-by-country/>>, [24.03.2021].

³ შეად. <<https://leasing.addventure.bg/en/the-leading-leasing-companies-in-bulgaria-2020/>>, [24.03.2021].

⁴ შეად. Financial Leasing accross countries, 2, <<https://www.ebrd.com/documents/ogc/financial-leasing.pdf>>, [24.03.2021].

⁵ შეად. <<https://www.statista.com/statistics/607933/leasing-volume-gdp-share-by-country/>>, [24.03.2021].

⁶ შეად. Short Overview of Secured Transactions Reform, <https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/ba691d9a-6b03-4f70-bd61-23691d62189c/ECACIP_Publications_OverviewSTR reforms2016.pdf?MOD=AJPERES&CVID=IJhC3NR>, [24.03.2021].

რი საკუთრების უფლება სალიზინგო ქონებაზე გაუქმდეს და ლიზინგის გამცემები რეკლასიფიცირდნენ „უზრუნველყოფილ კრედიტორებად“. ამავდროულად, ლიზინგის მიმღებებს შეეძლებათ დააგირავონ მათი „ინტერესი“ სალიზინგო ქონებაში სხვა სესხის უზრუნველყოფის მიზნით. თუ საქართველოში ახალი სალიზინგო კანონმდებლობის შედგენისას დავუშვებთ ხსენებული ტენდენციის უკონტროლო ზრდას (რომელსაც, ჩემი ინფორმაციით, მხარს უჭერენ უფრო თეორეტიკოსები, ვიდრე ლიზინგის პრაქტიკოსები), ამან შეიძლება უარყოფითი გავლენა იქონიოს არა მხოლოდ ლიზინგის სექტორის განვითარებაზე, არამედ ზოგადად ქვეყნის ეკონომიკაზეც, რადგან ლიზინგის გამცემებს შეიძლება არ დარჩეთ სხვა არჩევანი გარდა იმისა, რომ გაამკაცრონ კრედიტის დამტკიცების საკუთარი კრიტერიუმები.

ლიზინგი ასევე იძლევა ვალდებულების დარღვევისას ქონებაზე აღსრულების ან მისი მფლობელობაში დაბრუნების სწრაფ შესაძლებლობას, განსაკუთრებით დაუკმაყოფილებელი სესხების აღსრულებასთან შედარებით. ქონების მფლობელობაში დაბრუნების პროცესი, როგორც წესი, გვერდს უვლის სარჩელებით გადატვირთულ სასამართლო სისტემას და იძლევა შესაბამისი ქონების განკარგვის გაცილებით უფრო ეფექტურ საშუალებებს.

მიუხედავად იმისა, რომ დღეისათვის საქართველოში მოქმედი სამოქალაქო კოდექსი თითქოსდა წყვეტს ფინანსური ლიზინგის თითქმის ყველა უმნიშვნელოვანეს საკითხს, ექსპერტები მიიჩნევენ,⁷ რომ კანონმდებლობა ჯერაც საჭიროებს სრულყოფას, მაგალითად, ქონების მფლობელობაში დაბრუნების უფლებებსა და პროცედურებთან დაკავშირებით. ასევე არსებითია ზუსტად მონესრიგდეს გადახისუნარო ლიზინგის გამცემის დამოკიდებულება მისი კრედიტორების მოთხოვნებთან დაკავშირებით.

⁷ რისი დასტურიცაა საქართველოს მთავრობის მიერ 2017 წ. ინიცირებული და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის დახმარებით მიმდინარე რეფორმა, რომლის ფარგლებშიც იგეგმება ქართული კანონმდებლობის სრულყოფა სალიზინგო სექტორის განვითარების მიზნით (ავტორის შენიშვნა).

ვშირებით. უმნიშვნელოვანესად მიმაჩნია, რომ ლიზინგის მიმღების მფლობელობისა და სარგებლობის უფლებები დაცული იყოს ლიზინგის გამცემის გაკოტრების შემთხვევაში.

6. ლიზინგის არსებული სამართლებრივი ჩარჩო საქართველოში

ქართულ სამართალში ლიზინგთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი დებულებების უმეტესობა მონესრიგებულია საქართველოს სამოქალაქო კოდექსში, რომელიც განსაზღვრავს ფინანსურ ლიზინგის ხელშეკრულებას, როგორც ტრანზაქციას, რომლის ფარგლებშიც ლიზინგის გამცემი ვალდებულია გადასცეს კონკრეტული ქონება ლიზინგის მიმღებს სარგებლობაში ხელშეკრულებაში მითითებული ვადით, ქონების შესყიდვის უფლებით ან მის გარეშე.⁸ გარდა ამისა, სამოქალაქო კოდექსის იმავე მუხლის თანახმად, ლიზინგის მიმღები ვალდებულია კონკრეტული პერიოდულობით გადაუხადოს ლიზინგის გამცემს იმ პირობით, რომ:

ა) ლიზინგის მიმღები განსაზღვრავს ქონებას და ირჩევს მიმწოდებელს, რომლისგანაც შეისყიდის ან სხვაგვარად მიიღებს ქონებას;

ბ) ლიზინგის გამცემი შეიძენს ლიზინგით გასაცემ ქონებას, ხოლო მიმწოდებელი ინფორმირებული იქნება ამის შესახებ.

სამოქალაქო კოდექსის 576-ე მუხლი (მე-2 ნაწილი) ასევე ადგენს, რომ მიმწოდებელი იმავდროულად შესაძლოა იყოს ლიზინგის გამცემიც, თუ მიმწოდებლის ჩვეული საქმიანობა გულისხმობს ქონების მიწოდებას ან ლიზინგს. ქონების შეძენა შესაძლებელია ასევე ლიზინგის მიმღებისაგან, რაც ნათლად გვიჩვენებს, რომ ლიზინგის გამცემს/მიმწოდებელს უფლება აქვს ასევე შეიძინოს ლიზინგის მიმღების ქონება.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 576-ე მუხლშივე (მე-4 ნაწილი) განსაზღვრულია, რომ ლიზინგის საგანი დაუშვებელია იყოს ფული, ფასიანი ქაღალდი ან წილი საწარმოში. აღნიშნული, როგორც ჩანს, ერთადერთი გამონაკლისია.

⁸ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 576-ე მუხლის 1. ნაწილი, 26/06/1997.

კლისია. სამოქალაქო კოდექსი არ უთითებს შეიძლება თუ არა ხელშეკრულების საგნად მხოლოდ მოძრავი ქონების გამოყენება თუ დასაშვებია ასევე უძრავი აქტივების ლიზინგიც. მიუხედავად იმისა, რომ ქართული სასამართლო პრაქტიკა განსაზღვრავს ლიზინგის საგანს, როგორც „მოძრავ ნივთებს, რომლებიც არ არის ერთმანეთის შემადგენელი ნაწილები, მაგრამ განკუთვნილია ერთმანეთის სამსახურისთვის და დაკავშირებულია საერთო სამეურნეო დანიშნულებით“,⁹ ფაქტობრივად, „საჯარო რეესტრის შესახებ“ საქართველოს კანონის თანახმად, ხსენებულ მარეგისტრირებელ ორგანოს უფლება აქვს აწარმოოს როგორც უძრავი, ისე მოძრავი ქონების ლიზინგის აღრიცხვა.¹⁰

რაც შეეხება სალიზინგო ქონებას, ის შესაძლოა ხელახლა გაიცეს ლიზინგით შესაბამისი ხელშეკრულების დასრულების ან შეწყვეტის შემდეგ, თუმცა, სამოქალაქო კოდექსის შესაბამისი დებულებების ასამოქმედებლად, ლიზინგის გამცემი ვალდებულია მიიღოს ლიზინგის მიმღების დადასტურება ქონების დამოუკიდებლად შერჩევის თაობაზე.¹¹ ეს ნიშნავს იმას, რომ ხსენებული ტრანზაქციის ლიზინგად ჩათვლის მიზნით, ლიზინგის მიმღებმა უნდა დაადასტუროს, რომ დამოუკიდებლად შეარჩია ლიზინგის საგანი და ცნოს ფაქტი, რომ შესაბამისი აქტივები მას ლიზინგით მეორედ (მესამედ და ა.შ.) გადაეცემა.

მიმწოდებელთან მიმართებით ლიზინგის მიმღების უფლებაც სამოქალაქო კოდექსით რეგულირდება: მიმწოდებლის ვალდებულებები, რომლებიც განსაზღვრულია ლიზინგის გამცემსა და მიმწოდებელს შორის ხელშეკრულებით ასევე უნდა გავრცელდეს ლიზინგის მიმღებზეც, თუმცა, დაუშვებელია მიმწოდებელი პასუხისმგებელი იყოს როგორც ლიზინგის მიმღების, ისე ლიზინგის მიმღების წინაშე ერთი

და იგივე ზიანისათვის.¹² გარდა ამისა, ლიზინგის მიმღების მოთხოვნით, ლიზინგის გამცემი ვალდებულია დაუთმოს ლიზინგის მიმღებს საკუთარი უფლებები მიმწოდებელთან დადებული ხელშეკრულების შესრულების მოთხოვნასთან დაკავშირებით.¹³

სამოქალაქო კოდექსის 577-ე მუხლის შემდეგი სამი ნაწილის მიხედვით: მიმწოდებელთან დადებული ხელშეკრულების ნებისმიერი შესწორება, რომელიც გავლენას ახდენს ლიზინგის მიმღების უფლებებზე, შეიძლება განხორციელდეს მხოლოდ ლიზინგის მიმღების თანხმობით; მხარეთა ნებისმიერი ზემოთ განხილული შეთანხმება რომელიც ეხება ლიზინგის მიმღების უფლებებს მიმწოდებლის მიმართ უნდა ჩაითვალოს ბათილად; და ლიზინგის მიმღებს უფლება აქვს არ დაეთანხმოს მიმწოდებელთან ხელშეკრულების შესწორებას, შეწყვეტას ან მოშლას ლიზინგის გამცემის თანხმობის გარეშე.

სალიზინგო კანონმდებლობის 2011 წ. რეფორმის შედეგად, რომლის მიხედვითაც შესწორებები შევიდა სამოქალაქო კოდექსში, ასევე განისაზღვრა მხარეთა უფლებები სალიზინგო ქონებასთან მიმართებაში. კერძოდ, სალიზინგო ქონება უნდა იყოს ცალკე უფლების საგანი მაშინაც კი, თუ ის შეიქნება სხვა საგანის ან არამატერიალური ქონების მნიშვნელოვანი კომპონენტი.¹⁴ ლიზინგს დაქვემდებარებული ქონების მყიდველი იკავებს ლიზინგის მიმწოდებლის ადგილს და კისრულობს ფინანსური ლიზინგის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე ლიზინგის მიმწოდებლის უფლებებსა და მოვალეობებს.¹⁵

ვალდებულებების შესრულებაზე უარის თქმის დაუშვებლობა კიდევ ერთი საკითხია, რომელიც სამოქალაქო კოდექსში დამკვიდრდა სალიზინგო კანონმდებლობის 2011 წ. რეფორ-

⁹ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2002 წლის 8 ნოემბრის N3კ-771-02 განჩინება.

¹⁰ შეად. „საჯარო რეესტრის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-11 მუხლის 1. ნაწილის „ი“ და მე-16 მუხლის 1. ნაწილის „ბ“ ქვეპუნქტები, 19/12/2008.

¹¹ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 576-ე მუხლის მე-3 ნაწილი, 26/06/1997.

¹² საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 577-ე მუხლის 1. ნაწილი, 26/06/1997.

¹³ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 577-ე მუხლის მე-2 ნაწილი, 26/06/1997.

¹⁴ შეად. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 578-ე მუხლის 1. ნაწილი, 26/06/1997.

¹⁵ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 577-ე მუხლის მე-2 ნაწილი, 26/06/1997.

რმის შედეგად. 579-ე მუხლის თანახმად, ლიზინგის ხელშეკრულების არცერთ მხარეს არ აქვს უფლება უარი განაცხადოს ვალდებულების შესრულებაზე იმ მიზეზით, რომ მეორე მხარე არ ასრულებს თავის ვალდებულებას, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ლიზინგის მიმღების მფლობელობის უფლება იზღუდება სამოქალაქო კოდექსის ლიზინგის ხელშეკრულების მოშლის შესახებ დებულებების შესაბამისად.

სამოქალაქო კოდექსის 580-ე მუხლის მიხედვით, სალიზინგო ქონება განიხილება ჩაბარებულად, როცა ლიზინგის მიმღები დაუდასტურებს ლიზინგის გამცემს ან მიმწოდებელს, რომ ქონება აკმაყოფილებს მიმწოდებელთან დადებული ხელშეკრულების პირობებს ან როცა ლიზინგის მიმღები არ აცხადებს უარს ქონებაზე მას შემდეგ, რაც მისი შემოწმების გონივრული შესაძლებლობა ჰქონდა, ან როცა ლიზინგის მიმღები იწყებს ქონებით სარგებლობას. ქონების მიღების შემდეგ ლიზინგის მიმღები უფლებამოსილია მოითხოვოს ზიანის ანაზღაურება მიმწოდებლისაგან, თუ ქონება არ აკმაყოფილებს მიმწოდებელთან დადებული ხელშეკრულების პირობებს. ქონების განადგურების თუ დაზიანების რისკი გადადის ლიზინგის მიმღებზე ქონების მიღების შემდეგ.

ქონების ლიზინგის მიმღებისათვის მიწოდების პირობების დარღვევის შემთხვევებში ან თუ მიწოდება შეფერხდა ან არ აკმაყოფილებს ფინანსური ლიზინგის ხელშეკრულების დებულებებს, ლიზინგის მიმღებს უფლება აქვს უარი განაცხადოს ქონების მიღებაზე და მოსთხოვოს მიმწოდებელს იმგვარი ქონება, რომელიც დააკმაყოფილებს ხელშეკრულების პირობებს და/ან მოსთხოვოს მიმწოდებელს ზიანის ანაზღაურება.¹⁶ თუ ირღვევა ქონების მიწოდების პირობები, ლიზინგის ხელშეკრულების მოშლის შესახებ სამოქალაქო კოდექსის დებულებების გათვალისწინებით, ქონების დაღუპვის ან დაზიანების რისკი რჩება მიმწოდებელზე.¹⁷

თუ მოხდება ფინანსური ლიზინგის ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ლიზინგის მიმწოდებლის მოთხოვნის დათმობა, მხარეები დასაშვებია შეთანხმდნენ პროცედურაზე, რომელიც განსხვავდება სამოქალაქო კოდექსით რეგულირებული მოთხოვნის დათმობის წესებისგან, როცა მოვალეს უფლება აქვს გამოიყენოს ახალი მესაკუთრის წინააღმდეგ დაცვის ყველა ის საშუალება, რომელიც მას გააჩნდა თავდაპირველი მფლობელის მიმართ მოთხოვნის დათმობის შესახებ შეტყობინების მიღების მომენტში.¹⁸

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, კერძოდ კი მისი 580³ მუხლი ადგენს უნაკლო ქონების გადაცემის ვალდებულებას და აწესებს, რომ მიმწოდებელი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ ქონება იყოს ფინანსური ლიზინგის ხელშეკრულებით განსაზრულ მდგომარეობაში და გამოსადეგი იმ დანიშნულებისთვის, რომლითაც ის გამოიყენება ჩვეულებრივ. ლიზინგის მიმღები პასუხისმგებელია ზიანზე, რომელიც გამოწვეულია ქონების შეუსაბამობით აღწერილობასთან, რომელიც მან მიაწოდა ლიზინგს გამცემს ან მიმწოდებელს.

ლიზინგის მიმღები ვალდებულია სათანადო ექსპლუატაცია გაუწიოს სალიზინგო ქონებას, გამოიყენოს ის იმ დანიშნულებით, რომლითაც ჩვეულებრივ ამ ქონებას იყენებენ და შეინარჩუნოს ის ისეთივე მდგომარეობაში, როგორშიც ჩაიბარა, ნორმალური ცვეთის გათვალისწინებით.¹⁹ 580⁴ მუხლის მეორე ნაწილიდან გამომდინარე, თუ ფინანსური ლიზინგის ხელშეკრულება ადგენს სალიზინგო ქონების შესაფერისი ექსპლუატაციის ვალდებულებას ან თუ მწარმოებელი ან მიმწოდებელი განსაზღვრავს ქონებით სარგებლობის კონკრეტულ წესს, ლიზინგის მიმღების სალიზინგო ქონების შესაფერისი ექსპლუატაციის ვალდებულებასთან ან ქონების გამოყენების წესებთან შესაბამისობა ჩაითვლება მის შესაფერის ექსპლუატაციად/გამოყენებად. ფინანსური ლიზინგის ხელშე-

¹⁶ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 580¹ მუხლის 1. ნაწილი, 26/06/1997.

¹⁷ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 580¹ მუხლის 1. ნაწილი, 26/06/1997.

¹⁸ შეად. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 580² მუხლი, 26/06/1997.

¹⁹ შეად. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 580⁴ მუხლის 1. ნაწილი, 26/06/1997.

კრულების ვადის ამოწურვის ან შეწყვეტის შემდეგ, თუ ლიზინგის მიმღები არ იყენებს ქონებას ან არ გააჩნია უფლება შეიძინოს ქონება ან დაიტოვოს ის ლიზინგით დამატებითი ვადით, ის ვალდებულია დაუბრუნოს ქონება ლიზინგის გამცემს ზემოხსენებულ მდგომარეობაში ანუ სათანადოდ მოვლილი, საექსპლუატაციო ცვეთის გათვალისწინებით.²⁰

სამოქალაქო კოდექსი 580⁵ მუხლის პირველი ნაწილი არც ლიზინგის მიმწოდებლის მიერ ლიზინგის ხელშეკრულების მოშლის საკითხს ტოვებს ყურადღების გარეშე, უშვებს რა ამის შესაძლებლობას იმ შემთხვევაში თუ ლიზინგის მიმღები მნიშვნელოვნად არღვევს საკუთარ ვალდებულებებს. ამავე დროს, ლიზინგის მიმღებს უფლება არ აქვს მოშალოს ლიზინგის ხელშეკრულება სალიზინგო ქონების მიღების შემდეგ, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ის ვერ ახორციელებს მფლობელობას სალიზინგო ქონებაზე ან მფლობელობის უფლება შეზღუდულია იმ პირის მიერ, რომელსაც გააჩნია უპირატესი უფლება ამ ქონებაზე, თუ ხსენებული უფლება ან პრეტენზიები მომდინარეობს ლიზინგის გამცემის ბრალეული ქმედებიდან. ნებისმიერ სხვა შემთხვევაში, როცა ლიზინგის გამცემი მნიშვნელოვნად არღვევს საკუთარ მოვალეობებს, ლიზინგის მიმღებს უფლება აქვს მოითხოვოს მხოლოდ ზიანის ანაზღაურება და არა ხელშეკრულების მოშლა.²¹

სამოქალაქო კოდექსის 580⁶-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის ასევე აწესრიგებს სალიზინგო ქონების მფლობელობისა და განკარგვის საკითხებს მას შემდეგ, რაც ლიზინგი შეწყდება ან მისი ვადა ამოწურება. სახელდობრ, ლიზინგის ხელშეკრულების ვადის ამოწურვის შემდეგ ლიზინგის გამცემს უფლება აქვს დაიბრუნოს ქონება და განკარგოს ის.

ლიზინგის მიმღებს უფლება აქვს მოსთხოვოს ლიზინგის გამცემს იმ ზიანის კომპენსაცია, რომელიც გამოწვეული ლიზინგის გამცემის ქმედებით, თუ ლიზინგის გამცემი დაიბრუნოს

ნებს ქონებას ლიზინგის მიმღების მფლობელობის არამართლზომიერი ხელშეშლის გზით ან თუ ლიზინგის გამცემს არ დაუდგენია დამატებითი ვადა, როგორც ამას ადგენს სამოქალაქო კოდექსის ზოგადი ნორმები, რომლებიც ეხება ხელშეკრულების მხარეების მიერ ვალდებულებების დარღვევას, გარდა შემთხვევისა, თუ აღნიშნული ვადის დადგენას არ მოითხოვს სამოქალაქო კოდექსის შესაბამისი დებულებები. ამავე დროს, ლიზინგის მიმღებს არა აქვს უფლება მოითხოვოს სალიზინგო ქონებაზე მფლობელობის აღდგენა.²²

ლიზინგის მარეგულირებელი კანონმდებლობის 2011 წ. რეფორმიდან რამდენიმე წლის შემდეგ, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსში შევიდა ორი ახალი რეგულაცია. კერძოდ, 2017 წ. 30 ივნისით დათარიღებული შესწორებების თანახმად, რომლებიც ძალაში შევიდა 2017 წ. 1 ნოემბერს, ქართული კანონმდებლობით ასევე მოწესრიგდა: (ა) მფლობელობის აღდგენა კონკრეტული ტიპის ავტომობილებზე და/ან სასოფლო-სამეურნეო მანქანების ტექნიკურ საშუალებებზე ლიზინგის გამცემის მიერ; და (ბ) ლიზინგის მოწმობის გაცემა.

აღნიშნული შესწორებების ხარჯზე, ლიზინგის გამცემს უფლება აქვს მოითხოვოს ლიზინგის საგნების სავალდებულო დაბრუნება ლიზინგის მოწმობის შესაბამის სააღსრულებო ორგანოში წარდგენის საფუძველზე, სასამართლოსთვის მიმართვის გარეშე, თუ ხსენებული ლიზინგის საგანი არ მიეკუთვნება „საგზაო მოძრაობის წესების შესახებ“ 2013 წ. კანონით გათვალისწინებულ სატრანსპორტო საშუალებას და/ან სასოფლო-სამეურნეო მანქანის და მხმარე ტექნიკურ საშუალებას. ლიზინგის გამცემისთვის ლიზინგს დაქვემდებარებული ქონების ფაქტიური დაბრუნება უნდა მოხდეს სააღსრულებო კანონმდებლობის მოთხოვნების შესაბამისად. ლიზინგის მოწმობის გასაჩივრება არ წყვეტს აღსრულებას. ლიზინგის გამცემი, რომელიც მფლობელობაში იღებს სალიზინგო ქონებას სააღსრულებო კანონმდებლობის დებულებების შესაბამისად, ვალდებულია ქართუ-

²⁰ შეად. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 580⁴ მუხლის მე-3 ნაწილი, 26/06/1997.

²¹ შეად. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 580⁵ მუხლის მე-3 ნაწილი, 26/06/1997.

²² შეად. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 580⁶ მუხლის მე-2 ნაწილი, 26/06/1997.

ლი სამართლით განსაზღვრული წესით, მოახდინოს სალიზინგო ქონების რეგისტრაცია. ლიზინგის საგნების იძულების წესით მფლობელობაში დაბრუნებასთან დაკავშირებული ლიზინგის გამცემის ყველა ხარჯი ანაზღაურდება ლიზინგის მიმღების მიერ.²³

საჯარო სამართლის იურიდიული პირი - საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტო ადგენს ლიზინგის მოწმობის გაცემის კონკრეტულ წესებს. ის ვალდებულია გასცეს ლიზინგის მოწმობა 10 სამუშაო დღის განმავლობაში ლიზინგის ხელშეკრულების ვადის ამონურვის/შენწყვეტის შემდეგ, თუ შესაბამისი ლიზინგი რეგისტრირებულია ზემოთ განხილულ სატრანსპორტო საშუალებასთან და/ან სასოფლო-სამეურნეო მანქანის დამხმარე ტექნიკურ საშუალებასთან მიმართებაში.²⁴

რაც შეეხება ლიზინგის მოწმობის შესახებ სხვა სპეციალურ ნორმებს, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 580⁸-ე მუხლი ასევე განსაზღვრავს ასეთ დოკუმენტს აღსრულებად დოკუმენტად, რომლის თანახმად საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტო ადასტურებს შესაბამისი სატრანსპორტო საშუალების და/ან სასოფლო-სამეურნეო მანქანის დამხმარე ტექნიკური საშუალების მართებულად რეგისტრაციის ფაქტს. გარდა ამისა, ლიზინგის მოწმობის საფუძველზე ლიზინგის გამცემს, საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ შემთხვევაში უფლება აქვს მოსთხოვოს კომპეტენტურ ორგანოს სალიზინგო ქონების მფლობელობაში დაბრუნება. ლიზინგის გამცემი პასუხისმგებელია საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტოსთვის წარდგენილი ლიზინგის მოწმობის გაცემის მოთხოვნის მართლზომიერებაზე.

7. ავტომობილების ლიზინგი საქართველოში

საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2007 წ. ბრძანება N150 „მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებების სავალდებულო რეგისტრაციის წესის შესახებ“ ადგენს იმგვარი მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებების რეგისტრაციის წესებს, რომლებთან მიმართებითაც საკუთრების უფლება რეგისტრირებულია ლიზინგის გამცემის სახელზე, ლიზინგი აღრიცხულია შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტოში და მხარეები ხელშეკრულების საფუძველზე შეთანხმდნენ სალიზინგო ქონების ლიზინგის მიმღების სახელზე რეგისტრაციის შესახებ. ლიზინგის მიმღების სახელზე რეგისტრაცია გულისხმობს მისი სარგებლობის უფლებების რეგისტრაციას, ხოლო ლიზინგის გამცემის საკუთრების უფლება რჩება ძალაში. თუმცა, ხსენებული რეგისტრაციისა და მოქმედი სარეგისტრაციო მოწმობის საფუძველზე, ლიზინგის მიმღებს არ ენიჭება უფლებამოსილება გადაკვეთოს საქართველოს საზღვრები.²⁵ ნახსენები კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტი დეტალურად არ განიხილავს საზღვრის კვეთის საკითხს და შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ ლიზინგის მიმღების მიერ სატრანსპორტო საშუალების საქართველოს გარეთ გამოსაყენებლად საჭირო იქნება ლიზინგის გამცემის/მესაკუთრის ცალკე ნებართვა. გარდა ამისა, ხსენებული მოწმობის ფორმა შეიცავს კონკრეტულ მითითებას, რომ ლიზინგის მიმღები არ წარმოადგენს შესაბამისი ავტომობილის მესაკუთრეს. აღსანიშნავია, რომ ლიზინგის გამცემს უფლება აქვს მოითხოვოს რეგისტრაციის დეტალების შეცვლა, რაც გულისხმობს მაგალითად ავტომობილის ლიზინგის მიმღების სახელზე რეგისტრაციას და ავტომობილის რეგისტრაციის მონაცემთა ბაზიდან ამოღებას მხოლოდ ლიზინგის მიმღების სახელზე სარგებლობის უფლებების რეგისტრაციის

²³ შეად. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 580⁷ მუხლის მე-2 ნაწილი, 26/06/1997.

²⁴ შეად. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 580⁸ მუხლის 1. ნაწილი, 26/06/1997.

²⁵ შეად. საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის ბრძანება N 150 „მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებების სავალდებულო რეგისტრაციის წესების შესახებ“ 37² მუხლის მე-6 პუნქტი, 31/01/2007.

გაუქმების შემდეგ.²⁶ რეგისტრაციის ასეთი გაუქმება დასაშვებია ლიზინგის გამცემის მიმართებით, რომელსაც თან უნდა ერთვოდეს რიგი დოკუმენტებისა, ხოლო საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტო არ იქნება ვალდებული შეამოწმოს ხსენებული მიმართვის სამართლებრივი საფუძვლები. ლიზინგის მიმწოდებლის მიერ ავტომობილის ჩამოწერა დასაშვებია რეგისტრაციის პროცედურების გარეშე, რომლებიც ვრცელდება ლიზინგის მიმღების მიერ სარგებლობის უფლებების რეგისტრაციის გაუქმებაზე. სალიზინგო ქონებაზე საკუთრების გადაცემა იმ პერიოდის განმავლობაში, როცა ლიზინგი რეგისტრირდება საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტოში, ხდება ლიზინგის გამცემისა და ლიზინგის მიმღების ერთობლივი მიმართვის საფუძველზე.²⁷ ლიზინგის მიმღების სარგებლობის უფლების ლიზინგის გამცემის მიერ გაუქმების ან ხსენებული სარგებლობის უფლებების გაუქმებაზე უარის შემთხვევაში ლიზინგის გამცემი პასუხისმგებელია აღნიშნული ქმედების კანონიერებაზე და ნებისმიერ თანმდევ ზიანზე.

საქართველოში დღეს მოქმედი სალიზინგო კომპანიები ავტომობილების ლიზინგთან დაკავშირებულ არაერთ სამართლებრივ პრობლემაზე ამახვილებენ ყურადღებას. არასასურველ და ბიზნესისთვის საზიანო რეგულაციად განიხილება ის ფაქტი, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალებები ლიზინგის მოქმედების მთელი პერიოდის განმავლობაში ლიზინგის გამცემთა სახელზე რეგისტრირდება, რაც იმას ნიშნავს, რომ ყველა ადმინისტრაციული ჯარიმა (ვიდეო ჯარიმები, პარკირების ჯარიმები) ეწერება ლიზინგის გამცემს და მათი დროული გადახდისთვის ლიზინგის გამცემები აკისრებენ შესაბამის თანხას ლიზინგის მიმღებებს. 2017 წლის 31 ოქტომბერს საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის #532 ბრძანების საფუძველზე საქა-

რთველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის 2007 წლის 25 ივნისის №892 ბრძანებაში („სსიპ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტოს მიერ გირავნობის რეგისტრაციის, ნასამართლობის შესახებ ცნობისა და მექანიკური სატრანსპორტო საშუალების სამართლებრივი მდგომარეობის შესახებ ცნობის გაცემის ნების დამტკიცების შესახებ“) უნდა დაწყებულიყო შესაბამისი სალიზინგო ოპერაციების რეგისტრაცია, თუმცა სალიზინგო კომპანიების ინფრმაციით ეს სარეგისტრაციო ბაზა სრულფასოვნად კვლავაც არ ამოქმედებულა. ვფიქრობ, მთავარი პრობლემა ამ შემთხვევაში უკავშირდება შემდეგს: 1. გაზრდილი ხარჯი - სტანდარტული რეგისტრაციის ხარჯს ემატება ნახევარი ნორმატიული აქტით გაზრდილი ხარჯები და საბოლოო ჯამში ეს სულ ცოტა 142 ლარით აძვირებს თითოეული ლიზინგის გაცემისთვის რეგისტრაციის ხარჯს, რაც თავის მხრივ ლიზინგის მიმღებს აწევს და ლოგიკურად ამცირებს ლიზინგის პროდუქტის კონკურენტუნარიანობას სხვა საფინანსო ინსტრუმენტებთან შედარებით; 2. ლიზინგის საგანი შეიძლება იქცეს ლიზინგის მიმღების ვალდებულების უზრუნველყოფის საშუალებად. კერძოდ, ლიზინგის გამცემი ვერ შეძლებს აილოს ლიზინგის მოწმობა (რომელიც სამართლებრივად პარტიკულად გათანაბრებულია სასამართლოს სააღსრულებო ფურცელთან და მის ალტერნატივად განიხილება), სანამ ლიზინგის მიმღების მფლობელობასა და სარგებლობაში არსებობის მთელი პერიოდის განმავლობაში გამოწერილი ადმინისტრაციული ჯარიმები სრულად არ იქნება გადახდილი. ეს კი თავის მხრივ იმას ნიშნავს, რომ ლიზინგის მიმღების სახელზე გამოწერილი ჯარიმების გამო შესაძლებელია დაყადაღდეს სალიზინგო კომპანიის ქონება და ლიზინგის გამცემისთვის შეტყობინების გარეშე გავიდეს აუქციონზე. ჩემი ინფორმაციით, ნახევარი ხარვეზების გამო შინაგან საქმეთა სამინისტროს ამ ნორმატიულ აქტს სალიზინგო სამართლებრივ ურთიერთობაში გამოყენება თითქმის არ აქვს.

პრაქტიკოსების პერსპექტივიდან პრობლემურია ასევე ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექდათვალიერების საკი-

²⁶ შეად. საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრის ბრძანება N 150, „მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებების სავალდებულო რეგისტრაციის წესების შესახებ“, მუხლის მე-9 პუნქტი, 31/01/2007.

²⁷ იქვე, 37² მუხლის მე-19 პუნქტი.

თხიცი. მას შემდეგ, რაც 2018 წლის 1 ივლისიდან ყველა მესაკუთრე იურიდიული პირისათვის სავალდებულო გახდა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირების ჩატარება, მეტი აქტუალობა შეიძინა საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 118-ე მუხლმაც. კერძოდ, იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვისთვის, რომელსაც დადგენილი წესით არ გაუვლია პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება, ჯარიმდება როგორც ფაქტობრივი მოსარგებლე (ვინც მართავს ავტომობილს), ისე ის პირი, ვინც სამართავად ან საექსპლუატაციოდ დაუშვა მსგავსი ავტომობილი. ნახსენები მუხლიდან გამომდინარე მოსარგებლის გარდა ჯარიმდებიან სალიზინგო კომპანიებიც იმის გამო, რომ ავტომობილის სარეგისტრაციო მოწმობაში ისინი მესაკუთრეებად არიან მითითებული. შესაბამისად, ვვარაუდობთ, რომ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს უფლებამოსილი თანამშრომლები მიიჩნევენ, რომ ასეთი ტექნიკურად შეუმონმბელი აქტივი სწორედ სალიზინგო კომპანიებმა დაუშვეს ექსპლუატაციაში. აქედან გამომდინარე, ლიზინგის გამცემები არ იხდიან შესაბამის ადმინისტრაციულ ჯარიმებს, გასაჩივრებული აქვთ რა ისინი როგორც თავად შინაგან საქმეთა სამინისტროში, ისე სასამართლოში. სალიზინგო კომპანიების აზრით, ადმინისტრაციული ორგანო იმთავითვე არღვევს კანონის მოთხოვნას, რომელიც ავალდებულებს მას, რომ ყოველმხრივად გამოიკვლიოს და შეისწავლოს ფაქტები და მხოლოდ ამ ფაქტებზე დაყრდნობით მიიღოს გადაწყვეტილება, ჰქონდა თუ არა სამართალდარღვევის ფაქტს ადგილი. ყოველივე ზემოთქმულის ქრილში ასევე ნიშანდობლივია, რომ იმ ეტაპზე, როცა მოხდა ლიზინგის ფორმით ავტომობილების მნიშვნელოვანი ნაწილის გადაცემა ლიზინგის მიმღებთა მფლობელობაში, ეს აქტივები არ საჭიროებდა პერიოდულ ტექნიკურ დათვალიერებას, ხოლო სტანდარტული სალიზინგო ხელშეკრულებების მიხედვით, სწორედ ლიზინგის მიმღებს ეკისრება ვალდებულება, ხელშეკრულების მოქმედების მთელი ვადის განმავლობაში პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება ჩაუტაროს აქტივს. შე-

საბამისად, ლიზინგის გამცემები გულისწყრომით აღნიშნავენ, რომ სახელმწიფო უგულებელჰყოფს სალიზინგო კომპანიების ინტერესებს და არც იმას იკვლევს, თუ რა თავისებურებები არსებობს სალიზინგო საქმიანობაში სამართლებრივი თუ პრაქტიკული თვალსაზრისით.

ამრიგად, ვგონებ ხარვეზიანი რეგულაციები ზრდის ლიზინგის ადმინისტრირების ხარჯებს და აფერხებს ამ მეტად მნიშვნელოვანი საფინანსო ინსტრუმენტის განვითარებას.

8. არსებული სასამართლო და სააღსრულებო პრაქტიკა ლიზინგთან დაკავშირებით

როგორც წესი, ლიზინგის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე ლიზინგის მიმღების ვალდებულება უზრუნველყოფილია მხოლოდ ლიზინგის საგნით. სამოქალაქო საპროცესო კოდექსი ითვალისწინებს საქმის გამარტივებულ წარმოებას: დეფოლტის შემთხვევაში ლიზინგის გამცემი განცხადებით მიმართავს სასამართლოს ლიზინგის გამცემის მფლობელობაში ლიზინგის საგნის დაბრუნების შესახებ ხოლო სასამართლო ამ განცხადებას განიხილავს 3 დღის ვადაში.²⁸ მიუხედავად ამ გამარტივებული პროცედურისა, სასამართლო ლიზინგის ხელშეკრულებას არც თუ იშვიათად აკვალიფიცირებს სესხად²⁹ (მაშინ, როდესაც ლიზინგის ხელშეკრულებებში საპროცენტო სარგებელი არსად არის მითითებული, რაც, თავის მხრივ, სესხის ხელშეკრულების სავალდებულო პირობაა) ან სალიზინგო კომპანიების მტკიცებით, ასევე განვადებით ნასყიდობად (განვადებით ნასყიდობისას მოვალის სახელზე ხდება აქტივის რეგისტრაცია, რასაც ლიზინგთან მიმართებაში ადგილი არ აქვს). შესაბამისად, სალიზინგო კომპანიები უკმაყოფილონი არიან დაუსრულებელი სასამართლო პროცედურებითა

²⁸ შეად. საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 309² მუხლის მე-3 პუნქტი, 14/11/1997.

²⁹ შეად. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2021 წლის 18 თებერვლის N ას-425-425-2018 განჩინება.

და სასამართლოსათვის იმის ახსნით, თუ რა სამართლებრივი შინაარსის მომცველია ლიზინგის ხელშეკრულება.

საქართველოს კანონმდებლობის კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი ნაწილი, რომელიც არეგულირებს ლიზინგის კონკრეტულ ასპექტებს, არის საქართველოს კანონი „სააღსრულებო წარმოებათა შესახებ“. სასამართლოს გადანყვეტილება ლიზინგის საგანზე ლიზინგის გამცემის მფლობელობის აღდგენის შესახებ ითვლება საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ ერთ-ერთ ალსრულებად დოკუმენტად, იგივე ეხება ლიზინგის მონმობას.³⁰ ალსრულების გასამართლებლად, ლიზინგის მონმობის არსებობის შემთხვევაში საქართველოს სააღსრულებო კანონმდებლობა, კერძოდ კანონის მე-20 მუხლის 1. პუქტი ადგენს, რომ ალსრულება შესაძლოა მოხდეს სააღსრულებო ფურცლის გარეშე. ლიზინგის მონმობის ალსრულებასთან მიმართებით სააღსრულებო პროცედურების წამოწყების სამართლებრივი საფუძველი არის ლიზინგის მონმობის მფლობელის მიერ ლიზინგის გამცემისთვის მიმართვა და ლიზინგის მონმობის წარდგენა. ლიზინგის მონმობის მფლობელი ვალდებულია, სააღსრულებო ფურცელთან და შესაბამის მიმართვასთან ერთად, წარადგინოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ გაცემული დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს სალიზინგო ქონების საბაზრო ღირებულებას. ალსრულების ეროვნულ ბიუროს უფლება აქვს არ იხელმძღვანელოს ხსენებული დოკუმენტით და თავად შეაფასოს ქონება. თუ ასეთ შემთხვევაში ღირებულება აჭარბებს მიმართვაში მითითებულ ღირებულებას, ხოლო ალსრულების პროცედურები ამ მომენტში უკვე დაწყებულია, ალსრულების ეროვნული ბიურო ვალდებულია განსაზღვროს ვადა, რომლის განმავლობაშიც კრედიტორი ვალდებული იქნება გადაიხადოს შესაბამისი სხვაობა. წინააღმდეგ შემთხვევაში, კრედიტორს სააღსრულებო ფურცელი/სასამართლოს

გადაწყვეტილება უკან ბრუნდება ალსრულების გარეშე.³¹

9. სალიზინგო ბაზრისა და სალიზინგო კომპანიების რეგულირება

საერთაშორისო პრაქტიკა იცნობს რამდენიმე ფუნდამენტურ კრიტერიუმს იმის დასადგენად, უნდა დაექვემდებაროს თუ არა ფინანსური დაწესებულებები გონივრულ რეგულირებას, რაც, თავის მხრივ, მოიცავს ლიცენზირების, ზედამხედველობის, ანგარიშგებისა და კაპიტალის ადეკვატურობის მოთხოვნებს.³²

მაგალითად, ერთ-ერთი ასეთი კრიტერიუმი შეგვიძლია დავუკავშიროთ საკითხს, წარმოადგენს თუ არა საფინანსო დაწესებულება მოსახლეობის დანაზოგების მნიშვნელოვან საცავს, ისეთს, რომლის ფუნქციონირების შეფერხებამ შეიძლება ქვეყნის საერთო ფინანსური სტაბილურობისთვის შოკური ეფექტი გამოიწვიოს.³³ კიდევ ერთი კრიტერიუმი უკავშირდება იმის დადგენას, არის თუ არა საფინანსო დაწესებულება კლირინგისა და ანგარიშსწორების პირდაპირი მონაწილე, რომლის ფუნქციონირების შეფერხებამაც შეიძლება გამოიწვიოს ანგარიშსწორების სისტემის ჩამოშლა.³⁴

ჩემი აზრით, თუ საფინანსო დაწესებულება არ იღებს მოსახლეობის დეპოზიტებს, გასცემს

³¹ შეად. „სააღსრულებო წარმოებათა შესახებ“ საქართველოს კანონის 25-ე მუხლის მე-4 პუქტი, 16/04/1999.

³² შეად. *Llewellyn*, *The Economic Rationale for Financial Regulation*, 1999, 8-9, <https://www.fep.up.pt/disciplinas/pgaf924/PGAF/Texto_2_David_Llewellyn.pdf>, [24.03.2021].

³³ შეად. *Gallardo*, *A Framework for Regulating Micro-finance Institutions: The Experience in Ghana and the Philippines*, 2001, 5, <http://documents1.worldbank.org/curated/zh/121101468771074096/127527322_20041117184057/additional/multi0page.pdf>, [24.03.2021].

³⁴ შეად. *Committee on Payment and Settlement Systems*, *Central bank oversight of payment and settlement systems*, 2005, 2, <<https://www.bis.org/cpmi/publ/d68.pdf>>, [24.03.2021].

³⁰ შეად. „სააღსრულებო წარმოებათა შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-2 მუხლის „ე“ და „ქ“ პუნქტები, 16/04/1999.

მხოლოდ ზომიერი სიდიდის კრედიტებს და არ წარმოადგენს კლირინგისა და ანგარიშსწორების პირდაპირ მონაწილეს (მაგ., სალიზინგო კომპანიები), მაშინ გაცილებით ნაკლებია საფუძველი ხსენებული დანესებულებები დაექვემდებარონ კაპიტალის ადეკვატურობის მოთხოვნებს და საერთოდ მკაცრ რეგულირებას.

ლიზინგის გამცემები ზოგადად ეწინააღმდეგებიან მკაცრ რეგულირებას და, კონკრეტულად, კაპიტალის ადეკვატურობის ბაზელის პრინციპების გამოყენებას.³⁵ მათ მიაჩნიათ, რომ ბაზელის ჩარჩო ჯეროვნად არ ითვალისწინებს ლიზინგის საქმიანობის რისკის დაბალ დონეს, როგორც ეს აღინიშნა საერთაშორისო სავაჭრო პალატის, ევროპის ბანკების ფედერაციისა და ბანკების შვედეთის ასოციაციის მიერ.³⁶ მეორე მხრივ, აღიარებულია, რომ ზედამხედველობის შესაფერისმა დონემ შესაძლოა ლეგიტიმურობა და ნდობა შემატოს დარგს.³⁷ დღეისთვის ევროპაში არსებული პრაქტიკა ცვალებადია, დაწყებული ლიბერალური მიდგომით და დასრულებული შედარებით მკაცრი რეგულირებით.³⁸

მარტივმა საკითხმა, დაექვემდებაროს თუ არა ლიზინგის სექტორი რეგულირებასა და ზედამხედველობას, აზრთა სხვადასხვაობა წარმოშვა მთელს მსოფლიოში. საფრანგეთში გადანეციტეს, რომ ლიზინგის სექტორი უნდა და-

რეგულირდეს ისევე, როგორც საბანკო.³⁹ მიუხედავად იმისა, რომ ლიზინგის ევროპელი პრაქტიკოსების უმრავლესობას ეს გადაჭარბებულად მიაჩნია, საფრანგეთისთვის უცხო არაა მომეტებული ბიუროკრატია და ვფიქრობ, ამის გამო მკაცრი ზედამხედველობა საფრანგეთში მისაღებად ჩაითვალა.

ლიზინგის გერმანელი გამცემები ექვემდებარებიან გერმანიის ფინანსური ზედამხედველობის ფედერალურ სამმართველოს (BaFin), რომელმაც სალიზინგო კომპანიებთან მიმართებით იყენებს გერმანიის საბანკო კანონმდებლობით დასაშვები რეგულირების ყველაზე მსუბუქ ფორმას.⁴⁰ აღნიშნული საშუალებას აძლევს სალიზინგო კომპანიებს თავიდან აიცილონ მინიმალური კაპიტალის, გადახდისუნარიანობისა და ლიკვიდურობის შესაბამისი მოთხოვნები.

ლიზინგი პოლონეთში არაა რეგულირებული, განსხვავებით საფინასო სექტორის სხვა სფეროებისგან (საბანკო, საპენსიო ფონდების, დაზღვევის, კაპიტალური ბაზრების და საკრედიტო კვალიფიკაციის სააგენტოების).⁴¹ ჩემს ხელთ არსებული ინფორმაციით, პოლონეთის ლიზინგის ასოციაცია ამ სფეროში მეტად აქტიური მოთამაშეა და ქმნის საკუთარი პრაგმატულ პოლიტიკას, რომელსაც არაოფიციალურად ემორჩილებიან ბაზრის მონაწილე სუბიექტები. ამიტომ, პოლონეთში ნაკლები ასპარეზი აქვს ბიუროკრატია და იმ პირების მიერ გადანეციტელებების მიღებას, ვისაც ლიზინგის სექტორში საკმარისი ცოდნა არ აქვს.

განვითარებული ეკონომიკის ქვეყნებში ლიზინგის ჩამოყალიბებული სექტორის მრავალ მოთამაშეს შესაძლოა მიაჩნდეს, რომ დამსახურებული აქვს უფლება არ დაექვემდებაროს ზედამხედველობას და რეგულირებას, რადგან

³⁵ შეად. Svítal, The New Rules of Capital Adequacy Basel III from the Perspective of Leasing Companies in Europe and Czech Republic, No. 2/2019, 27, <<https://journals.muni.cz/fai/article/download/13145/11350>>, [24.03.2021].

³⁶ შეად. Svítal, The New Rules of Capital Adequacy Basel III from the Perspective of Leasing Companies in Europe and Czech Republic, <<https://journals.muni.cz/fai/article/download/13145/11350>>, No. 2/2019, 28, [24.03.2021].

³⁷ შეად. Nair, Kloeppinger-Todd, Mulder, Leasing An Underutilized Tool in Rural Finance, 2004, 13, <<http://documents1.worldbank.org/curated/en/600191468175127715/pdf/313710ARD1701public1.pdf>>, [24.03.2021].

³⁸ შეად. Financial Leasing accross countries, <<https://www.ebrd.com/documents/ogc/financial-leasing.pdf>> [24.03.2021].

³⁹ შეად. Baker McKenzie's Global Financial Services Regulatory Guide, 2016, 108, <https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2016/07/guide_global_fsrguide_2017.pdf?la=en>, [24.03.2021].

⁴⁰ შეად. იქვე, 118, 125.

⁴¹ შეად. იქვე 265, ასევე შეად. Financial Leasing accross countries, 7, <<https://www.ebrd.com/documents/ogc/financial-leasing.pdf>>, [24.03.2021].

ათწლეულების განმავლობაში კეთილსინდისიერად, გამჭვირვალედ და დავების გარეშე აწარმოებს საკუთარ ბიზნესს. მნიშვნელოვანი ფაქტორია ასევე ის, რომ უმეტესად, სალიზინგო კომპანიები არა მხოლოდ უკვე დიდი ხნის წინ დაფუძნებულ სუბიექტებს წარმოადგენენ, არამედ არიან მკაცრად რეგულირებული მსხვილი ბანკების შვილობილ კომპანიებიც. თუმცა, რამდენადაც სალიზინგო კომპანიები საკუთარ საბალანსო უწყისს აწარმოებენ, ხსენებული არგუმენტი ლიზინგის რეგულირების აუცილებლობის პერსპექტივიდან გადამწყვეტი ვერ იქნება.

ქართული ლიზინგის ბაზრის მოთამაშეების მიერ ზეპირად გაჟღერებული არსებითი არგუმენტი რეგულირების წინააღმდეგ ისაა, რომ სალიზინგო კომპანიები არ წარმოადგენენ დეპოზიტების მიმღებებს და ამდენად, მათი დაფინანსება ხდება საკუთარი დამფუძნებლების (ხშირად ბანკების) და სხვა ფინანსური დაწესებულებების მიერ. თუმცა ამ ფაქტს შეგვიძლია დავუპირისპიროთ საპასუხო მოსაზრებებიც, მაგალითად, ის, რომ ქვეყნის ფინანსური სტაბილურობისა და მდგრადი საფინანსო სექტორის პერსპექტივიდან, მარეგულირებელმა უნდა იცოდეს ვის აძლევენ სესხს სალიზინგო კომპანიები, ფლობდეს ინფორმაციას ფიზიკური და იურიდიული პირების სასარგებლოდ განეული ამ ფინანსური მომსახურების შესახებ. გარდა ამისა, სალიზინგო კომპანია შესაძლოა გამოიყენონ ფულის გათეთრების მიზნებისთვის და ამდენად, ის, პერიოდული ანგარიშების შედგენის გზით, უნდა წარმოადგენდეს საბუთს დაფინანსების წყაროს თაობაზე.

მიმაჩნია, რომ ქვეყნებში, სადაც ლიზინგის სექტორი ჩანასახის სტადიაშია, გონივრულია არსებობდეს სათანადო რეგულირება და ზედამხედველობა. ეს უნდა განვიხილოთ არა როგორც ბარიერი სექტორის ზრდისთვის, არამედ როგორც გრძელვადიანი მიდგომა ადგილობრივ ეკონომიკაში საიმედო და მდგრადი დაფინანსების წყაროების შესაქმნელად. მიუხედავად იმისა, რომ მსოფლიოს მრავალი სალიზინგო კომპანია სარგებლობს დაფინანსებისა და რეფინანსირების თითქმის შეუზღუდავი რესურსებით ძირითადად საკუთარი დამფუძნებლებ-

ის მხრიდან, ლიზინგის გამცემები, რომლებიც საქმიანობენ შედარებით ღარიბი ეკონომიკის ქვეყნებში, მათ შორის, საქართველოშიც, დამოკიდებულნი არიან დაფინანსების მოზიდვაზე ისეთი წყაროებიდანაც, როგორიცაა საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტები, მათ შორის, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი (EBRD), ევროპის საინვესტიციო ბანკი (EIB), საერთაშორისო საფინანსო კორპორაცია (IFC) და სხვ. უფრო სავარაუდოა, რომ საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტები საკუთარ ფინანსებს იმგვარ ლიზინგის სექტორში განათავსებენ, რომელიც რეგულირდება და ექვემდებარება ზედამხედველობას. ხშირად საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტები დახმარებასაც კი სთავაზობენ ლიზინგის მარეგულირებელი ჩარჩოს შექმნაში იმ ქვეყნებს, რომელთაც სურვილი აქვთ განავითარონ საკუთარი ეკონომიკა ლიზინგის სექტორის ზრდის ხარჯზე.⁴²

თუ გამოვალთ იმ გარემოებიდან, რომ რეგულირება და ზედამხედველობა ლიზინგის სექტორის განვითარებისთვის პოზიტიური ფაქტორებია, მაშინ შესათანხმებელია რეგულირების დონე და ზედამხედველობის ფორმები. საბანკო სექტორთან შედარებით რეგულირება სასურველია იყოს მსუბუქი, რამდენადაც სალიზინგო კომპანიები მართლაც არ იღებენ დეპოზიტებს და შესაბამისად, არ ინახავენ მოსახლეობის დანაზოგებს. ქვეყნების უმეტესობაში ლიზინგის სექტორის ზედამხედველობას აწარმოებს ცენტრალური ბანკი.⁴³ ამას უარყოფითი მხარეც გააჩნია, რადგან ცენტრალური ბანკები ხშირად იყენებენ იმავე (ან, სულ მცირე, მეტად მსგავს) რეგულაციებს ლიზინგისთვის, რასაც საბანკო სექტორისთვის. ეს კი უკავში-

⁴² ამის კარგ მაგალითად ისევ საქართველო გამოდგება, სადაც ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის ტექნიკური დახმარებით, 2017 წ.-დან არსებობს ლიზინგის სამართლებრივ რეფორმაზე ორიენტირებული სამუშაო ჯგუფი (ავტორის შენიშვნა).

⁴³ შეად. Financial Leasing accross countries, 7, <<https://www.ebrd.com/documents/ogc/financial-leasing.pdf>>, [24.03.2021].

რდება გართულებულ პროცედურებს და ლიზინგის გამცემთათვის თანმდევ ხარჯებს წარმოშობს. თუ სალიზინგო კომპანიები უნდა დაექვემდებარონ ზედამხედველობასა და რეგულირებას, მაშინ რეკომენდებულია ხსენებულ ფუნქციებს ახორციელებდნენ ლიზინგის სექტორის სპეციალისტები და არა ის პირები, ვისაც მხოლოდ პრობლემის მხოლოდ საბანკო სექტორისეული გაგება გააჩნიათ. თუ ამგვარი სპეციალისტები არ არსებობენ, მსოფლიო პრაქტიკაში ხშირია, რომ საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტები ტექნიკური დახმარებას უწევენ მარეგულირებლებს, ორგანიზებას უწევენ ტრენინგებს და ა.შ.

თუ ქვეყნის მთავრობას არ სურს შექმნას ლიზინგის სექტორის ზედამხედველი ახალი ორგანო, მკაფიო არჩევანია, რომ მარეგულირებლად დადგინდეს ან ცენტრალური ბანკი ან ფინანსთა სამინისტრო. სავარაუდოდ, ცენტრალურ ბანკების თანამშრომელთა უმრავლესობას ამომწურავი ცოდნა ლიზინგის სექტორის თავისებურებების შესახებ არ გააჩნია, თუმცა საქართველოში, სადაც საქართველოს ეროვნულ ბანკს არა მხოლოდ კომერციული ბანკების, არამედ მთლიანად საფინანსო სექტორის ზედამხედველობის დიდი გამოცდილება აქვს, უნდა ვიფიქროთ, რომ ის აღნიშნული ფუნქციის შესასრულებლად ყველაზე უფრო შესაფერის ორგანოს წარმოადგენს. ვფიქრობ, საზედამხედველო საქმიანობის ნაწილი უნდა იყოს ანგარიშების შედგენა და წარდგენა, რაც, სხვა საკითხებთან ერთად უნდა მოიცავდეს:

- სალიზინგო კომპანიის ხელმძღვანელობის ყოველთვიურ ანგარიშგებას;
- უიმედო სესხებს, რომლებიც აღირიცხება:
- ვადამოსვლის პერიოდის მიხედვით;
- სექტორის მიხედვით (მაგ. სოფლის მეურნეობა, ტრანსპორტი, მშენებლობა);
- კლიენტის მიხედვით (მაგ. 10 უმსხვილესი ოპერაცია).
- დაფინანსების წყაროებს, რომლებიც აღირიცხება დაფარვის ვადის და დაბრუნების დეტალებით;
- სამომხმარებლო ვალდებულებებს;
- სექტორის მიხედვით;

- კლიენტის მიხედვით.

ასეთ პირობებში მარეგულირებლებს საკმარისი კომპეტენცია უნდა ჰქონდეთ, რომ გაიგონ ხსენებული ანგარიშების არსი, შეძლონ ლიზინგის სექტორის მოთამაშეების ერთმანეთთან შედარება, რაც უნდა განხორციელდეს კონფიდენციალობის სრული დაცვით. მარეგულირებლებს უნდა ხელეწიფებოდეთ კონსოლიდირებული ანგარიშების შედგენა, რომლებიც ასახავს სექტორში მდგომარეობას ან მისი განვითარების შესაძლებლობებს. ასევე გასათვალისწინებელია საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების ამგვარ ანგარიშებზე გონივრულ ფარგლებში წვდომის დაშვება, რათა მათ შეეძლონ უფრო ზუსტად გამოთვალონ რისკები და საკუთარი მზაობა ლიზინგის სექტორის დასაფინანსებლად.

საბოლოო ჯამში, ვფიქრობ, რომ თუ ლიზინგის სამართლებრივი მონესრიგებისთვის აუცილებელი რეგულაციები შეიქმნება ადგილობრივ და საერთაშორისო პრაქტიკოსებთან კონსულტაციით, ხოლო ზედამხედველს ჩაუტარდება ტრენინგები აღიარებული პრაქტიკისა და ლიზინგის დარგობრივი სტანდარტული პროცედურების საკითხებზე, რეგულირება და ზედამხედველობა სასარგებლო იქნება ქართული ეკონომიკის ამ ახალგაზრდა მიმართულების განვითარებისათვის. ამავდროულად, სალიზინგო კომპანიის ლიცენზირების/რეგისტრირების ხარჯი უნდა ასახავდეს ლიზინგის ტიპური დაწესებულების ზომას და არ წარმოშობდეს მისთვის უსაგებლო ხარჯებსა და ტვირთს.

10. საქართველოს სალიზინგო ბაზრის რეგულირების წინადადება

რამდენადაც სალიზინგო კომპანიები საქართველოში ვერ იღებენ მოსახლეობისგან დეპოზიტებს, კრედიტები, ჩვეულებრივ, არაა დიდი მოცულობის და სალიზინგო კომპანიები უმეტესად არ მონაწილეობენ გადახდების ჩათვლასა და ანგარიშსწორებაში. შესაბამისად, მკაცრი რეგულირება ზედმეტი ტვირთი იქნებოდა მოცემული სექტორისათვის.

მეორე მხრივ, საქართველოში არსებული ლიზინგის სექტორის გარემო სრულადაა დერეგულირებული და ზედამხედველობის შესაფერისმა დონემ შესაძლოა ლეგიტიმურობა და სანდოობა შემატოს დარგს. გარდა ამისა, ვფიქრობ რეგულირების კუთხით რეკომენდებულია განისაზღვროს: სალიზინგო კომპანიის დაფუძნების კრიტერიუმები, მათ შორის იმ იურიდიულ პირის სამართლებრივი ფორმა, რომელსაც მიეცემა უფლება გასწიოს სალიზინგო მომსახურება, აწარმოოს საკუთრების სტრუქტურის, სანესდებო კაპიტალის, ნებადართული ბიზნეს-საქმიანობისა და მენეჯმენტის მოთხოვნების კონტროლი; ზედამხედველობისა და ანგარიშგების წესები; ბაზარზე ქცევის ანუ მომხმარებლის უფლებების დაცვის სტანდარტები.

პრაქტიკაში არ არსებობს ლიზინგისათვის კაპიტალის ადეკვატურობის მოთხოვნის საყოველთაოდ მიღებული ფორმა. რამდენადაც ევროკავშირის ქვეყნების უმეტესობაში არ არსებობს კაპიტალის ადეკვატურობის რაიმე რეგულირება, ასევე არაა რეკომენდებული კაპიტალის ადეკვატურობის მოთხოვნის შემოღება საქართველოშიც. თუმცა, შესაძლოა კაპიტალის ადეკვატურობის გათვალისწინება ლიზინგის მარეგულირებელ საკანონმდებლო ჩარჩოში, რაც საშუალებას მისცემს ლიზინგზე ზედამხედველ ორგანოს დაანესესოს გარკვეული მოთხოვნები მომავალში. როგორც ლიზინგის მთლიანი ბაზრისათვის, ისე ცალკეული სალიზინგო კომპანიებისათვის შესაძლოა სასარგებლო იყოს, რომ მარეგულირებელს მიეცეს უფლება შემოიღოს კაპიტალის ადეკვატურობის გაანგარიშებისა და ანგარიშგების მოთხოვნები და დაანესოს კაპიტალის ადეკვატურობის კონკრეტული სავალდებულო ნორმები.

ზოგიერთ ქვეყანაში არ არსებობს შეზღუდვები, თუ რა ტიპის ორგანიზაციას აქვს ლიზინგის საქმიანობის წარმოების უფლება. სხვა ქვეყნებში, ხსენებული საქმიანობა შეზღუდულია.⁴⁴ ეს ორი უკიდურესობაა. განვითარებადი

ბაზრებისათვის, სადაც ლიზინგი შედარებით ახალი მომსახურებაა და მხოლოდ რამდენიმე წლიანი ისტორია გააჩნია, შესაძლოა გონივრული იყოს მინიმალური კაპიტალის მოთხოვნის განმსაზღვრელი კრიტერიუმების კომპლექსის დადგენა. შესაძლოა ასევე განისაზღვროს კომპანიის და საკუთრების ტიპიც.

ხსენებული რეგულირებისათვის სასურველი სტანდარტი უნდა იყოს ლიზინგის ლეგიტიმური ბიზნესის დაფუძნების დამკვეთი და ნახალისება. ამავდროულად, ეს სტანდარტი უნდა უზრუნველყოფდეს პროფესიული გამოცდილების დონესა და ადეკვატურ ფინანსურ მხარდაჭერას, რაც ხელს შეუწყობს ბიზნესის გამართულ მუშაობას. ამგვარი ბალანსის დაუცველობა, ერთი მხრივ, ქმნის რისკს, რომ მარგინალურმა ორგანიზაციებმა შესაძლოა ბაზარზე ლეგიტიმურ სალიზინგო კომპანიებად წარმოადგინონ თავი, ხოლო, მეორე მხრივ, ლიზინგის სრულფასოვანი ამოქმედება შესაძლოა ჩაახშოს ზედმეტმა მარეგულირებელმა მოთხოვნებმა, რომლებიც სირთულეებს შეუქმნიან ამ საქმიანობაში ჩართვის მსურველთ.

ვფიქრობ, სალიზინგო კომპანია უნდა წარმოადგენდეს საქართველოში რეგისტრირებულ იურიდიული პირს და ექვემდებარებოდეს ზედამხედველი ორგანოს მიერ ლიცენზირების/რეგისტრაციას. რეკომენდებულია კომპანია დაფუძნდეს სააქციო საზოგადოების ან შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოების ფორმით, როგორც ეს ხდება მიკროსაფინანსო ორგანიზაციებთან მიმართებით. ტერმინი „ლიზინგი“ და მისი წარმოებულები კომპანიის დასახელებაში შესაძლოა დაფიქსირდეს სამენარმო რეესტრში და მათი გამოყენება სამართლებრივ ტრანზაქციებში დასაშვები იყოს მხოლოდ იმ კომპანიის მიერ, რომელიც მიიღებს სათანადო ლიცენზიას/გაივლის რეგისტრაციას. რამდენადაც ლიზინგი უკვე წარმოადგენს მიკროსაფინანსო ორგანიზაციებისთვის (უფრო ზუსტად, ეს ეხება მიკროლიზინგს

⁴⁴ შეად. Baker McKenzie's Global Financial Services Regulatory Guide, 2016, <<https://www.bakermckenzie.com//media/files/insight/publications/>

2016/07/guide_global_fsrguide_2017.pdf?la=en>, [24.03.2021].

100,000 ლარიანი ზღვრით)⁴⁵ დაშვებულ საქმიანობის ფორმას, აღნიშნულ იურიდიულ პირებსაც უფლება უნდა ჰქონდეთ გასწიონ შესაბამისი მომსახურება ცალკე რეგისტრაციის თუ ლიცენზირების გარეშე.

მიზანშეწონილი იქნება თავდაპირველ ეტაპზე სალიზინგო საქმიანობის წარმოების უფლება მიენიჭოთ მხოლოდ ქართულ სალიზინგო კომპანიებს, კომერციულ ბანკებსა და მიკროსაფინანსო ორგანიზაციებს. ქართული სალიზინგო კომპანიების ხსენებისას უნდა ვიგულისხმოთ საქართველოში დაფუძნებული საწარმოები, რომლებიც სათანადოდ ლიცენზირებულნი/რეგისტრირებულნი არიან მარეგულირებლის მიერ. ლიზინგის ქართულ სექტორში უცხოური ინვესტიციების მოსაზიდად რეკომენდებულია, რომ უცხოურ კომპანიებს უფლება მიეცეთ სრულად ან ნაწილობრივ ფლობდნენ ადგილობრივ სალიზინგო კომპანიებს.

ქვეყნების უმეტესობაში დაწესებული არაა რაიმე რეგულაციები თუ მოთხოვნები, რომლებიც განსაზღვრავენ თუ ვინ შეიძლება ფლობდეს წილს სალიზინგო კომპანიაში. ლიზინგის განვითარების მიზნებისთვის ხსენებული სექტორი ღია უნდა იყოს იმ ნებისმიერი ინვესტორისთვის, რომელიც აკმაყოფილებს საერთო მოთხოვნებს (მაგ., არასდროს იყოს გაკოტრებული, ნასამართლევია ფულის გათეთრების ან სხვა ეკონომიკური დანაშაულისთვის და სხვ.). ეფექტური ზედამხედველობის წარმოებისთვის ალბათ მიზანშეწონილია დაწესდეს სალიზინგო კომპანიის მნიშვნელოვანი წილის (სავარაუდოდ, კაპიტალში ხმის უფლების 10%) შესყიდვის წინასწარი მოწონების პროცედურები, როგორც ეს ხდება კომერციულ ბანკებთან თუ მიკროსაფინანსო ორგანიზაციებთან მიმართებით. გარდა ამისა, მნიშვნელოვანი წილის მფლობელი ვალდებული უნდა იყოს ზედამხედველ ორგანოსგან მოითხოვოს მნიშვნელოვანი წილის შეძენის დადატურება თუ გარიგების შედეგად პირი მიიღებს საწესდებო კაპიტალის ხმის უფლების 25% და 50%. ხსენებული პრო-

ცენტული მაჩვენებლები ასევე შესაბამისობაშია მოყვანილი მოქმედ საბანკო რეგულაციებთან.

აუცილებელი მინიმალური საწესდებო კაპიტალი საკვანძო საკითხია, განსაკუთრებით საქართველოსნაირ ქვეყანაში, სადაც არ არსებობს საწესდებო კაპიტალთან დაკავშირებული მოთხოვნა იმ კომპანიებისთვის, რომლებიც საქმიანობას ეკონომიკის არარეგულირებულ სფეროებში ეწევიან. თუმცა, ლიზინგის სექტორის სტაბილურობისა და სანდოობის თვალსაზრისით, აღნიშნული დერეგულირება გონივრული არ უნდა იყოს.

როგორც ჩანს, საუკეთესო სახელმძღვანელო პრინციპი აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით არის შემდეგი: მინიმალური საწესდებო კაპიტალი უნდა იყოს ისეთი, რომ უზრუნველჰყოს კომპანიის პარტნიორის მხრიდან სერიოზული დაფინანსება, თუმცა, არა ისეთი, რომ უსარგებლო ბარიერი შეუქმნას ბიზნესის დაწყებას ან არ შეეფერებოდეს ლიზინგის საქმიანობის საჭიროებებს. ეს ხდება მაშინ, როცა საწესდებო კაპიტალის აუცილებელი მინიმუმი ზედმეტად მაღალია და წინააღმდეგ გვევლინება საქმიანობის წამოწყებისა და ლიზინგის განვითარების პერსპექტივიდან.

შედეგად, ლოგიკური იქნება თუ სალიზინგო კომპანიის აუცილებელი მინიმალური საწესდებო კაპიტალი შესაბამისობაში მოვა მიკროსაფინანსო ორგანიზაციებისთვის დადგენილ მოთხოვნებთან, ანუ, მისი ოდენობა სასურველია იყოს, სულ მცირე, 1,000,000 ლარი ფულადი შენატანის ფორმით.⁴⁶ სალიზინგო კომპანიის მიერ მარეგულირებელი ორგანოსგან ლიცენზიის/რეგისტრაციის მოთხოვნამდე საწესდებო კაპიტალი სრულად უნდა შეივსოს.

საერთაშორისო გამოცდილებაზე დაყრდნობით, ასევე არაა რეკომენდებული, რომ სალიზინგო კომპანიებს ნება დაერთოს აწარმოონ სხვა ფინანსური მომსახურება, გარდა სალიზინგო საქმიანობაში სრულფასოვანი მონაწილეობისა. შესაძლოა მიზანშეწონილი იყოს სალიზინ-

⁴⁵ „მიკროსაფინანსო ორგანიზაციების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-5 მუხლის მე-2 პუნქტი, 18/07/2006.

⁴⁶ „მიკროსაფინანსო ორგანიზაციების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-1 მუხლის 1. პუნქტი, 18/07/2006.

ნგო კომპანიის ხელმძღვანელობის უმაღლესი რგოლისთვის განათლების რაიმე სტანდარტების დანერგვა, რადგან შესაბამისი ფუნქციების განსახორციელებლად აუცილებელია ფინანსური თუ კომერციული ბიზნესის მართვის გამოცდილება.

ამდენად, უპრიანი იქნება, თუ ლიზინგის შესახებ კანონმდებლობა ამ შემთხვევაშიც შესაბამისობაში იქნება მოქმედ კანონთან „მიკროსაფინანსო ორგანიზაციების შესახებ“, რომელიც მოითხოვს, რომ ამ ტიპის ფინანსური დაწესებულებების მენეჯმენტი აკმაყოფილებდეს შემდეგ კრიტერიუმებს: შესაბამისი უმაღლესი განათლების არსებობა; კომპანიის ოპერაციების წარმოებისთვის აუცილებელი შესაბამისი გამოცდილება, უნარები და ცოდნა; დირექტორი/ადმინისტრატორი არ უნდა იყოს ისეთი ტრანზაქციის მონაწილე, რომელმაც მნიშვნელოვანი ზიანი მიაყენა სალიზინგო კომპანიის ან სხვა საკრედიტო დაწესებულების (იგულისხმება კომერციული ბანკები, მიკროსაფინანსო ორგანიზაციები და საკრედიტო კავშირები) დეპოზიტარებს თუ სხვა კრედიტორებს ან რომელსაც მოჰყვა ხსენებული სალიზინგო კომპანიის თუ საკრედიტო დაწესებულების გადახდისუუნარობა/გაკოტრება; მძიმე თუ განსაკუთრებით მძიმე დანაშაულისათვის, ფულის გათეთრების და/ან ტერორიზმის და სხვა ეკონომიკური დანაშაულის დაფინანსებისათვის ნასამართლობის არარსებობა; სხვა სალიზინგო კომპანიის პარტნიორობის, მენეჯმენტისა და სამათვალსუფო საბჭოს წევრობის შეზღუდვა და ა.შ.⁴⁷

11. სალიზინგო ბაზრის ზედამხედველობასთან დაკავშირებული მოსაზრებები

რამდენადაც მოქმედი კანონმდებლობით არ ხდება სალიზინგო საქმიანობის რომელიმე ორგანოს მიერ ზედამხედველობა, უპრიანი

იქნებოდა თუ ამ სტატიაში გავაშუქებთ აუცილებელი ზედამხედველობის საფუძვლებს. როგორც ზემოთაც აღვნიშნეთ, არის რა საქართველოში საფინანსო სექტორის ზედამხედველი და მარეგულირებელი ორგანო, სავარაუდოდ, სწორედ საქართველოს ეროვნული ბანკია ყველაზე უფრო შესაფერისი დაწესებულება ლიზინგის სექტორში საზედამხედველო საქმიანობის წარმოებისთვის. ლოგიკური იქნება, თუ ეროვნული ბანკი კანონქვემდებარე აქტების მეშვეობით თავად განსზღვრავს ლიზინგზე ზედამხედველობისა და მასზე ანგარიშგების სპეციფიკურ წესებს.

რეკომენდებულია სალიზინგო კანონმდებლობა დეტალურად აწესრიგებდეს საქართველოს ეროვნული ბანკის უფლებამოსილებას და მისი და სალიზინგო კომპანიების მიერ დასაცავ წესებს, განსაკუთრებით როცა:

- ა) ძალაში შედის ან უქმდება სალიზინგო საქმიანობის ლიცენზია/რეგისტრაცია;
- ბ) გაიცემა თანხმობა სალიზინგო კომპანიაში მნიშვნელოვანი წილის შეძენაზე; და
- გ) გაიცემა ან უქმდება თანხმობა დირექტორთა საბჭოს წევრზე/დირექტორებზე.

საქართველოს ეროვნულ ბანკს უფლება უნდა ჰქონდეს აწარმოოს ზედამხედველობა სალიზინგო კომპანიებზე, რადგან კომერციული ბანკები ან მიკროსაფინანსო ორგანიზაციები სალიზინგო საქმიანობას ეწევიან თავიანთი უკვე ლიცენზირებული/ რეგისტრირებული საქმიანობის ფარგლებში.⁴⁸ საქართველოს ეროვნულ ბანკს ასევე უფლება უნდა ჰქონდეს განსაზღვროს იცავენ თუ არა სალიზინგო კომპანიები ლიზინგის კანონმდებლობასა და მასთან დაკავშირებულ რეგულაციებს.

სასურველია საქართველოს ეროვნული ბანკისთვის სალიზინგო კომპანიების მონიტორინგის, მათი ანგარიშების მიღების და შემოწმების, ასევე, სალიზინგო კომპანიების ოპერაციების და საზედამხედველო ზომების დაკისრების

⁴⁷ შეად. „მიკროსაფინანსო ორგანიზაციების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლი, 18/07/2006.

⁴⁸ შეად. „კომერციული ბანკების საქმიანობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-20 მუხლის 1. პუნქტის ი⁴ ქვეპუნქტი, 23/02/1996 და „მიკროსაფინანსო ორგანიზაციების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-2 მუხლის 1. პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტი, 18/07/2006.

უფლების მინიჭება. ზედამხედველობის განევისას საქართველოს ეროვნულ ბანკს უნდა შეეძლოს: აღმოფხვრას სამართალდარღვევები და გადაცდომები (მაგ. იმ შემთხვევაში, როცა კომპანია არ ასრულებს ლიზინგის წარმოების პირობებს, ეწევა დაუშვებელ საქმიანობას, არღვევს საბუღალტრო აღრიცხვისა და ფინანსური ანგარიშების მომზადების და მათი აუდიტის რეგულაციებს, ანგარიშგების ნორმებს და სხვ.), გააუქმოს ლიცენზია/რეგისტრაცია, წამოიწყოს პროცედურები სამართალდარღვევის გამო დასაკისრებელ სანქციასთან დაკავშირებით, რათა უზრუნველყოფილ იქნას სალიზინგო კომპანიის გადახდისუნარიანობა, შესთავაზოს სალიზინგო კომპანიას შესაფერისი გადაწყვეტილებები სანესდებო კაპიტალის გაზრდის მიზნით, აკრძალოს გარიგებები ხელმძღვანელობის კონკრეტულ წევრებთან ან პარტნიორებთან, მოითხოვოს შიდა წარმოების გაუმჯობესება, დირექტორატის წევრების გათავისუფლება მოვალეობების არსებითი შეუსრულებლობისას, აუკრძალოს არალიცენზირებულ პირებს სალიზინგო საქმიანობის წარმოება და სხვ.

მიზანშეწონილი იქნება თუ კანონი ასევე განსაზღვრავს სალიზინგო კომპანიის კონკრეტულ ვალდებულებებს, მათ შორის - ხელი შეუწყოს საზედამხედველო ღონისძიებებს საკუთარ ოფისებში/სათავსებში, ასევე, იმ სხვა ოფისებში/სათავსებში, სადაც ის აწარმოებს ზედამხედველობას დაქვემდებარებულ ოპერაციებს, უზრუნველყოს საბუღალტრო ჟურნალების, საქმიანი დოკუმენტაციისა და ადმინისტრაციული დოკუმენტების შემოწმების შესაძლებლობა იმდენად, რამდენადაც ეს აუცილებელია სპეციალური ზედამხედველობის წარმოებისათვის, წარადგინოს საერთო ელექტრონული დოკუმენტაცია და საბუღალტრო ჟურნალების ასლები, ბიზნესდოკუმენტაცია, ადმინისტრაციული დოკუმენტები, საქმიანი ჩანაწერები და სხვა.

სალიზინგო კომპანიის ზედამხედველობის დასრულების შემდეგ საქართველოს ეროვნული ბანკს შეეძლება საზედამხედველო ანგარიშის მომზადება და მისი წარდგენა ზედამხედველობას დაქვემდებარებული კომპანიისთვის,

რომელსაც ექნება შესაგებლის უფლება ზედამხედველობის ანგარიშთან მიმართებით მოქმედი ადმინისტრაციული კანონმდებლობის შესაბამისად.

უპრიანი იქნება, თუ სალიზინგო კომპანიას დაუნესდება ვალდებულება ორგანიზება გაუწიოს საკუთარ ოპერაციებს და გამჭვირვალობის პრინციპის დაცვით აწარმოოს ჟურნალები, ბიზნესდოკუმენტაცია და სხვა დოკუმენტები, რაც ხელს შეუწყობს იმის დადგენას, მოქმედებს თუ არა ეს საწარმო მოქმედი რეგულაციების და დარგის სტანდარტების შესაბამისად.

კომერციული ბანკებისა და მიკროსაფინანსო ორგანიზაციებისათვის დადგენილი წესების გათვალისწინებით გონივრული იქნება დადგინდეს, რომ ნებისმიერი სალიზინგო კომპანია, მიუხედავად მისი ზომის, აქტივების ღირებულების თუ წლიური შემოსავლისა ვალდებულია აწარმოოს ფინანსური ანგარიშების წლიური აუდიტი.

ვფიქრობ, სალიზინგო კომპანიას ასევე უნდა მოეთხოვოს საქართველოს ეროვნულ ბანკს წარუდგინოს ინფორმაცია: სამეწარმეო რეესტრში აღრიცხულ ნებისმიერ არსებით მონაცემებში ცვლილებების თაობაზე; პარტნიორთა კრების მიერ მიღებულ ნებისმიერ გადაწყვეტილებაზე; ფილიალების თუ წარმომადგენლობების სავარაუდო გახსნაზე; გადანაცვლებაზე, დახურვაზე ან დროებით საქმიანობის შეწყვეტაზე და სხვა თანმდევ ცვლილებებზე; ინვესტიციაზე, რომლის ხარჯზეც სალიზინგო კომპანია პირდაპირ ან ირიბად შეიძენს სხვა იურიდიული პირის მნიშვნელოვან ნილს; ნებისმიერ შემდგომ ინვესტიციაზე ხსენებულ იურიდიულ პირში და ცვლილებებზე კაპიტალის სტრუქტურაში.

12. ბაზარზე ქცევის წესები

ბაზარზე ქცევის რეგულაციების მიზანია განსაზღვროს კეთილსინდისიერი საქმის წარმოების სტანდარტები ტრანზაქციების პირობების გაცხადების მიზნით ისე, რომ კლიენტს ესმოდეც საკუთარი უფლებები-მოვალეობები.

მიუხედავად მსოფლიოში არსებული განსხვავებული მიდგომებისა, ბაზარზე ქცევისას, ვფიქრობ, რომ, ჩვეულებრივ, დაცულია შემდეგი პრინციპები:

- მომხმარებლისადმი სამართლიანი დამოკიდებულება (გასამრჯელოს და ხარჯების გამჭვირვალობა, წვდომა სტანდარტულ პირობებზე);

- გაყიდვების განხორციელება და კონსულტაციების განევა პასუხისმგებლობის შეგრძნებით;

- გაყიდვების შემდგომი ადეკვატური მომსახურების განევა;

- იმის უზრუნველყოფა, რომ პროდუქტის ხარისხი შეესაბამებოდეს მომხმარებლის მოლოდინს;

- საჩივრებისა და უკმაყოფილებისადმი გამჭვირვალე და კეთილსინდისიერი დამოკიდებულება.

ხსენებულ პრინციპებზე აგებული რეგულირება განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ლიზინგის დარგის, როგორც ლეგიტიმური და ფართო საზოგადოებისათვის მისაღები ფინანსური მომსახურების სრული მოწოდებისთვის. გამჭვირვალე წესებმა და რეგულაციებმა უნდა დაარწმუნონ მომხმარებელი იქონიოს საქმე სალიზინგო კომპანიებთან.

საქართველოში ცალკეული მომხმარებლის უფლებების დაცვა უნდა აღსრულდეს ფინანსური მომსახურების სფეროში მომხმარებლის უფლებების მარეგულირებელი კანონმდებლობის შესაბამისად. დღეისათვის აღნიშნული უმთავრესად ეხება საქართველოს ეროვნული ბანკის დებულებას „ფინანსური ორგანიზაციების მიერ მომსახურების განევისას მომხმარებლის დაცვის წესების დამტკიცების შესახებ“ (საქართველოს ეროვნული ბანკის პრეზიდენტის 2016 წ. 23 დეკემბრის ბრძანება №151/04). აღნიშნული ნორმატიული აქტი დღეისათვის არ ეხება სალიზინგო კომპანიებს.

სასურველია ლიზინგის მარეგულირებელი კანონმდებლობა ადგენდეს, რომ თანხა, გაანგარიშების ფორმა და ლიზინგის გამცემისთვის კუთვნილი გასამრჯელოს გადახდა, ასევე სალიზინგო კომპანიისთვის ლიზინგის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე საპროცენტო

სარგებელზე და ხარჯებზე უფლებამოსილება, ნათლად უნდა იყოს განერილი ლიზინგის ხელშეკრულებაში.

13. უზოგადესი საგადასახადო საკითხები

საქართველოს საგადასახადო კოდექსით (29-ე მუხლის მე-12 პუნქტი), ქონების მიწოდება ლიზინგის ფორმით უცხოური იურიდიული პირებისა და არარეზიდენტი ფიზიკური პირების მიერ არ წარმოშობს მათთვის მუდმივ დაწესებულებას საქართველოს საგადასახადო კანონმდებლობის გაგებით, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც პირი პირადად, წარმომადგენლის ან დაქირავებული პერსონალის მეშვეობით სისტემატურად ახორციელებს ქონების მიმღების საქმიანობის მომსახურებას და ზედამხედველობას. გარდა ამისა, ლიზინგური ტრანზაქციებიდან ლიზინგის მიმწოდებლის მიერ მიღებული მოგება მიიჩნევა ეკონომიკური საქმიანობიდან მიღებულ მოგებად.

საგადასახადო კოდექსში მოცემული სალიზინგო კომპანიის განსაზღვრება გულისხმობს სანარმოს, რომლის კალენდარული წლის მოგების, სულ მცირე, 70% მიღებულია ქონების ლიზინგით.⁴⁹ ამასთან, სალიზინგო ქონება მიეკუთვნება ძირითადი საშუალებების კატეგორიას. თვით ლიზინგი განსაზღვრულია, როგორც ტრანზაქცია საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის გაგებით, თუ ლიზინგის საგანი ამორტიზებადი აქტივია. ლიზინგი განხილულია, როგორც მომსახურების ფორმა.

რაც შეეხება ქონების გადასახადის დარიცხვას, საგადასახადო კანონმდებლობის თანახმად, რეზიდენტი იურიდიული პირი ვალდებულია გადაიხადოს ქონების გადასახადი ლიზინგით გაცემულ აქტივებზე. ფიზიკური პირი ვალდებულია გადაიხადოს ქონების გადასახადი ლიზინგით გაცემულ აქტივებზე, თუ ის ეწევა ეკონომიკურ საქმიანობას, ასევე, თუ ის სალიზინგო ქონებას იღებს არარეზიდენტისაგან. შედეგად, რეზიდენტისაგან ლიზინგით მიღებუ-

⁴⁹ საქართველოს საგადასახადო კოდექსის მე-8 მუხლის 39-ე ნაწილი, 12/10/2010.

ლი აქტივები გათავისუფლებულია ქონების გადასახადისაგან.⁵⁰ მიუხედავად ამისა, აღნიშნული დებულებები სალიზინგო კომპანიებს ბანკებთან შედარებით არახელსაყრელ მდგომარეობაში აყენებენ, რადგან სალიზინგო კომპანიები სალიზინგო ქონებაზე ქონების გადასახადით იბეგრებიან, რაც არ ხდება ბანკებთან მიმართებით სესხების გაცემისას.

გარდა ამისა, საგასახადო გირავნობა/იპოთეკა, რომელიც წარმოადგენს სახელმწიფოს უფლება უზრუნველჰყოს საგადასახადო დავალიანების გადახდა გადამხდელის ქონებით, ეხება ყველა აქტივს, რომელსაც ფლობს აღნიშნული გადამხდელი ან აღრიცხულია მის ბალანსზე, გარდა ლიზინგით გაცემული ქონებისა. იგივე მიდგომა ვრცელდება ქონებრივი უფლების აკრძალვის/საგადასახადო ყადაღის შემთხვევებზეც ანუ ლიზინგით გაცემული აქტივები არ ექვემდებარება საგადასახადო ორგანოების მიერ გამოყენებულ ამ იძულებით საშუალებას. ამავე დროს, განსხვავებით ბანკებისა და მიკროსაფინანსო ორგანიზაციებისაგან, სალიზინგო კომპანიებს არ გააჩნიათ ფინანსური ორგანიზაციის სტატუსი საგადასახადო კოდექსის გაგებით, ყადაღის დადებისას საგადასახადო ორგანოების მოთხოვნებს უპირატესობა აქვს სალიზინგო კომპანიების მოთხოვნებთან შედარებით (რასაც ვერ ვიტყვით ბანკებისა და მიკროსაფინანსო ორგანიზაციების მოთხოვნებზე), რაც არახელსაყრელ მდგომარეობაში აყენებს სალიზინგო კომპანიებს ბანკებთან მიმართებით.

14. დასკვნა და რეკომენდაციები

ამ სტატიაში განხილული პრობლემები, რომელთა ჩამონათვალიც ნამდვილად ვერ იქნება ამომწურავი, გვიბიძგებენ ვიფიქროთ კანონმდებლობის შეცვლასა და სრულყოფაზე. ვფიქრობ, სალიზინგო საქმიანობის მარეგულირებელი ახალი საკანონმდებლო ჩარჩო უნდა ადგენდეს სალიზინგო კომპანიისა და მისთვის

ნებადართული საქმიანობის ყოვლისმომცველ განსაზღვრებას, ასევე, ანესრიგებდეს ლიზინგთან და აღნიშნული ფინანსური მომსახურების მიმწოდებლების ზედამხედველობასთან და ანგარიშგებასთან დაკავშირებულ საკითხებს. რაც შეეხება ლიზინგისა და ლიზინგის ხელშეკრულების განსაზღვრებებს, მხარეთა ზოგად უფლებებსა და ვალდებულებებს, ლიზინგის საგანთან დაკავშირებულ უფლებებს, შესაბამისი ქონების მიღება-ჩაბარებას, ლიზინგის ხელშეკრულების შეწყვეტას, დეტალებს დაკავშირებულს ავტომობილების ლიზინგთან და ლიზინგის მონმობასთან, აღნიშნული საკითხები ალბათ მომავალშიც უნდა წესრიგდებოდეს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსით. ლიზინგის სამართლებრივი ჩარჩოს ნებისმიერი რეფორმა უნდა განხორციელდეს ყველა დაინტერესებული მხარის მონაწილეობით და საერთაშორისო გამოცდილების გაზიარებასთან ერთად, ეფუძნებოდეს ადგილობრივ პრაქტიკას.

მოკლედ შთავაზებული საკანონმდებლო ცვლილებების შესახებ:

- **სალიზინგო კომპანიის განსაზღვრება:** სალიზინგო საქმიანობის რეგულირებასთან დაკავშირებული ნორმატიული აქტი ნათლად უნდა განსაზღვრავდეს ვის აქვს უფლება გასწიოს შესაბამისი მომსახურება. იმის გათვალისწინებით, რომ სალიზინგო კომპანიის განსაზღვრება მოცემულია საგადასახადო კოდექსში, სასურველია, რომ ახალი ნორმები არ ეწინააღმდეგებოდნენ შესაბამის საგადასახადო რეგულაციებს.

- რეკომენდებულია საქართველოს საგადასახადო კოდექსით გათვალისწინებული **საფინანსო ორგანიზაციის სტატუსი მოიცავდეს სალიზინგო კომპანიებსაც**. საგადასახადო ორგანოების მოთხოვნებს არ უნდა გააჩნდეთ უპირატესობა სალიზინგო კომპანიის მოთხოვნებთან შედარებით. სალიზინგო კომპანიები არ უნდა იბეგრებოდნენ ქონების გადასახადით ლიზინგით გაცემულ აქტივებზე. საგადასახადო რეგულაციების არსებული ნაკლოვანებები უნდა გახდეს ყველა დაინტერესებული მხარის განხილვის საგანი.

⁵⁰ საქართველოს საგადასახადო კოდექსის 206-ე მუხლის 1. ნაწილის „ძ“ ქვეპუნქტი, 12/10/2010.

- საქართველოს ეროვნული ბანკისა და საქართველოს ფინანსური მონიტორინგის სამსახურის მიერ მიღებული კანონქვემდებარე აქტები ფინანსური დაწესებულების აღრიცხვიანობასთან და სტატისტიკასთან, ფინანსური დაწესებულების მიერ ინფორმაციის წარდგენასთან, მომხმარებლის უფლებების დაცვასა თუ სხვა მომიჯნავე საკითხებთან მიმართებით, მიუხედავად იმისა, ეხება თუ არა ისინი ლიზინგს, უნდა გადაიხედოს ლიზინგის ახალი საკანონმდებლო ჩარჩოს ჭრილში.

- მიუხედავად იმისა, რომ ამ ეტაპზე რეკომენდებული არაა სალიზინგო კომპანიებთან მიმართებით კაპიტალის ადეკვატურობის მოთხოვნების შემოღება, ეს დებულებები სასურველია გაიწეროს ლიზინგის მარეგულირებელ სამართლებრივ ჩარჩოში, რაც მომავალში საქართველოს ეროვნული ბანკს საშუალებას მისცემს დაადგინოს კონკრეტული მოთხოვნები.

- სალიზინგო კომპანიები სასურველია არსებობდნენ წინასწარ განსაზღვრული სამართლებრივი სახით, შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოების ან სააქციო საზოგადოების ფორმით.

- ლიცენზირება/რეგისტრაცია - დღესდღეობით საქართველოს ეროვნული ბანკი საქმიანობის ავტორიზაციის ამ ორივე ფორმას წარმატებით იყენებს. თუმცა ლიცენზირება ზედამხედველობის უფრო რთული, გრძელვადიანი და მეწარმისთვის მძიმე ფორმაა, რის გამოც, მიმაჩნია, რომ საქართველოს ეროვნულ ბანკში სალიზინგო კომპანიების რეგისტრაცია ამ ეტაპზე საკმარისად უნდა ჩაითვალოს.

- მარეგულირებლის მხრიდან ზედამხედველობის შემადგენელი ნაწილი უნდა გახდეს ასევე: სალიზინგო კომპანიის მნიშვნელოვანი წილის (კაპიტალში ხმის უფლების 10%-ის) შესყიდვის წინასწარ დამტკიცების შესაძლებლობა; მნიშვნელოვანი წილის ზრდის შემთხვევაში ახალი ზღვრული ოდენობების გათვალისწინება, რომელთა მიღწევისას აუცილებელი გახდება საქართველოს ეროვნული ბანკის მხრიდან ხელახალი მოწონება; სამართალდარღვევებსა და გადაცდომებზე რეაგირებისა და მათი აღმოფხვრის სამართლებრივი ინსტრუმენტები; რეგისტრაციის გაუქმება და სხვ.

- უპირანი იქნება სალიზინგო კომპანიებს დაუწესდეთ ვალდებულება აწარმოონ ფინანსური ანგარიშების წლიური აუდიტი; წარადგინონ ინფორმაცია სამეწარმეო რეესტრში დაცულ ნებისმიერ არსებით მონაცემებში ცვლილებების თაობაზე; პარტნიორთა კრების მიერ მიღებულ ნებისმიერ გადაწყვეტილებაზე; ფილიალებისა თუ წარმომადგენლობების სავარაუდო გახსნაზე, გადანაცვლებაზე, დახურვაზე ან დროებით საქმიანობის შეწყვეტაზე და სხვა თანმდევ ცვლილებებზე; ინვესტიციებზე, რომლის ხარჯზეც სალიზინგო კომპანია პირდაპირ ან ირიბად შეიძენს სხვა იურიდიული პირის მნიშვნელოვან წილს, და სხვ.

ვფიქრობ, რომ პანდემიით გამოწვეული ეკონომიკური კრიზისიდან გამოსავლის ძიებაში, სხვა საფინანსო-სამართლებრივ ინსტიტუტებთან ერთად, სალიზინგო კანონმდებლობის სრულყოფა და ამ მომსახურების სწრაფი განვითარება უნდა მოექცეს როგორც მცირე და საშუალო ბიზნესის, ისე შესაბამისი სახელმწიფო უწყებების ყურადღების ცენტრში.