



კავკასიის საერთაშორისო უნივერსიტეტი

მამუკა გოგოლაძე

ლიზინგის საგანი და სამართლებრივი რეგულაციები

სამართლის სამაგისტრო საგანმანათლებლო პროგრამა

ნაშრომი შესრულებულია სამართლის მაგისტრის აკადემიური

ხარისხის მოსაპოვებლად

ხელმძღვანელი: ანა გურიელი

სამართლის დოქტორი, კავკასიის საერთაშორისო

უნივერსიტეტის აფილირებული ასისტენტი

თბილისი 2020 წ

## ანოტაცია

ეკონომიკური ურთიერთობების განვითარებასთან ერთად დინამიკურად ვითარდება სამეწარმეო საქმიანობები და მათთან დაკავშირებული კანონმდებლობა. საბაზრო ეკონომიკის პირობებში წარმოიქმნა ახალი სამეწარმეო საქმიანობები და ერთ-ერთი მათგანი ლიზინგია, რომელიც გამოირჩევა დინამიკური განვითარებით.

საქართველოში სალიზინგო ურთიერთობებს აწესრიგებს, როგორც სამოქალაქო კოდექსი, ასევე კანონი „სალიზინგო საქმიანობის ხელშეწყობის შესახებ“. უნდა აღინიშნოს, რომ მიუხედავად ლიზინგის ინსტიტუტის მიმართ ბოლოდროინდელი ყურადღებისა, ორივე კანონი საჭიროებს მეტ დახვეწას. აღნიშნულ კონტექსტში გათვალისწინებულ უნდა იქნეს, როგორც წამყვანი ქვეყნების მაგალითი, ისე ქვეყნის შიგნით არსებული სალიზინგო კომპანიების გამოცდილება და ქვეყნის ეკონომიკური განვითარება. უნდა მოხდეს ლიზინგის საგნის კატეგორიების განსაზღვრა და არსებული პრობლემების წარმოჩენა, სალიზინგო სფეროში კანონმდებლობის უკეთ დახვეწისათვის. ეს ხელს შეუწყობს ლიზინგის, როგორც დამოუკიდებელი სამოქალაქო-სამართლებრივი ინსტიტუტის, განვითარებას საქართველოში.

ნაშრომში წარმოდგენილია, ლიზინგის სამოქალაქო კოდექსით მომწესრიგებელი ნორმების შედარება, საქართველოს კანონმდებლობაში არსებულ ცალკეულ ნორმებთან, ასევე ქართული სასამართლოების პრაქტიკა და საერთაშორისო ნორმებით დადგენილი წესები. ლიზინგის ინსტიტუტის განვითარებისთვის და ქვეყნის ეკონომიკის გაუმჯობესებისთვის მნიშვნელოვანია თითოეული ხარვეზის შევსება, რადგან ისეთმა მძლავრმა ფინანსურმა ინსტიტუტმა, როგორც ლიზინგია შეძლოს არსებობა და განვითარება, განსაკუთრებით დასახვეწია ჩვენს რეალობაში ლიზინგის საგნის გაგება და მოძრავ ნივთებთან დაკავშირებული რეგულაციები.

## **Annotation**

### Subject of leasing and legislative regulations

With the development of economic relations- entrepreneurial activities and related legislation have been developing dynamically. New entrepreneurial activities have formed under the conditions of a market economy. One of them is leasing, which is characterized by dynamic development. Leasing is regulated by both the Civil Code of Georgia and the Law of Georgia on Promotion of Leasing Activity. It should be highlight, that despite recent attention to the institution of leasing, both laws require further improvement. In this context, there should be considered the examples of leading countries, as well as the experience of local leasing companies and the economic development of Georgia. There should be categorized the subjects of leasing and should be demonstrated current problems in order to improve the legislation in the field of leasing. This will contribute to the development of leasing as an independent institution of civil law in Georgia. This thesis presents the comparison between the leasing norms regulated by Civil Code and the separate norms existing in the legislation of Georgia, as well as the practice of Georgian courts and the rules established by international laws. It is important to fill in each gap for the development of the Leasing Institution and improvement of Georgia's economy in order to contribute such a powerful financial institution as Leasing. It's important to better define the subjects of leasing and regulations related to movable items.

## სარჩევი

შესავალი .....	6
თავი I. ლიზინგის წარმოშობა და მისი განვითარება, მოკლე ისტორიული ექსკურსი .....	9
1.1. სალიზინგო ურთიერთობის წარმოშობა და განვითარება მსოფლიოში .....	9
1.2. სალიზინგო ურთიერთობის განვითარება საქართველოში .....	11
თავი II. ლიზინგის საგანი, ლიზინგის არსი და მნიშვნელობა .....	13
2.1. ლიზინგის საგანი .....	13
2.2. ლიზინგის არსი და მნიშვნელობა .....	14
თავი III. სალიზინგო ურთიერთობის რეგულირება .....	16
3.1. ლიზინგის მომწესრიგებელი საერთაშორისო აქტები .....	16
3.1.1. ოტავის კონვენცია .....	16
3.1.2. რომის მოდელური კანონი .....	17
3.2. ლიზინგის საგნის თავისებურებანი უცხო ქვეყნებში .....	18
3.3. ლიზინგის მოწესრიგება ქართული კანონმდებლობით .....	23
3.3.1. სალიზინგო ურთიერთობები უძრავ ნივთებთან დაკავშირებით .....	26
3.3.2. სალიზინგო ურთიერთობები მოძრავ ნივთებთან დაკავშირებით .....	28
3.3.3. საქართველოში გატარებული ღონისძიებები და განხორციელებული ცვლილებები ლიზინგის კანონში და სალიზინგო საქმიანობასთან დაკავშირებით გაცემული რეკომენდაციები .....	31

<b>თავი IV. საკანონმდებლო და სასამართლო სისტემებთან დაკავშირებული</b>	
რისკები .....	48
4.1. სალიზინგო კომპანიებისა და მათ ინვესტიციებზე ქართული სასამართლოს გავლენა .....	48
4.2. სალიზინგო კომპანიებზე საგადასახადო კანონმდებლობის გავლენა .....	51
4.3. სალიზინგო ურთიერთობების მარეგულირებელი გარემო .....	52
4.4. აღსრულება სალიზინგო ურთიერთობებში .....	54
<b>თავი V. დასკვნა .....</b>	<b>56</b>
<b>თავი VI. ბიბლიოგრაფია .....</b>	<b>61</b>

## შესავალი

წინამდებარე ნაშრომი შეირჩა მისი აქტუალურობიდან გამომდინარე. თემა მიზნად ისახავს ლიზინგის საგნის მართებულ გაგებას, მის გამოყენებას, სამართლებრივი ნორმებით მოწესრიგებას და სასამართლო პრაქტიკაზე დაყრდნობით მსჯელობის განვითარებას.

ნაშრომში განხილული იქნება:

- ლიზინგის განვითარების ისტორია;
- ლიზინგის საგნის არსის და მნიშვნელობის დახასიათება;
- ლიზინგის განვითარება საერთაშორისო ურთიერთობებში;
- ლიზინგის რეგულირების პრობლემატიკის შესწავლა ქართულ კანონმდებლობაში;
- სალიზინგო ურთიერთობის დახვეწის და განვითარების წინადადების შემუშავება.

ქართულ სამართალში ლიზინგი წარმოადგენს ერთ-ერთ ნოვაციურ ინსტიტუტს, რომელსაც მსოფლიოს სხვადასხვა განვითარებულ სახელმწიფოებში იყენებენ წარმატებით და მნიშვნელოვანი როლი უკავია მათ ეკონომიკურ განვითარებაში და მეტიც, ზესახელმწიფოებად წოდებული ქვეყნების, როგორცაა მაგალითად აშშ. მისი ეკონომიკური მდგრადობა მეტწილად დამოკიდებულია სალიზინგო ურთიერთობების განვითარებაზე და ხელშეწყობაზე.

საკვლევ თემაში უპირატესად მსჯელობა დაეთმობა ქართულ რეალობაში არსებულ პრაქტიკას და ლიზინგის საგნის გაგებას. ასევე განხილული იქნება საერთაშორისო აქტები (ოტავის კონვენცია; რომის მოდელური კანონი), რომლებიც არეგულირებენ სალიზინგო ურთიერთობებს, მოცემული კვლევის ანალიზი მკითხველს წარმოადგენას შეუქმნის ლიზინგის საგანზე და დაეხმარება მისი

მომწესრიგებელი ნორმების მართებულ აღქმაში. ამასთან ნათელი გახდება არსებული ხარვეზები.

მსოფლიოს წარმატებული ქვეყნების ეკონომიკური განვითარების მსგავსად, რომელშიც დიდ როლს ასრულებს სალიზინგო ურთიერთობები, ჩვენი ქვეყანაც აქტიურად უნდა ჩაერთოს ამ პროცესში და უფრო მეტი ყურადღება დაუთმოს ისეთი მნიშვნელოვანი ეკონომიკური ინსტიტუტის განვითარებას და სამართლებრივ მოწესრიგებას, როგორც ლიზინგია. ამის შესაბამისად, გაიზრდება ლიზინგის მოთხოვნა და უფრო ხშირი იქნება ლიზინგთან დაკავშირებით სასამართლო დავები.

როგორც უკვე აღვნიშნე, ლიზინგი საქართველოში წარმოადგენს ნოვაციურ ინსტიტუტს და შესაბამისად, დამკვიდრებული სასამართლო პრაქტიკა მწირია, მეტიც, გარკვეულ საკითხებზე, საქართველოს უზენაეს სასამართლოს ამ დრომდე არ უმსჯელია, ამიტომაც მნიშვნელოვანია შემდგომი განვითარებისთვის არსებული პრაქტიკის გაანალიზება და ხარვეზების გამოვლენა. აღნიშნული საკითხის ანალიზის ფაქტი სძენს აქტუალობას, რომ არც თუ ისე მრავალფეროვანია ქართული სამეცნიერო ლიტერატურა.

მნიშვნელოვან და საინტერესო საკითხს წარმოადგენს ლიზინგის საგნის განსაზღვრა და გამიჯვნა მისი მსგავსი ინსტიტუტებისგან (იჯარასთან ან სესხთან), რომლებთან გაიგივებითაც ხშირად შედიან შეცდომაში. ნაშრომში ყურადღება გამახვილდება თუ რა განსხვავებას წარმოადგენს ლიზინგი სხვა სამართლებრივ-ეკონომიკური ინსტიტუტებისგან.

მნიშვნელოვანია განისაზღვროს თუ რა სამართლებრივი გზები არსებობს სალიზინგო ურთიერთობებიდან გამომდინარე მხარეთა უფლება-მოვალეობების და ლიზინგის საგნის მფლობელობაში დაბრუნებასთან დაკავშირებით.

ნაშრომში გამოყენებულია კვლევის ნორმატიულ-დოგმატური მეთოდი, ასევე მსჯელობა დაფუძნებულია ლოგიკურ ანალიზზე, გამოყენებულია საკითხის

ისტორიული განვითარება. ნაშრომში წარმოდგენილი კვლევა უმეტესწილად დაფუძნებულია ქართულ პრაქტიკაზე.

ნაშრომის მიზანია, ლიზინგის საგნის დახასიათების, მისი ისტორიული წარმომავლობის, შედარებით-სამართლებრივი ანალიზის და ქვეყანაში არსებული პრაქტიკის განხილვით წარმოჩნდეს შესაბამისი კვლევის საფუძველზე საკანონმდებლო ხარვეზები. ამასთან, ნაშრომში შესაბამის ანალიზზე დაყრდნობით გაკეთდეს დასკვნა, რომ ლიზინგი არის დამოუკიდებელი კერძო-სამართლებრივი ინსტიტუტი.



# თავი I. ლიზინგის წარმოშობა და მისი განვითარება, მოკლე ისტორიული ექსკურსი

## 1.1. სალიზინგო ურთიერთობების წარმოშობა და განვითარება მსოფლიოში

ლიზინგის წარმოშობასთან დაკავშირებით სხვადასხვა მოსაზრებები არსებობს და მათ ზოგადად შევხები, რათა მკითხველს შეექმნას წარმოდგენა, თუ რა დროს გაჩნდა სალიზინგო ურთიერთობების წარმონაქმნები და როგორი ფორმებით აღწევდა განვითარების მაღალ საფეხურებს, როგორი სახით ჩამოყალიბებული გვევლინება დღევანდელ რეალობაში, სადაც საბაზრო და სამეწარმეო ეკონომიკა უმაღლეს ეტაპებზეა.

კლასიკური ლიზინგი წარმოიშვა მე-19 საუკუნის 50-იან წლებში, ამერიკის შეერთებულ შტატებში, მოგვიანებით, კერძოდ მე-20 საუკუნის შუა წლებში განვითარება ჰპოვა დასავლეთ ევროპაში. ტერმინი ლიზინგი (lease) არის ინგლისური წარმოშობის სიტყვა და იგი განიმარტება, როგორც ქონების გადაცემა დროებით, განსაზღვრული ვადით.

მიუხედავად იმისა, რომ ლიზინგი სიახლეს წარმოადგენს, და მისი წარმოშობა რამდენიმე საუკუნეს ითვლის, ადამიანები მას იცნობდნენ იჯარის, არენდის სახელწოდებით. 383-322 წლებში, ჩვენ წელთაღრიცხვამდე არისტოტელეს ეკუთვნის გამონათქვამი: „სიმდიდრე ქონების გამოყენებაშია და არა საკუთრებაში“, რაც იმას ნიშნავს, რომ ჯერ კიდევ ადრეულ ეპოქაში იცოდნენ, რომ შემოსავლის მისაღებად არ არის აუცილებელი საკუთარი ქონების ქონა, საკმარისია გქონდეს სხვისი ქონებით

სარგებლობის უფლება. სწორედ ეს პრინციპი უდევს საფუძვლად დღევანდელ ლიზინგს.<sup>1</sup>

როგორც ზემოთ აღვნიშნე, ძველად ლიზინგს იცნობდნენ როგორც იჯარას. სწორედ ამგვარი იჯარის პირველი ცნობები გვხვდება შუმერულ ქალაქ ურის გათხრების შედეგად აღმოჩენილ თიხაზე. ეს მასალები თარიღდება ძვ.წ. II ათასწლეულით. ადრეული ლიზინგი ემყარება მიწის, ცხოველების, სასოფლო-სამეურნეო ტექნიკის იჯარას.<sup>2</sup>

ინგლისელი ისტორიკოსი კლერკი ამტკიცებს, რომ ლიზინგის იდეა არა არისტოტელეს პერიოდიდან იწყებს არსებობას, არამედ გაცილებით ადრეული პერიოდიდან, და მისი მითითებით ლიზინგის გამოჩენა უკავშირდება ბაბილონს, ხამურაბის მეფობის პერიოდს, რაც დასტურდება ჩანაწერებით, რომლის არსებობაც მტკიცდება ხამურაბის კანონებით.

ასევე რომშიც, იუსტინიანეს პერიოდიდან არსებობდა ლიზინგის მსგავსი ინსტიტუტი. რომაელები იცნობდნენ იმ ქონებრივ ურთიერთობათა კომპლექსს, რომელიც საკუთრების უფლების გარეშე სხვისი ნივთის ფლობას გულისხმობდა.

შესაძლოა ისიც ითქვას, რომ ძველი ფინიკიელებიც მიმართავდნენ გემების ქირავნობას, რომელიც სამართლებრივი არსით ძალიან ჰგავს დღევანდელ ლიზინგს.

ლიზინგის შემოღება უკავშირდება სატელეფონო კომპანია „ბული“-ს მიერ განხორციელებულ ოპერაციებს. მისმა ხელმძღვანელობამ 1877 წელს მიიღო გადაწყვეტილება, კი არ გაეყიდა თავისი სატელეფონო აპარატები, არამედ გაეცა იჯარით. თუმცა პირველი საზოგადოება, რომლის ძირითადი საქმიანობის საფუძვე-

---

<sup>1</sup>კიკუტაძე ვ. ლიზინგის განვითარებისა და მისი ეფექტიანობის ამაღლების გზები მშენებლობაში. ქ. თბილისი. საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი 2008 წ

<sup>2</sup>იქვე.

ლიც გახდა ლიზინგური ოპერაციები, შეიქმნა 1952 წელს სან-ფრანცისკოში, ეს იყო კომპანია „United States Leasing Corporation“ და ამდენად, აშშ გახდა ახალი ბიზნესის, კერძოდ, საბანკო ბიზნესის სამშობლო.<sup>3</sup>

## 1.2. სალიზინგო ურთიერთობის განვითარება საქართველოში

როგორც უკვე აღვნიშნე, ლიზინგი არის ერთ-ერთი ახალი ეკონომიკურ-სამართლებრივი ინსტიტუტი საქართველოში, რომელიც საკმაო სირთულით ხასიათდება.

ჩვენს ქვეყანაში ბიზნესის განვითარებისთვის ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს სამართლებრივ და ბიზნეს ინსტიტუტს წარმოადგენს ლიზინგი, რომელთანაც მჭიდრო კავშირშია და მეტწილად მის განვითარებაზეა დამოკიდებული სახელმწიფოს ეკონომიკური სტაბილურობა.

მოგეხსენებათ, როგორი რთული პერიოდი განვლო და დღესაც იმ პრობლემებისგან ვცდილობთ თავის დაღწევას, რაც საბჭოთა კავშირისგან გვერგო მემკვიდრეობით, პირველად 2001 წელს დაარსდა „საქართველოს ბანკის“ შვილობილი კომპანია „საქართველოს სალიზინგო კომპანია“,<sup>4</sup> რომელმაც დაიწყო სალიზინგო მომსახურება და დაუდო სათავე მის დინამიკურ განვითარებას.

ლიზინგის განვითარების პროგრესულ დინამიკაში, ასე ვთქვათ, თავისი წილი მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა 2002 წლის 7 მაისს მიღებულმა კანონმა

---

<sup>3</sup> ჯანხოთელი შ. ლიზინგი. აღმანახი, 1998. N5. გვ. 48-57

<sup>4</sup> ბაქრაძე ხ. საგადასახადო პროცესის ოპტიმიზაციის საშუალება. 2017 <http://eprints.tsu.ge/1212/1/Leasing%20-%20The%20Possibility%20for%20Optimization%20of%20Tax%20Process.pdf>

„სალიზინგო საქმიანობის შესახებ“. აღნიშნულმა კანონმა მისცა ლიზინგს სახე და მოქმედებაში მოიყვანა აღნიშნული ინსტიტუტი. სწორედ ამ კანონმა შეუწყო ხელი ლიზინგის ამოქმედება-განვითარებას, რომელიც გამოიხატა ლიზინგის დაფინანსების ალტერნატიულ წყაროდ.

ლიზინგის გაცნობიერებასთან ერთად საჭიროება გახდა სიახლის შეთავაზება ამ სფეროსთვის და შესაბამისი ორგანოების მხრიდან აღნიშნული კანონი ძალადაკარგულად გამოცხადდა 2011 წლის 14 ნოემბერს.

დღეის მდგომარეობით საქართველოში არსებობს სამი მსხვილი კომპანია (სულ სალიზინგოკომპანიები წარმოადგენს 100-ზე მეტს), რომლებიც ინაწილებენ ბაზრის ძირითად ნაწილს: „თიბისი ლიზინგი“ (TBCL), „ალიანს ჯგუფი ლიზინგი“ (AGL) და „საქართველოს სალიზინგო კომპანია“ (GLC).

აღსანიშნავია, რომ 2002 წლის კანონმა „ლიზინგის საქმიანობის შესახებ“ მისი მოქმედების პერიოდისთვის მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა, მაგრამ უფრო მეტია საჭირო და დღეისათვის არსებული სამართლებრივი რეგულაციებიც უფრო მეტ დახვეწას საჭიროებს, რადგან გვაქვს მსოფლიოს განვითარებული ქვეყნების გამოცდილება, თუ რამდენად მნიშვნელოვანი როლი შეიძლება იქონიოს ქვეყნის ფინანსურ სტაბილურობაზე ლიზინგმა.

## თავი II. ლიზინგის საგანი, ლიზინგის არსი და მნიშვნელობა

### 2.1. ლიზინგის საგანი

სალიზინგო ურთიერთობების მოწესრიგებისთვის უმნიშვნელოვანესია ლიზინგის საგნის განსაზღვრა, რომლის აღქმა და გაგება სამწუხაროდ პრობლემებს ქმნის სამართლებრივი დავებისას და აფერხებს, როგორც სალიზინგო საქმიანობას, ასევე სალიზინგო ურთიერთობაში მონაწილე მხარეთა საქმიანობას, რითიც პრობლემები ექმნება ლიზინგის განვითარებას. ამასთან, სამწუხარო ფაქტს წარმოადგენს ის ვითარება, რომ ლიზინგის საგნის არასწორი გაგებით საფრთხის წინაშეა სასამართლო პრაქტიკა და ის შესაძლოა „მახინჯი“ ფორმით დამკვიდრებულად მოგვევლინოს.

რა შეიძლება იყოს ლიზინგის საგანი, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი არ აზუსტებს, თუმცა მიუთითებს, თუ რა არ შეიძლება იყოს ლიზინგის საგანი. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 576-ე მუხლის მე-4 ნაწილით, კანონმდებელი გვზღუდავს სალიზინგო საგანში და ამავედროულად მიგვანიშნებს და თავისუფლებას გვანიჭებს ლიზინგის საგნის განსაზღვრაში. სამოქალაქო კოდექსის 576-ე მუხლის მე-4 ნაწილი ითვალისწინებს, რომ „ლიზინგის საგანი არ შეიძლება იყოს ფული, ფასიანი ქაღალდი, წილი ან პაი სამეწარმეო საზოგადოებაში“.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი. 21/05/2020 კონსოლიდირებული ვერსია.

## 2.2 ლიზინგის არსი და მნიშვნელობა

ლიზინგის საგანი მისი არსით და მნიშვნელობით უნდა განვასხვავოთ და ცალკე დავაყენოთ სხვა მსგავსი სამართლებრივი ურთიერთობებისგან.

ხშირ შემთხვევაში ლიზინგი მისი ბუნებიდან გამომდინარე ახლოს დგას სხვადასხვა სახელშეკრულებო ურთიერთობებთან და ამიტომ ხშირად აიგივებენ ისეთ გარიგებებთან, როგორცაა სესხი, ქირავნობა, განვადება, ნასყიდობა და სხვ.<sup>6</sup> თუმცაღა ყურადღება უნდა გავამახვილოთ იმ მნიშვნელოვან ფაქტზე, რომ ლიზინგის დამოუკიდებელ ხელშეკრულებად მიჩნევა მხარეთა შორის არსებული უფლებების და ვალდებულებების თავისებური წესის განსაზღვრაში მდგომარეობს.

ლიზინგის ხელშეკრულების დადებისას მნიშვნელოვანია განისაზღვროს ლიზინგის საგანთან დაკავშირებული სამართლებრივი თუ მატერიალური რისკები, რომლითაც შესაძლოა, და დიდი საშიშროება არსებობს, რომ წარმოიქმნება პრობლემები ხელშეკრულების მოქმედების მთელი პერიოდის განმავლობაში, რითიც დაზიანდება ხელშეკრულებაში მონაწილე ორივე მხარე.

ლიზინგის საგნის თანმდევ და განუყოფელ ნაწილს წარმოადგენს რისკების აცილების მიზნით შეთანხმება, რომელიც ხელშეკრულებაში დეტალურად უნდა იქნეს გაწერილი:

- ლიზინგის საგნის მოვლისა და ექსპლუატაციის პირობების განსაზღვრა;
- ასევე არსებითად მნიშვნელოვანია ლიზინგის საგნის საგარანტიო პირობებზე შეთანხმება.

---

<sup>6</sup> ჯორბენაძე თ. ლიზინგის საგნის დაბრუნების არაერთგვაროვანი პრაქტიკა. ივ. ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის გამომცემლობა. 2020. N1. გვ. 96-115.

როგორც აღინიშნა წინამდებარე ნაშრომში, ლიზინგის საგნის შესახებ სამოქალაქო კოდექსი არ აზუსტებს, მაგრამ მიუთითებს რომ ლიზინგის საგანი არ შეიძლება იყოს ფული, ფასიანი ქაღალდი, წილი ან პაი. ამ განმარტებით კანონმდებელმა დიდი არჩევანი მისცა სამოქალაქო საზოგადოებას, ლიზინგის ხელშეკრულება დადოს, და რაც მთავარია თავად განსაზღვროს ურთიერთშეთანხმებით ლიზინგის საგანი ზემოაღნიშნული შეზღუდვის გათვალისწინებით.

ლიზინგის საგანი წარმოადგენს როგორც უძრავ, ისე მოძრავ ქონებას. აქვე მოკლედ შევხები თუ რას შეიძლება წარმოადგენდეს ნივთების სახეებიდან (უძრავი, მოძრავი) გამომდინარე ლიზინგის საგანი.

სამოქალაქო კოდექსი განმარტავს უძრავი ნივთის ცნებას, რომლის მიხედვითაც უძრავ ნივთებს მიეკუთვნება მიწის ნაკვეთი მასში არსებული წიაღისეულით, მიწაზე აღმოცენებული მცენარეები, ასევე შენობანაგებობანი, რომლებიც მყარად დგას მიწაზე.<sup>7</sup> რაც შეეხება მოძრავ ნივთებს, როგორც რეგისტრირებული და არარეგისტრირებული აქტივი წარმოადგენს ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს, მობილურებს და სხვა.

---

<sup>7</sup> საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი. 21/05/2020 კონსოლიდირებული ვერსია

## თავი III. სალიზინგო ურთიერთობის რეგულირება

### 3.1. ლიზინგის მომწესრიგებელი საერთაშორისო აქტები

საერთაშორისო ასპარეზზე ეკონომიკის განვითარებამ და ქვეყნებს შორის ურთიერთობამ მიიღო და გარკვეულ წილად დიდი როლის შემსრულებლად წარმოდგა ლიზინგი, რამაც თავის მხრივ მოთხოვნილება წამოაყენა, რომ საერთაშორისო სამართლის აქტებით ყოფილიყო სალიზინგო ურთიერთობები მოწესრიგებული. დღევანდელი მდგომარეობით მნიშვნელოვან საერთაშორისო აქტებს წარმოადგენს ოტავის კონვენცია და რომის მოდელური კანონი.

#### 3.1.1. ოტავის კონვენცია

ოტავის კონვენცია შეიქმნა 1988 წლის 28 მაისს, რომელიც შეეხება „საერთაშორისო ლიზინგის შესახებ“ (Convention on international Financial leasing) მომწესრიგებელ ნორმებს.<sup>8</sup> კონვენცია შეეხება მხოლოდ საერთაშორისო ხელშეკრულებებს და მისი მიზანია ურთიერთობაში მონაწილე მხარეთა ინტერესების თანაბარი დაცვა.<sup>9</sup>

ოტავის კონვენციის პირველი მუხლით განსაზღვრულია ლიზინგის საგანი და სალიზინგო ხელშეკრულებებში მონაწილე მხარეების ურთიერთობები. აღნიშნული კონვენციის 1-ლი მუხლის მე-2 ნაწილი იძლევა განმარტებას ლიზინგის საგნის შესახებ და მითითებულია სალიზინგო ურთიერთობის მახასიათებლებზე:

---

<sup>8</sup> ირემაშვილი ე. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის ონლაინკომენტარი. gcccc.ge. 2016.

<sup>9</sup> იქვე.



- ლიზინგის მიმღები უფლებამოსილია თავისი ინიციატივით განსაზღვროს ლიზინგის საგანი და შეარჩიოს მიმწოდებელი;
- ლიზინგის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე, სალიზინგო კომპანია ლიზინგის მიმღებისთვის (მოსარგებლისთვის) შესაძენი ნივთის შესახებ აცნობს ხელშეკრულების საგანს იმ მხარეს, რომლისგანაც უნდა მიიღოს ნივთი, რათა გადასცეს ლიზინგით მოსარგებლეს;
- აგრეთვე, ერთ-ერთ მახასიათებლად გვევლინება ამორტიზაციის ხარჯების განსაზღვრა, და კონვენცია მიუთითებს იმის შესახებ, რომ ხელშეკრულებაში გათვალისწინებული უნდა იყოს ამორტიზაციის ხარჯები.<sup>10</sup>

### 3.1.2. რომის მოდელური კანონი

ოტავის კონვენციასთან ერთად ლიზინგის საერთაშორისო დოქტრინის პრინციპებს არეგულირებს 2008 წლის 13 ნოემბრის რომის მოდელური კანონი, მოდელური კანონი ერთ-ერთ ახალ საერთაშორისო კანონს წარმოადგენს, რომლითაც უფრო მეტად დაიხვეწა ოტავის კონვენციით გათვალისწინებული ზოგადი პრინციპები.<sup>11</sup>

მოდელური კანონი, I თავის მე-2 მუხლში განსაზღვრავს ლიზინგის საგანს, რომლის მიხედვითაც ლიზინგის საგანს წარმოადგენს ლიზინგის მიმღების საქმიანობიდან გამომდინარე სპეციალურად განკუთვნილ ნივთებს, რომლებიც საჭიროა

---

<sup>10</sup> Convention on international Financial leasing. Ottawa, 1988. <https://www.unidroit.org/leasing-ol/leasing-english>

<sup>11</sup> ირემაშვილი ქ. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის ონლაინკომენტარი. gcc.ge. 2016.

ბიზნესისთვის. აღნიშნული მუხლი უთითებს ლიზინგის საგნის შესახებ, თუ რა შეიძლება იყოს ის, და ამასთან იქვეა განმარტებული თუ რა შეიძლება არ იყოს ლიზინგის საგანი: ლიზინგი არ მოიცავს ფულს ან ინვესტიციის ფასიან ქალაქებს.<sup>12</sup>

მოდელურმა კანონმა, როგორც უფრო ახალმა და დახვეწილმა, უფრო დახვეწილად, ვრცლად და ზუსტად მიუთითა, თუ რა შემთხვევაშია შესაძლებელი ხელშეკრულება იქნეს განხილული, როგორც ლიზინგის ხელშეკრულება:

- ლიზინგის საგნის, ასევე შეთანხმებული საგნის მიმწოდებელს ირჩევს ლიზინგის მიმღები;
- ლიზინგის გამცემი (სალიზინგო კომპანია) ლიზინგის მიმღებისგან, სალიზინგო საგანთან დაკავშირებული ნასყიდობისას ცნობილია ლიზინგის მიზნობრიობის შესახებ;
- ლიზინგის მიმღების მიერ გაწეული ხარჯები, სალიზინგო ურთიერთობაში შეთანხმებისამებრ შესაძლოა მოიცავდეს, როგორც ლიზინგის საგანს, ასევე მასთან დაკავშირებულ ამორტიზაციის ხარჯებს;
- ლიზინგის გამცემსა და ლიზინგის მიმღებს შორის შეიძლება კონტრაქტის საფუძველზე მიმღებს ჰქონდეს უფლება შეისყიდოს ლიზინგის საგანი.<sup>13</sup>

### 3.2. ლიზინგის თავისებურებანი უცხო ქვეყნებში

საბაზრო ეკონომიკის წინსვლა დიდწილად სალიზინგო საქმიანობის დამსახურებაა, რომლის სამშობლოდ ითვლება აშშ, სადაც მოხდა მისი განვითარება და მძლავრი

---

<sup>12</sup> Unidroit Model Law on Leasing. Rome, 2008. <https://www.unidroit.org/instruments/leasing/model-law>

<sup>13</sup> იქვე.

ინსტიტუტის ჩამოყალიბება. ინგლისში და ამერიკის შეერთებულ შტატებში ლიზინგის განვითარებას ხელი შეუწყო სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარებამ და საჭიროებამ, რომ იაფი და მარტივად ხელმისაწვდომი ყოფილიყო სარკინიგზო კომპანიებისთვის საქმიანობის განხორციელება.

ლიზინგის განვითარების ისტორიაში გადამწყვეტი იყო 1959 წელს აშშ-ის სალიზინგო კომპანიის მიერ კანადაში ფილიალის შექმნა, სადაც ეწვია ინგლისის სავაჭრო საკრედიტო კომპანიის (Mercantile Credit Company) გენერალური დირექტორი.<sup>14</sup> ინგლისური და ამერიკული კანონმდებლობები სალიზინგო კომპანიებს განიხილავენ საფინანსო კომპანიებად, რომელთა ძირითად ფუნქციებს წარმოადგენს მომავალი მოსარგებლისთვის ქონების შესყიდვა. რაც შეეხება ქონებას, მოსარგებლე არჩევს მისი ინიციატივით და ავალებს კომპანიას ქონების შესყიდვას მისთვის, რომელსაც გამოიყენებს ბიზნესსაქმიანობისთვის. ყურადღებაა გასამახვილებელი იმ ფაქტზე, რომ სალიზინგო კომპანია ლიზინგის საგანს „ვერ ხედავს“,<sup>15</sup> შესაძლოა აქედან გამომდინარე ჩამოვაყალიბოთ მსჯელობა, რომ სალიზინგო კომპანიას ურთიერთობისას ევალება ლიზინგის საგნის მოძიება და მისი შესყიდვა ლიზინგის მიმღებისთვის, რა დროსაც ნივთი არის კომპანიის საკუთრებაში, მაგრამ ლიზინგის მიმღების სრულ სარგებლობაში, ისე რომ ლიზინგის გამცემი არ ერევა ლიზინგის მიმღების სალიზინგო ნივთით განხორციელებულ საქმიანობაში.

მიუხედავად იმისა, რომ მრავალი ქვეყანა მოიცვა სალიზინგო ურთიერთობებმა, ტერმინს დღესდღეობით პირდაპირი და ზუსტი თარგმანი არსად მოიძებნება.<sup>16</sup> გერმანელები ლიზინგის სინონიმად იყენებენ Leasinger-trag-ს, რაც

---

<sup>14</sup>ჭანტურია ე. ლიზინგის ხელშეკრულების ცნება და შინაარსი ინგლისურ-ამერიკულ სამართალში. გორის სახელმწიფო უნივერსიტეტის სამეცნიერო ჟურნალი. 2018, ტონი I, N 2. გვ. 323-329.

<sup>15</sup> იქვე.

<sup>16</sup> კიკინაძე ა. ლიზინგის ხელშეკრულების სამართლებრივი ბუნება. Law Journal. <https://elawjournal.wordpress.com/2011/12/17/133/>

განიმარტება, როგორც საცხოვრებელი ბინის ქირავნობის ერთ-ერთი სახე. გერმანელებისგან განსხვავებით ფრანგები ლიზინგს განიხილავენ, როგორც საფინანსო-საკრედიტო (Credit-bual) ორგანიზაციების მიერ კერძო ინტერესიდან გამომდინარე ისეთი მოწყობილობის ქირავნობას, რომელიც პროფესიული მიზნებისთვისაა გათვალისწინებული. ბელგიური კანონმდებლობა ლიზინგის ინსტიტუტს იცნობს, როგორც ფინანსურ არენდას (Location financement), მათ მსგავსად ფინანსური არენდის ოპერაციებს უწოდებენ იტალიელები (Operazion di locazion finanziaria).<sup>17</sup>

ევროპული ქვეყნების ეროვნული რეგულაციები სალიზინგო გარიგებას ნაწილობრივ სხვადასხვა გზით განსაზღვრავენ. ამ სახელშეკრულებო ურთიერთობის იდენტიფიცირება მართლაც საჭიროა ევროკავშირში ფინანსური ლიზინგის უკიდურესად ნიუანსირებულ პირობებში. ჩვეულებრივი ქირავნობის ან იჯარის ხელშეკრულებისგან განსხვავებით სალიზინგო ხელშეკრულება უფრო რთული, სამმხრივი ოპერაციის ნაწილია, რომელშიც, როგორც წესი მონაწილეობს სხვა მხარეც (აქტივის მიმწოდებელი) და მეორე მხრივ ამ ურთიერთობაში ლიზინგის მიმღებს აქვს უფლება შეისყიდოს სალიზინგო საგანი.<sup>18</sup>

ევროპის მრავალ ქვეყანაში არსებული კანონმდებლობით ან ხელშეკრულებებში არსებული შეთანხმებით, გათვალისწინებულია ლიზინგის მიმღების უფლება ქონების შეძენასთან დაკავშირებით, როგორც ლიზინგის მნიშვნელოვანი ელემენტი. მაგალითად საფრანგეთში სალიზინგო ურთიერთობები შედის საკრედიტო-გირაოს

---

<sup>17</sup>კიკინაძე ა. ლიზინგის ხელშეკრულების სამართლებრივი ბუნება. Law Journal. <https://elawjournal.wordpress.com/2011/12/17/133/>

<sup>18</sup>Blandini A, Gianfranco A. “We know what we are, but know not what we may be”: considerations on the (need for) harmonization of regulations for financial leasing in the EU. Law and economics yearly review. 2018. 255-291.

გარიგებებში - Monetary et financier კოდექსი ითვალისწინებს, რომ ლიზინგის მიმღებს ეძლევა შესაძლებლობა შეიძინოს სალიზინგო საგანი. საფრანგეთის მიდგომას თითქმის ყველა ევროპელი კანონმდებელი მიჰყვა და შემდგომში, მსგავსად საფრანგეთისა, ეს მიდგომა გაითვალისწინეს და იგივე რეგულაციები დააწესეს.

ესპანეთის კანონი Operacions de arrendamiento financier-ს თანახმად, ლიზინგის ხელშეკრულება უნდა მოიცავდეს შესყიდვის უფლებას, რომ ლიზინგის მიმღებს შეუძლია ლიზინგის საგნის შესყიდვა მოითხოვოს ხელშეკრულების ვადის ბოლოს. სხვათაშორის იგივე წესს ითვალისწინებს ბელგიის სამართალი, ასევე მსგავს დათქმებს ვხვდებით პორტუგალიურ და ბერძნულ კანონმდებლობებში. Locazione finanziaria-ს შესახებ

იტალიის ბოლოდროინდელი რეგულაციაც განსაზღვრავს, რომ სალიზინგო ურთიერთობისას ლიზინგის მიმღებს უფლება აქვს შეიძინოს ქონება.<sup>19</sup>

მოდრავი ნივთის შესყიდვის ფასის განსაზღვრისას ევროპული ქვეყნები ითვალისწინებენ, რომ ფასი ხელშეკრულებაში უნდა მიეთითოს და შეთანხმების საფუძველზე განისაზღვროს მისი ოდენობა, მაგალითად: ბელგიის კანონი ადგენს, რომ მოძრავი ნივთის სალიზინგო ოპერაციებში აქტივის ფასი ისე უნდა განისაზღვროს, რომ შეესაბამებოდეს აქტივის მოსალოდნელ ნარჩენ ღირებულებას ხელშეკრულების ბოლოს. განსხვავებულად განიხილავს იგივე საკითხს საფრანგეთის კანონი და ამბობს, რომ შესყიდვის ფასში უნდა იყოს გათვალისწინებული ნაწილობრივ ლიზინგით გაცემული ანაზღაურება. პრაქტიკის გათვალისწინებით საფასური თითქმის ყოველთვის დაბალია ქონების საბაზრო ღირებულებაზე.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup>Blandini A, Gianfranco A. “We know what we are, but know not what we may be”: considerations on the (need for) harmonization of regulations for financial leasing in the EU. Law and economics yearly review. 2018. 255-291.

<sup>20</sup>იქვე.

ლიზინგთან დაკავშირებით 2014 წლის 24 თებერვალს ჩინეთის სახალხო უზენაესმა სასამართლომ (OVG) ინტერპრეტაცია გააკეთა და იმსჯელა სამართლებრივი რეგულირების შესახებ, რა დროსაც იხელმძღვანელა მოდელური კანონის და ოტავის კონვენციის მიხედვით.

ჩინეთისთვის ლიზინგი კარგი არჩევანი გამოდგა. ლიზინგის ხელშეწყობასთან ერთად ქვეყანა ასევე ხელს უწყობს მაღალტექნოლოგიური ინდუსტრიის განვითარებას, რაც ხასიათდება ტექნიკის ხშირი ჩანაცვლებით. უფრო მეტიც, ჩინეთის სამოქალაქო ავიაციის სექტორი ხშირად მიმართავს ლიზინგს და დღეისთვის სწორედ ლიზინგის ჩართვით ჩინეთის თვითმფრინავების ბაზრის პერსპექტივები უზარმაზარია.<sup>21</sup>

ამერიკის შეერთებულ შტატებში ფინანსური ლიზინგის საკითხები უფრო რთულია, ვიდრე ნებისმიერი სხვა ქვეყნის კანონი ლიზინგის საკითხებთან მიმართებაში. აღსანიშნავია, რომ ამერიკის კომერციული და საგადასახადო კანონი ხაზს უსვამს და აზუსტებს გარიგების არსს და ადგენს, თუ რომელი გარიგება მიეკუთვნება სალიზინგო ურთიერთობას. აშშ-ის გაკოტრების კანონიც ხაზს უსვამს გარიგების არსს, მაგრამ შეიძლება იყოს გაკონტროლებული მხარეთა გამოხატული ნებით და მათი შეთანხმებისამებრ წარიმართოს ურთიერთობა.

რაც შეეხება ფინანსური აღრიცხვების წესს, იგი ადგენს რომ ზედმიწევნით უნდა შეესაბამებოდეს ფინანსურ წესებს საქმიანობის განხორციელებისას. აშშ-ის კანონმდებლობაში არსებობს სპეციალური წესები, რომლებიც ძალიან რთული და ერთმანეთისგან განსხვავებულია, ეს წესები ეხება თვითმფრინავების, გემების და

---

<sup>21</sup>Pissler K.B. Finanzierungsleasingverträge in China: Eine Kommentierung im Spiegel der jüngsten Interpretation des Obersten Volksgerichts. Max Planck Private Law Research. 2015. Paper No. 15/15.

სხვა მოძრავი ქონების ლიზინგს.<sup>22</sup> აღსანიშნავია, რომ ლიზინგს აშშ იყენებს თავდაცვის გასაძლიერებლად, სამხედრო ტექნიკა მისი სპეციფიკურიდან გამომდინარე საჭიროებს მუდმივ განახლებას და ლიზინგი მოქნილ ინსტრუმენტს წარმოადგენს მსგავს ვითარებაში. ამერიკის კანონმდებლობა ადგენს ცალკე მანქანების, აღჭურვილობის, გემების და თვითმფრინავების ლიზინგს, კოდექსის მიხედვით კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების და აღჭურვილობის ლიზინგს ახორციელებს თავდაცვის სამონისტრო და თავდაცვის მინისტრს შეუძლია გამოიყენოს ლიზინგი კომერციული სატრანსპორტო საშუალებების და აღჭურვილობის შექმნისას, მაგრამ საჭიროა მდივანის გადაწყვეტილება, რომ ლიზინგი პრაქტიკული და ეფექტური იქნება ქონების მისაღებად.<sup>23</sup>

აქედან გამომდინარე შესაძლოა ითქვას, რომ კონტინენტური ევროპის სამართლის უმეტესი ქვეყნებისგან განსხვავებით, ინგლისში და აშშ-ში ლიზინგი წარმოადგენს დამოუკიდებელ სამოქალაქო-სამართლებრივ ურთიერთობას.

### **3.3. ლიზინგის მოწესრიგება ქართული კანონმდებლობით**

მოგეხსენებათ, საქართველოს მძიმე ისტორია და მემკვიდრეობა ხვდა წილად, როგორც საბჭოთა კავშირის წევრ და პოსტ-საბჭოურ ქვეყანას, აქედან გამომდინარე, როგორც დამოუკიდებელ ქვეყანას შეჭიდება მოუხდა ისეთ რთულ სამართლებრივ

---

<sup>22</sup> Schroth P. K. Financial Leasing of Equipment in the Law of the United States. The American Journal of Comparative Law. U. S. National Reports to the XVIIIth International Congress of Comparative Law (2010), pp. 323-351.

<sup>23</sup>U.S. Code Title 10. ARMED FORCES Subtitle A. General Military Law Part IV. SERVICE, SUPPLY, AND PROCUREMENT Chapter 141. MISCELLANEOUS PROCUREMENT PROVISIONS Section 2401a. Lease of vehicles, equipment, vessels, and aircraft

ინსტიტუტთან, როგორც ლიზინგია. საქართველოში ლიზინგის რეგულირება გათვალისწინებულია საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კერძო ნაწილის I კარის, II ნაწილის, IV თავით და მოიცავს 13 მუხლს (576-580<sup>8</sup>), ასევე არსებობს საქართველოს კანონი სალიზინგო საქმიანობის ხელშეწყობის შესახებ.

ლიზინგის საგნის არსებითად შესაცნობად და მისი ცნების გასაგებად განვიხილავთ სამოქალაქო კოდექსის 576-ე მუხლს, რომელიც ლიზინგის ინსტიტუტის მომწესრიგებელ ცენტრალურ ნორმას წარმოადგენს.

ლიზინგის საგანს სამოქალაქო კოდექსი განსაზღვრავს 576-ე მუხლის მე-4 ნაწილით, რომელიც მიგვითითებს, რომ „ლიზინგის საგანი არ შეიძლება იყოს ფული, ფასიანი ქაღალდი, წილი ან პაი სამეწარმეო საზოგადოებაში“. ეს იმაზე მეტყველებს, რომ კანონმდებელი ცდილობს ხელი შეუწყოს სალიზინგო ურთიერთობების თავისუფლებით, მომხმარებელმა (ლიზინგის მიმღებმა) დამოუკიდებლად განსაზღვროს ლიზინგის საგანი. ასე რომ მნიშვნელოვანია ლიზინგის ხელშეკრულება მისი თავისუფალი ბუნებიდან გამომდინარე, ხელშეკრულების საგნის საფუძველზე იქნეს გამიჯნული სხვა სახის სახელშეკრულებო ურთიერთობებისგან.

ლიზინგის წარმოშობის საჭიროება გამომდინარეობს პრაქტიკიდან, რომელიც წარმოიქმნა გარკვეული პირობების მოსაგვარებლად. ლიზინგის დროს დანაწევრებული სახითაა საკუთრების ფუნქცია და აღნიშნულ ურთიერთობაში ქონების ფლობის უფლება რჩება სალიზინგო კომპანიას და მესაკუთრის როლში გვევლინება, ხოლო მომხმარებელი (ლიზინგის მიმღები) იძენს ქონების გამოყენების უფლებას.<sup>24</sup> შესაძლოა ითქვას, რომ ლიზინგი წარმოადგენს ისეთ ქონებრივ

---

<sup>24</sup> ჭანტურია ე. ლიზინგის ხელშეკრულების ცნება და შინაარსი ინგლისურ-ამერიკულ სამართალში. გორის სახელმწიფო უნივერსიტეტის სამეცნიერო ჟურნალი. 2018, ტონი I, N 2. გვ. 323-329.



ურთიერთობებს, რა დროსაც ლიზინგის მიმღები სალიზინგო კომპანიის მიმართვის საფუძველზე ახორციელებს ისეთი ქონების შეძენას, რომელიც ლიზინგის მიმღების საქმიანობის განხორციელებისთვისაა სპეციალურად გამიზნული, რაც შეეხება ლიზინგის გამცემს, იგი ზემოთ ხსენებული მოთხოვნის საფუძველზე ახორციელებს სწორედ იმ ქონების მოძიებას და შეძენას შემდგომში მომხმარებლისთვის გადასაცემად, რა ქონებაც სპეციალური საქმიანობის განხორციელებისთვისაცაა საჭირო და ის ფუნქცია აქვს, რაც ლიზინგის მიმღებს ესაჭიროება.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე უნდა განისაზღვროს ლიზინგის საგანი, რაც დიდი მნიშვნელობის მატარებელია მისი არსისა და დანიშნულებიდან გამომდინარე.

სწორედ სამოქალაქო კოდექსის 576-ე მუხლის ანალიზიდან ირკვევა, თუ როგორი ურთიერთობაა ლიზინგი და როგორ წარმოიშობა იგი. სიღრმისეულად რომ ჩავწვდეთ მოცემულ ნორმას, უკეთ გავიგებთ ლიზინგის საგანს და განვასხვავებთ სხვა კერძო-სამართლებრივი ურთიერთობებისგან. როგორც საერთაშორისო ნორმების, ასევე აშშ-ის და ინგლისის კანონმდებლობების მსგავსად ქართული სამართალიც იგივე სახით იცნობს სალიზინგო ურთიერთობის არსს და ლიზინგის საგანს. სალიზინგო ურთიერთობა შეიძლება დაიყოს შემდეგნაირად:

1. ლიზინგის გამცემი (სალიზინგო კომპანია) ლიზინგის მიმღებს გადასცემს განსაზღვრულ ქონებას, რომელსაც ლიზინგის მიმღები არჩევს თავისი სურვილისამებრ, ამასთან ლიზინგის მიმღებს აქვს უფლება აირჩიოს მიმწოდებელი სალიზინგო კომპანიისთვის.
2. ლიზინგის გამცემი (სალიზინგო კომპანია) ლიზინგის მიმღების ნების გათვალისწინებით შედის ურთიერთობაში გამყიდველთან (მხარე, რომელიც ფლობს/აწარმოებს ნივთს, რომელიც ლიზინგის მიმღებს ჭირდება) და შეთანხმების საფუძველზე იძენს საკუთრებაში ქონებას, ან სხვაგვარად იღებს ნივთს მფლობელობაში.

3. ლიზინგის გამცემი (სალიზინგო კომპანია) ლიზინგის მიმღებს გადასცემს ქონებას მისი შესყიდვის უფლებით ან მის გარეშე, გარკვეული დროით.

### 3.3.1. სალიზინგო ურთიერთობები უძრავ ნივთებთან დაკავშირებით

წინამდებარე ნაშრომში ბევრი ვისაუბრე იმაზე, თუ რა არის ლიზინგის საგანი და თუ რა მნიშვნელობა აქვს ლიზინგის საგნის განსაზღვრას სალიზინგო ურთიერთობებში.

სამოქალაქო კოდექსი აყალიბებს უძრავი ნივთების ცნებას, 149-ე მუხლით: უძრავ ნივთებს მიეკუთვნება მიწის ნაკვეთი მასში არსებული წიაღისეულით, მიწაზე აღმოცენებული მცენარეები, ასევე შენობა-ნაგებობანი, რომლებიც მყარად დგას მიწაზე.<sup>25</sup> ასევე მნიშვნელოვანია ქართულ კანონმდებლობაში უძრავი ნივთის სხვა დეფინიცია, რომელსაც იცნობს საქართველოს კანონი საჯარო რეესტრის შესახებ მე-2 მუხლის „ა“ პუნქტით, რომლის მიხედვითაც უძრავი ნივთი - მიწის ნაკვეთზე არსებული შენობა-ნაგებობით ან მის გარეშე, შენობა-ნაგებობა (მშენებარე, აშენებული ან დანგრეული), შენობა-ნაგებობის ერთეული (მშენებარე, აშენებული ან დანგრეული) და ხაზობრივი ნაგებობა.<sup>26</sup> აქედან გამომდინარე უნდა ვიმსჯელოთ, რომ უძრავი ნივთი არის მიწის ნაკვეთიც.

---

<sup>25</sup>საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, კონსოლიდირებული ვერსია.  
<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702>

<sup>26</sup>საქართველოს კანონი საჯარო რეგისტრაციის შესახებ, შესულია ცვლილება მიმდინარეობს კონსოლიდაცია <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/20560?publication=24>

საგადასახადო კოდექსი ადგენს რეგულაციებს და არეგულირებს საზოგადოებრივ ურთიერთობებს, ასევე აწესრიგებს ურთიერთობაში მონაწილე პირთა გადასახადების თაობაზე.<sup>27</sup>

საგადასახადო კოდექსის მე-8 მუხლის 38-ე პუნქტი ითვალისწინებს ლიზინგის შესახებ, რომ საგადასახადო სამართალში ლიზინგია - საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის შესაბამისად გათვალისწინებული წესები, თუ ლიზინგის საგანი არის ამორტიზაციას დაქვემდებარებული აქტივი.<sup>28</sup> ამავე კოდექსის 111-ე მუხლი ეხება საამორტიზაციო ანარიცხებს და გამოქვითვებს. აღნიშნული მუხლის მე-2 ნაწილში არსებობს დათქმა: „ამორტიზაცია არ ერიცხება მიწას“ (საგადასახადო კოდექსი). ვფიქრობ, რომ ზემოთ ჩამოყალიბებული მსჯელობიდან გამომდინარე სამოქალაქო კოდექსის 576-ე მუხლის მე-4 ნაწილი და საგადასახადო კოდექსის 111-ე მუხლის მე-2 ნაწილში ხსენებული ურთიერთგამომრიცხავია. ამასთან, აღსანიშნავია 2008 წლის 13 ნოემბრის რომის მოდელური კანონი (Unidrop Model Law On Leasing), სადაც ხაზგასმითაა მითითებული, რომ ლიზინგის საგანი შესაძლოა იყოს უძრავი ქონება, ასევე ხაზგასასმელია ის ფაქტი, რომ საქართველოს უზენაეს სასამართლოს აქვს განხილული ისეთი საქმე, სადაც ლიზინგსა და უძრავ ნივთს შორის ურთიერთობაა, კერძოდ, ლიზინგის თავდებობის ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულების შეუსრულებლობაზეა საუბარი.<sup>29</sup>

ამკარად კითხვებს ბადებს მოცემულ მუხლებს შორის წარმოქმნილი საკითხი, რომლებიც ურთიერთგამომრიცხავ დანაწესებს ადგენს, ვფიქრობ საჭიროა აღნიშნულ

---

<sup>27</sup>ნოდარია ლ. როგავა ზ. რუხაძე კ. ბოლქვაძე ბ. საქართველოს საგადასახადო კოდექსის კომენტარი. თბილისი 2012

<sup>28</sup>საქართველოს საგადასახადო კოდექსი. <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1043717>

<sup>29</sup>საქართველოს უზენაესი სასამართლოს N ას-576-547-2015 გადაწყვეტილება 15/12/2015

პრობლემაზე მუშაობა, რადგან ზიანდება დღეისთვის უმნიშვნელოვანესი სამართლებრივ-ეკონომიკური ინსტიტუტი - ლიზინგი. სწორედ მსგავსი პრობლემური საკითხები ართულებს ლიზინგის საგნის გაგებას და ამახინჯებს სასამართლო პრაქტიკას დაბალი ინსტანციების დონეზე, სწორედ ისაა მიზანი, რომ რაც შეიძლება სწრაფად გადაწყდეს დავები სალიზინგო საქმეებთან დაკავშირებით, რომ უფრო მოქნილი გახდეს ეს ფინანსური ინსტიტუტი, რასაც აღნიშნული პრობლემით ზიანი ადგება და ეს ზიანი არამხოლოდ სალიზინგო კომპანიის, არამედ ქვეყნის პრობლემასაც წარმოადგენს.

### **3.3.2. სალიზინგო ურთიერთობები მოძრავ ნივთებთან დაკავშირებით**

რა შეიძლება იყოს ლიზინგის საგანი, უკვე შევთანხმდით. სალიზინგო ურთიერთობებში მნიშვნელოვანია მოძრავ ქონებასთან დაკავშირებით თუ რა საკანონმდებლო რეგულაციები არსებობს, იმის გათვალისწინებით, რომ სალიზინგო ბაზარზე ყველაზე მოთხოვნადია ავტოლიზინგი, მოცემულ საკითხთან დაკავშირებით საინტერესოა როგორ მიჯნავს ქართული კანონმდებლობა ავტომობილის საკუთრებაში რეგისტრაციას და ავტომობილის სარგებლობისას გამოწვეულ კანონდარღვევებზე ვინ არის პასუხისმგებელი.

უნდა აღინიშნოს, რომ სამოქალაქო კოდექსი 158-ე მუხლით მიგვითითებს, რომ სავარაუდოა, ნივთის მფლობელი არის ამ ნივთის მესაკუთრე.<sup>30</sup> აქედან

---

<sup>30</sup>საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, კონსოლიდირებული ვერსია.

<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702>

გამომდინარე, ასეთ პირს უფლება აქვს თავისუფლად ფლობდეს და სარგებლობდეს ამ ქონებით. სამოქალაქო კოდექსის მიხედვით, მოძრავ ქონებაზე საკუთრების უფლების წარმოშობა არ არის დამოკიდებული მის სავალდებულო რეგისტრაციაზე და საკუთრებაში გადასაცემად საჭიროა ნივთი გადაეცეს მესაკუთრეს.<sup>31</sup> თუმცა სამოქალაქო სამართლებრივი მოწესრიგებისათვის არსებობს ავტოსატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრის რეგისტრაციის საშუალება, რაც ხდება შინაგან საქმეთა სამინისტროს სააგენტოს მეშვეობით. მხარეები შეიძლება შეთანხმდნენ მოძრავ ნივთზე საკუთრების უფლების წარმოშობის მომენტში:

- ნასყიდობის ფასის სრულად გადახდის ან
- მოძრავ ქონებაზე შემძენის მესაკუთრედ რეგისტრაციის ან
- მოძრავი ქონების მყიდველის ფაქტობრივ მფლობელობაში გადასვლაზე.

კანონმდებელი ითვალისწინებს ლიზინგის ხელშეკრულების მოშლასაც, თუ ლიზინგის მიმღები არსებითად დაარღვევს თავის ვალდებულებას, ლიზინგის გამცემს ასევე შეუძლია ხელშეკრულების ვადის გასვლის ან ვადაზე ადრე შეწყვეტისას მოითხოვოს ქონების დაბრუნება და განკარგოს იგი.

ყოველივე ზემოთ განხილული, გადამწყვეტ როლს თამაშობს ლიზინგის ხელშეკრულებაში, რომლის საგანიც წარმოადგენს ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს. ადმინისტრაციული ჯარიმები და ლიზინგის გამცემისა და მიმღების ადგილი ამ მოცემულობაში ქმნის გარკვეულ პრობლემას.

განვიხილავ ბოლოდროინდელ აქტუალურ საკითხს, რომელიც უკავშირდება ადმინისტრაციული სამართალდარღვევათა კოდექსის 118 მუხლს. მოცემული

---

<sup>31</sup> საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, კონსოლიდირებული ვერსია.  
<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702>.

მუხლი ითვალისწინებს წესს, იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვაზე რომელსაც დადგენილი წესით არ გაუვლია პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება ან ასეთი ავტოსატრანსპორტო საშუალების სხვა პირისათვის სამართავად გადაცემა/საექსპლუატაციოდ, გადაცემა/საექსპლუატაციოდ დაშვებას.<sup>32</sup> აღნიშნული ნორმა ამოქმედდა 2018 წლის 1 იანვრიდან და იმ სატრანსპორტო საშუალების მართვა, რომელსაც დადგენილი წესით არ გაუვლია პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება, გამოიწვევს მძღოლის დაჯარიმებას 50 ლარის ოდენობით, იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალების სხვა პირისათვის სამართავად გადაცემა/საექსპლუატაციოდ, გადაცემა/საექსპლუატაციოდ დაშვება, რომელსაც დადგენილი წესით არ გაუვლია პერიოდული ტექნიკური ინსპექტირება, გამოიწვევს ფიზიკური პირის დაჯარიმებას 50 ლარის ოდენობით, ხოლო იურიდიული პირის ან/და ინდივიდუალური მკეწარმის დაჯარიმებას 200 ლარის ოდენობით. გარდა ზემოაღნიშნული ნორმისა, რომელიც ავტოსატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრე იურიდიულ პირს უწესებს 200 ლარის ოდენობით ჯარიმას, არის „საგზაო მოძრაობის“ შესახებ კანონი, ასევე საქართველოს მთავრობის N 17 და N 510 დადგენილებები, რომლებიც ეხება ტექნიკური ინსპექტირების პერიოდულობას.

ზემოთ მოყვანილი კანონების, ნორმებისა და დადგენილებების გათვალისწინებით, რაც გულისხმობს რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალების ლიზინგის ხელშეკრულებით გაცემისას, ლიზინგის მიმღებმა, პირობითად 4 წლის განმავლობაში, რომ არ უზრუნველყოს ავტოსატრანსპორტო საშუალების ტექნიკური ინსპექტირება, სალიზინგო კომპანია (ლიზინგის გამცემი) დაჯარიმდება, რაც ვფიქრობ ალოგიკური იქნება, რადგან ლიზინგის მიმღები ახორციელებს ყველა კერძო-სამართლებრივ უფლებას, რაც ნივთის ფლობას და სარგებლობას უკავშირდება.

მნიშვნელოვანია ლიზინგის საგანზე გამოწერილი ადმინისტრაციული

---

<sup>32</sup>საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი, კონსოლიდირებული ვერსია.  
<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/28216?publication=452>

ჯარიმების ადრესატის საკანონმდებლო დონეზე ასახვა, ლიზინგის გამცემის ნაცვლად ლიზინგის მიმღებმა უნდა იკისროს ჯარიმების და სხვა რეგულაციების ტვირთის ვალდებულება, რაც ლიზინგის საგნის ფლობისას იქნება გათვალისწინებული.

### **3.3.3. საქართველოში გატარებული ღონისძიებები და განხორციელებული ცვლილებები ლიზინგის კანონში**

საქართველოს ტერიტორიაზე პირის მიერ სამეწარმეო საქმიანობის განხორციელებასთან დაკავშირებული უფლებებისა და კანონიერი ინტერესების დაცვას ზედამხედველობას უწევს ბიზნესომბუდსმენი.

ბიზნესომბუდსმენის აპარატი მოქმედებს იმ არსებული პრობლემების აღმოსაფხვრელად და წარმოსაჩენად, რომელი პრობლემებიც ბიზნესის განვითარებას ხელს უშლის და აფერხებს ბიზნესის მოქმედებას.

ბიზნეს სექტორში არსებული პრობლემების, არსებული ხარვეზების გამოსწორების მიზნით, რათა შესწავლილ იქნეს ის პრობლემები, რომლებიც აფერხებს და საფრთხის წინაშე აყენებს თავისუფალ და განვითარებულ ბიზნესს, საქართველოს ბიზნესომბუდსმენის აპარატი პერიოდულ შეხვედრებს ატარებს კერძო სექტორის და დარგობრივი ასოციაციების წარმომადგენლებთან, რათა ერთობლივი განხილვის და ანალიზის საფუძველზე შეიმუშაონ გეგმა, არსებული პრობლემებისა და გამოწვევების აღმოსაფხვრელად.

2018 წელს გამართულ შეხვედრებზე განიხილებოდა სალიზინგო და არასაბანკო ორგანიზაციების საქმიანობასთან დაკავშირებული პრობლემური საკითხები. საკითხების განხილვის შედეგად სამოქალაქო კოდექსში 2018-2019 წელს ნაწილობრივ განხორციელდა ცვლილებები ლიზინგთან მიმართებაში. სწორედ ამ ცვლილებებთან დაკავშირებით გაიმართა შეხვედრები სალიზინგო და სხვა ფინანსურ ორგანიზაციებთან, რათა გათვალისწინებული ყოფილიყო მათი აზრი.<sup>33</sup>

<sup>33</sup>საქართველოს ბიზნესომბუდსმენის აპარატის საქმიანობის ანგარიში. 2018. <https://info.parliament.ge/file/1/BillReviewContent/216273>

შეხვედრაზე სალიზინგო კომპანიების ასოციაციამ ყურადღება გაამახვილა ცვლილებებზე, რომლის მიხედვითაც, ლიზინგის გამცემი სუბიექტები ვალდებულები ხდებოდნენ ხელშეკრულებაში საპროცენტო სარგებლი ცალკე მიეთითებინათ. აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით, სალიზინგო კომპანიების წარმომადგენლებმა გასცე რეკომენდაცია, რომ აღნიშნული ცვლილება პრობლემას შეუქმნიდა სალიზინგო საქმიანობას და შეიზღუდებოდა მათი უფლება პროცენტის განსაზღვრასთან დაკავშირებით, მოცემული რეკომენდაცია საქართველოს პარლამენტმა გაითვალისწინა და ხსენებული ცვლილება არ შესულა მოქმედებაში. ცვლილებები შევიდა, სამოქალაქო კოდექსის 2018 წლის აგვისტოსთვის - სამოქალაქო კოდექსში 576-ე მუხლის მე-5 ნაწილით: თუ საქართველოს კანონმდებლობით სხვა რამ არ არის დადგენილი და ლიზინგის დაფინანსების თანხის გაცემის შედეგად ლიზინგის მიმღების ჯამური ვალდებულებები ამავე ლიზინგის გამცემის მიმართ 100 000 (ასი ათას) ლარზე ნაკლებია, ლიზინგის გამცემის მიერ საზღაურის მიღება არ უნდა იყოს ნებისმიერი ფორმით უცხოურ ვალუტაზე მიბმული ან ინდექსირებული. 2019 წლის თებერვლიდან სამოქალაქო კოდექსის 576-ე მუხლის შეცვლილი მე-5 ნაწილით: თუ საქართველოს კანონმდებლობით სხვა რა არ არის დადგენილი და ლიზინგის დაფინანსების თანხის გაცემის შედეგად ლიზინგის მიმღების ჯამური ვალდებულებები ამავე ლიზინგის გამცემის მიმართ 200 000 (ორასი ათას) ლარზე ნაკლებია, ლიზინგის გამცემის მიერ საზღაურის მიღება არ უნდა იყოს ნებისმიერი ფორმით უცხოურ ვალუტაზე მიბმული ან ინდექსირებული.<sup>34</sup>

ზემოთ მოცემულ საკითხზე, სალიზინგო ასოციაციის პოზიციით 100 000 ლარიანი ლიმიტის გაზრდისას 200 000 ლარამდე, გასათვალისწინებელ ფაქტორს წარმოადგენდა სალიზინგო ურთიერთობის არსი და მისი სოეციფიკა, ამიტომ ლიმიტის გაზრდა სალიზინგო კომპანიებს გაურთულებდა და გაუძვირებდა ფულადი რესურსების მოძიებას.<sup>35</sup>

<sup>34</sup>საქართველოს ბიზნესომბუდსმენის აპარატის საქმიანობის ანგარიში. 2018. <https://info.parliament.ge/file/1/BillReviewContent/216273>

<sup>35</sup>იქვე.



აგრეთვე ცვლილება შეეხო სამოქალაქო კოდექსი 576-ე მუხლის მე-6 ნაწილს, რომლის მიხედვითაც თუ ლიზინგის გამცემი მეწარმეა, ლიზინგის გაცემისას ლიზინგის წლიური ეფექტური საპროცენტო განაკვეთი 50 %-ს არ უნდა აღემატებოდეს. ამასთანავე ლიზინგის გამცემი ვალდებულია დაიცვას ამ კოდექსის 625-ე მუხლის მე-5 და მე-8 ნაწილებით გათვალისწინებული მოთხოვნები საკომისიოსთან, ფინანსურ ხარჯებთან, პირგასამტეხლოსთან და ნებისმიერი ფორმის ფინანსური სანქციის დაკისრებასთან დაკავშირებით. ამ მიზნებისათვის საქართველოს ეროვნული ბანკი უფლებამოსილია სამართლებრივი აქტით დაადგინოს ლიზინგის წლიური ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის, საკომისიოს, ფინანსური ხარჯის, პირგასამტეხლოს ან/და ნებისმიერი ფორმის ფინანსური სანქციის გამოთვლის წესი.<sup>36</sup>

2019 წლის 5 თებერვლის, საქართველოს ეროვნული ბანკის პრეზიდენტის ბრძანება N 18/04 - საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 576-ე მუხლის მიზნებისათვის ლიზინგის წლიური ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის, საკომისიოს, ფინანსური ხარჯის, პირგასამტეხლოს ან/და ნებისმიერი ფორმის ფინანსური სანქციის გამოთვლის წესი ლიზინგის ხელშეკრულებაში.<sup>37</sup> მე-4 მუხლი ითვალისწინებს ლიზინგის წლიური ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის გაანგარიშების პრინციპის. ხსენებული მუხლის პირველი ნაწილი იძლევა შემდეგ მითითებას - ლიზინგის წლიური საპროცენტო განაკვეთის გაანგარიშებისათვის საჭიროა ლიზინგის მიმღების მიერ ლიზინგის საზღაურის გადახდევინების დღევანდელი ღირებულება გაუთანაბრდეს ლიზინგის

---

<sup>36</sup> საქართველოს ბიზნესომბუდსმენის აპარატისსაქმიანობის ანგარიში. 2018. <https://info.parliament.ge/file/1/BillReviewContent/216273>

<sup>37</sup> საქართველოს ეროვნული ბანკის პრეზიდენტის ბრძანება N 18/04. თბილისი 05/02/2019. [https://www.nbg.gov.ge/uploads/legalacts/momxmarebelta\\_dacva/18.04.pdf](https://www.nbg.gov.ge/uploads/legalacts/momxmarebelta_dacva/18.04.pdf)

დაფინანსების თანხას. იგი გამოისახება წლიური პროცენტით და გაიანგარიშება ლიზინგის მიმღების მიერ ლიზინგზე გაწეული ფინანსური ხარჯების გათვალისწინებით. ლიზინგის წლიური ეფექტური საპროცენტო განაკვეთი გაიანგარიშება შემდეგი ფორმულით:

$$\sum_{k=1}^{k=m} \frac{A_k}{(1+i)^{t_k}} = \sum_{k'=1}^{k'=m'} \frac{A'_{k'}}{(1+i)^{t_{k'}}$$

ამავე მუხლის მე-2 ნაწილით განმარტებულია ფორმულის აღნიშვნები:

ა)  $k$  - ლიზინგის დაფინანსების თანხის გაცემის რიგითი ნომერი;

ბ)  $k'$  - სალიზინგო საზღაურის რიგითი ნომერი;

გ)  $A_k$  -  $k$  რიგითობით გაცემული ლიზინგის დაფინანსების თანხა;

დ)  $A'_{k'}$  -  $k'$  რიგითობის შესაბამისი სალიზინგო საზღაური;

ე)  $\Sigma$  - ჯამის ნიშანი;

ვ)  $m$  - ლიზინგის დაფინანსების თანხის გაცემების საერთო რაოდენობა;

ზ)  $m'$  - სალიზინგო საზღაურების საერთო რაოდენობა;

თ)  $t_k$  - დროის ინტერვალი, გამოსახული წლებში ან წლის წილადის სახით, ლიზინგის დაფინანსების პირველ რიგობით გაცემისა და შემდგომ გაცემებს შორის - მეორედან -  $m$ -მდე;

ი) tk' - დროის ინტერვალი, გამოსახული წლებში ან წლის წილადის სახით, ლიზინგის დაფინანსების საწყის თარიღსა და სალიზინგო საზღაურის გადახდების შორის - პირველიდან - m'-მდე;

კ) i - ლიზინგის წლიური საპროცენტო განაკვეთი.

მნიშვნელოვან ნაწილს წარმოადგენს სალიზინგო საქმიანობისას საკომისიოს, პირგასამტეხლოს ან/და ნებისმიერი ფორმის ფინანსური სანქციის გამოთვლის წესი, რომლის მიხედვითაც ლიზინგის ხელშეკრულებაში გასათვალისწინებელი ნებისმიერი საკომისიო, ნებისმიერი ფინანსური ხარჯი, ასევე, ლიზინგის ხელშეკრულების ნებისმიერი პირობის დარღვევის გამო ლიზინგის მიმღებისთვის ფინანსური სანქციის ოდენობა არ უნდა აღემატებოდეს 0,27 პროცენტს თითოეული დღისთვის. ერთჯერადად გადაცილებულ ყოველ დღეზე არ უნდა აღემატებოდეს 20 ლარს.<sup>38</sup>

ეროვნული ბანკის ბრძანებაში განსაზღვრულია ლიზინგის ვადის გადაცილების შემთხვევაში არსებული მოწესრიგება, რომლის მიხედვითაც იმ შემთხვევაში თუ მოხდება ლიზინგის ვადის გადაცილება, რომლის შემდგომაც ლიზინგის გამცემს წარმოეშობა უფლება მიიღოს ლიზინგის მიმღებისგან პირგასამტეხლო და ნებისმიერი ფორმის ფინანსური სანქცია არ უნდა აღემატებოდეს ლიზინგის დაფინანსების ნარჩენი თანხის 1,5-მაგ ოდენობას. აღსანიშნავია, რომ ამავე ნორმაში მითითებულია, რომ ნებისმიერი ფინანსური ხარჯის, მათ შორის, ლიზინგის სარგებლისა და ისეთი ხარჯების, რომლებიც შედის ლიზინგის წლიური ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის გამოთვლაში, ლიზინგის ხელშეკრულების ნებისმიერი პირობის დარღვევის გამო გამოწვეულ სანქციებს ეხება 1,5-მაგი ოდენობის ლიზინგის დაფინანსების ნარჩენი ზღვრული ოდენობის განსაზღვრა. კანონმდებელმა მიუთითა

---

<sup>38</sup> საქართველოს ეროვნული ბანკის პრეზიდენტის ბრძანება N 18/04. თბილისი 05/02/2019. [https://www.nbg.gov.ge/uploads/legalacts/momxmarebelta\\_dacva/18.04.pdf](https://www.nbg.gov.ge/uploads/legalacts/momxmarebelta_dacva/18.04.pdf)

1,5-მაგი ოდენობის გაანგარიშების შესახებ, რომელიც ითვლება ლიზინგის მიმღების მიერ ლიზინგის ვადაგადაცილების დაწყების დღიდან. აღნიშნული ხარჯები არის ნებისმიერი ხარჯი, რომელიც კავშირშია მოცემულ სალიზინგო ურთიერთობასთან. გასათვალისწინებელია ის ფაქტი, რომ 1,5-მაგი ოდენობის გაანგარიშებისას ლიზინგის დაფინანსების ნარჩენ თანხად ჩაითვლება, ლიზინგის ვადაგადაცილების დღეს არსებული ნარჩენი თანხა. 1,5-მაგ ოდენობაში არ გაითვალისწინება ვადაგადაცილების სრულ აღმოფხვრამდე ლიზინგის დაფინანსების ნარჩენი თანხა.<sup>39</sup>

საქართველოს ეროვნული ბანკის პრეზიდენტის ბრძანებაში ლიზინგის გამცემს აეკრძალა, მის მიერ საკუთარი სახსრებით ან/და მესამე პირის მიერ წინსწრებით, ვადაზე ადრე შეწყვეტის ან ლიზინგის საგნის ვადაზე ადრე გამოსყიდვის შემთხვევაში ლიზინგის მიმღებს დააკისროს წინსწრებით დაფარვის საკომისიო ან/და პირგასამტეხლო ან ნებისმიერი საჯარიმო სანქცია, რომელიც შინაარსობრივად არის წინსრებით დაფარვის საკომისიო ან/და პირგასამტეხლო, რომელიც ლიზინგის დაფინანსების ნარჩენი თანხის 2 პროცენტს აღემატება.<sup>40</sup>

მნიშვნელოვან საკითხს წარმოადგენს სალიზინგო ურთიერთობებისას ლიზინგის რეგისტრაცია. როგორ უნდა განხორციელდეს და რა სამართლებრივი ფორმა ექნება არარეგისტრირებად აქტივებთან დაკავშირებით ლიზინგის რეგისტრაციას საჯარო რეესტრის მონაცემთა ბაზაში. ქართული კანონმდებლობიდან გამომდინარე საკითხის უკეთ გაგებისთვის განვიხილავ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების ან/და სასოფლო-სამეურნეო მანქანის დამხმარე ტექნიკური საშუალებების, როგორც რეგისტრირებად აქტივებთან დაკავშირებით ლიზინგის უფლების რეგისტრაცია, შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტოს მონაცემთა ბაზაში.

---

<sup>39</sup> საქართველოს ეროვნული ბანკის პრეზიდენტის ბრძანება N 18/04. თბილისი 05/02/2019. [https://www.nbg.gov.ge/uploads/legalacts/momxmabelta\\_dacva/18.04.pdf](https://www.nbg.gov.ge/uploads/legalacts/momxmabelta_dacva/18.04.pdf)

<sup>40</sup> იქვე.

სამოქალაქო კოდექსის 580<sup>7</sup> მუხლით: ლიზინგის გამცემს უფლება აქვს, მოითხოვოს ლიზინგის საგნის იძულების წესით მისთვის მფლობელობაში დაბრუნება სააღსრულებო დაწესებულებისთვის ლიზინგის მოწმობის წარდგენის საფუძველზე, სასამართლოსთვის მიმართვის გარეშე, იმ შემთხვევაში თუ ლიზინგის საგანს წარმოადგენს „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 53-ე მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული სატრანსპორტო საშუალება ან/და სასოფლო-სამეურნეო მანქანის დამხმარე ტექნიკური საშუალება.<sup>41</sup>

„საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 53-ე მუხლი სატრანსპორტო საშუალების, მისი ნომრიანი აგრეგატებისა და სასოფლო-სამეურნეო მანქანის დამხმარე ტექნიკური საშუალების რეგისტრაციას და რეგისტრაციის გაუქმებას ეხება. ამავე მუხლის პირველი პუნქტი განსაზღვრავს, საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრული გარემოებების არსებობისას რეგისტრაციას დაქვემდებარებულ სატრანსპორტო საშუალებებს და სასოფლო-სამეურნეო ტექნიკურ საშუალებებს, ესენია:

ა) შიგაწვის ძრავას მქონე მექანიკური სატრანსპორტო საშუალება, რომლის ძრავას ცილინდრის მუშა მოცულობა 50 სმ<sup>3</sup>-ზე მეტია;

ბ) ელექტროძრავიანი მექანიკური სატრანსპორტო საშუალება, რომლის ძრავას მაქსიმალური გამომუშავებული სიმძლავრე 4 კვტ-ზე მეტია;

გ) მისაბმელი, რომელიც განკუთვნილია წინამდებარე „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრული მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებებით მისი ბუქსირებისათვის;

დ) სასოფლო-სამეურნეო მანქანის დამხმარე ტექნიკური საშუალება;

---

<sup>41</sup> საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, 26/06/1997, კონსოლიდირებული ვერსია, <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702>, 21/05/2020.

ე) წინამდებარე „ა“ - „დ“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრული სატრანსპორტო საშუალებების ნომრიანი აგრეგატები;

ვ) ინდივიდუალური (თვითნაკეთი) წესით დამზადებული ან გადაკეთებული ამ პუნქტის „ა“ - „ე“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრული სატრანსპორტო საშუალებები, მათი ნომრიანი აგრეგატები და სასოფლო-სამეურნეო მანქანის დამხმარე ტექნიკური საშუალება.<sup>42</sup>

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მინისტრის ბრძანება N 532-თ (2017 წლის 31 ოქტომბრის) ცვლილება შევიდა შსს მომსახურების სააგენტოს მიერ გირავნობის რეგისტრაციის, ნასამართლეობის შესახებ ცნობისა და მექანიკური სატრანსპორტო საშუალების სამართლებრივი მდგომარეობის ცნობის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ, შსს მინისტრის 2007 წლის 25 ივნისის N 892 ბრძანებაში და დადგინდა ლიზინგის რეგისტრაციის წესი და პირობები.<sup>43</sup>

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 580<sup>8</sup> მუხლი ეხება ლიზინგის მოწმობას, რომლის მიხედვითაც, საჯარო სამართლის იურიდიულ პირში - საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტოში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 53-ე მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებულ სატრანსპორტო საშუალებასა და სასოფლო-სამეურნეო მანქანის დამხმარე ტექნიკურ საშუალებაზე ლიზინგის რეგისტრაციის არსებობისას ლიზინგის გამცემის წერილობითი მოთხოვნის მიღებიდან 10 სამუშაო დღის ვადაში გაიცემა ლიზინგის მოწმობა. ზემოთ აღნიშნული „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 53-ე მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებულ ლიზინგის საგანზე, ლიზინგის

---

<sup>42</sup> საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის შესახებ. 24/12/2013. კონსოლიდირებული ვერსია <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2169396?publication=17> 12/06/2020

<sup>43</sup> საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მინისტრის ბრძანება N 532. 25/06/2007. კონსოლიდირებული ვერსია <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/3838714?publication=0> 31/10/2017

გამცემის მოთხოვნის საფუძველზე შსს მომსახურების სააგენტო გადასცემს ლიზინგის მოწმობას, რმელიც თვისებრიობით არის აღსრულების ქვემდებარე აქტი, რომლითაც დასტურდება სატრანსპორტო საშუალებებისა და სასოფლო-სამეურნეო მანქანის დამხმარე ტექნიკურ საშუალებებზე ლიზინგის რეგისტრაციის ფაქტი, სწორედ ამ მოწმობის საფუძველზე ლიზინგის გამცემს აქვს უფლება მოითხოვოს სალიზინგო საგნის დაბრუნება.<sup>44</sup>

შსს მინისტრის 2017 წლის 31 ოქტომბრის ბრძანება N 532-ის მე-14<sup>9</sup> მუხლით განისაზღვრა ლიზინგის მოწმობის მისაღებად განკუთვნილი წარსადგენი დოკუმენტები:

1. ლიზინგის გამცემის პირადობის დამადასტურებელი დოკუმენტი და ლიზინგის მოწმობის მიღებაზე წარმომადგენლობითო უფლებამოსილების დამადასტურებელი დოკუმენტი;
2. ლიზინგის გამცემის მიერ ლიზინგის მიმღებისათვის სსკ 580<sup>6</sup> მუხლის 1<sup>1</sup> ნაწილით განსაზღვრული ვალდებულების შესრულების დამადასტურებელი დოკუმენტი;
3. ლიზინგის მოწმობის გაცემის საფასურის დამადასტურებელი დოკუმენტი.<sup>45</sup>

ლიზინგის მოწმობის გასაცემად საჭიროა ლიზინგის რეგისტრაცია შსს მომსახურების სააგენტოში.

როგორც უკვე აღვნიშნე ლიზინგის მოწმობა არის აღსრულების ქვემდებარე აქტი, აღნიშნული მოწმობით დასტურდება სააგენტოში სატრანსპორტო

---


<sup>44</sup> საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, 26/06/1997, კონსოლიდირებული ვერსია, <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702>, 21/05/2020.

<sup>45</sup> საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მინისტრის ბრძანება N 532. 25/06/2007. კონსოლიდირებული ვერსია <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/3838714?publication=0> 31/10/2017

სამუალებზე ლიზინგის რეგისტრაციის ფაქტი, დარეგისტრირებული ლიზინგის სამუალებით ლიზინგის გამცემს აქვს უფლება, რომ უფლებამოსილ ორგანოს მოსთხოვოს ლიზინგის საგნის მისთვის მფლობელობაში დაბრუნება.

ლიზინგის მოწმობას აქვს თავისი დამტკიცებული ფორმა, რომლითაც ხელმძღვანელობს შსს მომსახურების სააგენტო, რომელიც შსს მინისტრის ბრძანება N 532-ში მითითებულია დანართი 2-ის სახით:<sup>46</sup>

დანართი №2



სსიპ საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მომსახურების სააგენტო  
ENTITY OF PUBLIC SERVICE AGENCY OF MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF GEORGIA

**ლიზინგის მოწმობა №:**

**ლიზინგის გამცემი:**

**ლიზინგის მიმღები:**

**ლიზინგის ხაზი/დღეული:**

**ლიზინგის რეგისტრ. თარიღი:**

**ლიზინგის ხაგანი, ხაჭონისპირეთი ხაზი/დღეული:**

**მესაკუთრე:**

**პირადი №:**

**მისამართი:**

**მანკა, მოდელი:**

**ხაზი, ნომერი:**

**ხაზი, ნომერი:**

**ტექნიკური ნომერი:**

**ფერი:**

**გამწვების წელი:**

**ქაბა:**

**ძირის №:**

**შახის №:**

**ძირის №:**

**ხაზი/დღეული/წელი დატვირთვა:**

**საბრუნავი მანქანა/დღეული:**

**სტამბა:** \_\_\_\_\_

**მინისტრის გაკეთის თარიღი:** \_\_\_\_\_

დამტკიცებულია შსს მინისტრის 2007წ. 25 ივნისის 3882 ბრძანებით

ლიზინგის რეგისტრაციის მიზანს, კანონმდებლის მხრიდან ის დადებითი თვისებები გააჩნია, რომ სასამართლოსთან შედარებით გამარტივდა აღსრულების მექანიზმი, უფრო მოქნილი და სწრაფი გახდა. მათ შორის ყურადსაღებია ის ფაქტიც,

<sup>46</sup> საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მინისტრის ბრძანება N 532. 25/06/2007. კონსოლიდირებული ვერსია <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/3838714?publication=0> 31/10/2017



რომ გაუმჯობესდა ლიზინგის გამცემის მდგომარეობა ფინანსური ხარჯების თვალსაზრისით, რაც გამოიხატება იმაში, რომ არ იქნება საჭირო დროში გაჭიანურებული სასამართლო პროცესები და ლიზინგის მოწმობით სწრაფად მოხდება აღსრულება. თუმცაღა რეგისტრაციასაც აქვს უარყოფითი თვისებები, ჩემი აზრით უფრო შეაფერხებს სალიზინგო ურთიერთობებს დაწყების ეტაპზე და შემდგომაც.

უმთავრესად გასათვალისწინებელია რეგისტრაციისათვის არაგონივრულად გაზრდილი ხარჯები. ვფიქრობ, რომ არაეფექტურს ხდის რეგისტრაციისას განსაზღვრული ვადები და სხვა პროცედურები ლიზინგს, რაც მდგომარეობს რეგისტრაციისათვის საჭირო დოკუმენტების მოძიება წარდგენის და სხვა პროცედურების გავლას. აღნიშნულ პროცედურათაგან გასათვალისწინებელია, რომ შს სამინისტროსთან ურთიერთობისას საჭიროა არ არსებობდეს ადმინისტრაციული ჯარიმები და სწორედ ეს ფაქტია ხელის შემშლელი სალიზინგო ურთიერთობისას. კერძოდ - ლიზინგის მიმღებს თუ აქვს გადაუხდელი ადმინისტრაციული ჯარიმები ან ლიზინგის გამცემის სახელზე თუ ფიქსირდება მსგავსი გადაუხდელი ჯარიმა, ლიზინგის მოწმობის აღება ვერ მოხდება, ამას შესაძლოა მოჰყვეს ლიზინგის გამცემის, როგორც მესაკუთრის უფლების შეზღუდვა გადაუხდელი ადმინისტრაციული ჯარიმების გამო.

ჩვენს ქვეყანაში სამოქალაქო დაპირისპირება, საომარი მოქმედებებისა აფხაზეთსა და სამხრეთ ოსეთში, ენერგო და სატრანსპორტო ბლოკადა, უკუდურესად დაძაბული კრიმინოგენული გარემო, ძველი ტრადიციული კავშირებისა და მომწოდებელთა დაკარგვა, მათი შემცვლელი ახალი მომწოდებლებისა და კავშირების არარსებობა, სამუშაო ძალის მიგრაციის მაღალი მაჩვენებლები, იმ ნეგატიური ფაქტორების მცირე ჩამონათვალია, რა ფაქტორებმაც უარყოფითი გავლენა იქონია საქართველოსთვის დამოუკიდებელი საბაზრო ეკონომიკის სისტემის ფორმირებაში.

2014 წლის 17 ივნისი მნიშვნელოვანია, იმით რომ საქართველოს მთავრობის დადგენილება N 400-თ განისაზღვრა საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგიის „საქართველო 2020“ დამტკიცებისა და მასთან დაკავშირებული ზოგიერთი ღონისძიების თაობაზე.<sup>47</sup>

მოცემული სტრატეგიის მიზანს წარმოადგენს, საქართველოში განუვითარებელი და შეჩერებული ეკონომიკის გამომწვევი მიზეზების იდენტიფიცირება და აღმოჩენილი პრობლემების მოსაგვარებლად, პრიორიტეტული ამოცანების განსაზღვრა.

ეკონომიკური დივერსიფიცირების ხელშესაწყობად და ფინანსებზე ხელმისაწვდომობის გადასაჭრელად, საჭიროა, რომ დაიხვეწოს ისეთი ფინანსური ინსტიტუტები და მოხდეს მათი გაძლიერება, როგორც საბანკო და მიკროსაფინანსო ინსტიტუტებია. ამასთან აუცილებელია ყურადღება მიექცეს და დაიხვეწოს ფინანსური ლიზინგი, ფაქტორინგი და კაპიტალის ბაზრების განვითარების საშუალებით გრძელვადიანი დაფინანსების სხვა ფორმები.

არასაბანკო ფინანსური სექტორის, მათ შორის, სამართლებრივ ასპექტში განვითარებისათვის საჭიროა სამართლებრივი რეგულაციების დახვეწა ისეთი არასაბანკო ფინანსური ინსტიტუტებისათვის, როგორცაა მიკროსაფინანსო ორგანიზაციები, სალიზინგო კომპანიები და ფაქტორინგი.

სტრატეგიით მნიშვნელოვნად განისაზღვრა ლიზინგის და სხვა არასაბანკო ფინანსური ინსტიტუტების წახალისება. მათი განვითარება დადებითად იმოქმედებს ქვეყნის ეკონომიკურ სტაბილურობაზე.

---

<sup>47</sup> საქართველოს მთავრობის დადგენილება N400. საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგიის „საქართველო 2020“ დამტკიცებისა და მასთან დაკავშირებული ზოგიერთი ღონისძიების თაობაზე. 17/04/2017.

[http://www.economy.ge/uploads/ecopolitic/2020/saqartvelo\\_2020.pdf](http://www.economy.ge/uploads/ecopolitic/2020/saqartvelo_2020.pdf)

საკანონმდებლო რეგულაციების დახვეწა და საერთაშორისო პრაქტიკასთან შესაბამისობაში მოყვანა გააძლიერებს, როგორც სალიზინგო ურთიერთობაში მონაწილე მხარეთა დაცვას, ასევე უფრო გამჭვირვალეს და ხელმისაწვდომს გახდის ლიზინგს და მასში მონაწილე მხარეთა უფლებებს.

სტრატეგიით დაისახა მიზანი ქვეყანაში არსებული, როგორც სამართლებრივი, ისე ადმინისტრაციული ბარიერები, რომლებიც როგორც საბანკო ისე არასაბანკო ფინანსურ ინსტიტუტებს განვითარების და მათი სრულად გამოყენების საშუალებას პრობლემურს ხდიდა. სწორედ ამგვარი ხარვეზებისა და პრობლემური საკითხების აღმოფხვრაა სტრატეგიის უპირატესი მიზანი, რომლის განსახორციელებლადაც განისაზღვრა, რომ სახელმწიფო განახორციელებს ყველა იმ ღონისძიებებს, რომლებიც აამაღლებს სასამართლოებისა და ადმინისტრაციული ორგანოების კვალიფიკაციას ლიზინგთან მიმართებით და გააძლიერებს სალიზინგო კომპანიების საკუთრების უფლების დაცვას.

ვფიქრობ სწორედ აღნიშნული პრობლემის გადაჭრის პრიორიტეტულობაა სალიზინგო ურთიერთობებისა და ზოგადად ლიზინგის განვითარებისათვის საჭირო. თუმცა ისიც აღსანიშნავია, რომ სტრატეგიის მუშაობა სათულობასთანაა კავშირში და დღევანდელ რეალობაში მისი შედეგიანობა ჯერჯერობით ნაკლებია და მეტის გაკეთებაა საჭირო.

ევროპის მცირე ბიზნესის აქტის (SBA) ქვეყნების პროფილი წარმოადგენს უფრო დიდი პუბლიკაციის, „მსს პოლიტიკის ინდექსი: აღმოსავლეთ პარტნიორობის ქვეყნები 2020“, ამონარიდს, რომელიც იკვლევს და გვაწვდის ინფორმაციას აღმოსავლეთ პარტნიორობის (EaP) ექვს ქვეყანაში არსებული მცირე ბიზნესის მოქმედებისა და განვითარების შესახებ. ამასთან ხაზს უსვამს გაუმჯობესების შესაძლებლობებს, ამავდროულად აძლევს ამ ქვეყნებს საჭირო რეკომენდაციებს, რათა განვითარება ჰპოვოს მცირე ბიზნესმა. აღნიშნულ ექვს ქვეყანასთან ერთად (სომხეთი,

აზერბაიჯანი, ბელარუსი, მოლდოვას რესპუბლიკა და უკრაინა) ერთ-ერთს წარმოადგენს საქართველო.<sup>48</sup>

მოცემული პროფილი გვთავაზობს საქართველოს ეკონომიკური მდგრადობის, ბიზნეს გარემოს განვითარებას და მსს სექტორის მიმოხილვას. საქართველოს მცირე ბიზნესის აქტის ქვეყნის პროფილი 2020 წლის შეფასებით, საქართველომ 2016 წლის შეფასების შემდეგ მიაღწია მსს-ების ფინანსების წვდომასთან დაკავშირებით გარკვეულ პროგრესს. ზემოთ ხსენებულ რეკომენდაციაში მითითებულია, რომ ამჟამად მიმდინარეობს რეფორმები ლიზინგის განსავითარებლად, რაც კარგად აისახება ქვეყნის ფინანსურ რესურსებზე, რომელიც ლიზინგის განვითარებასთან ერთად უფრო ხელმისაწვდომი და გამოყენებადი გახდება.<sup>49</sup>

შეფასება გაკეთდა არასაბანკო დაფინანსების შესახებ და აღინიშნა, რომ არასაბანკო დაფინანსება ქვეყანაში შესაძლებელზე დაბალია. ხაზგასმითაა აღნიშნული, რომ ლიზინგი დღეისთვის დიდწილად განუვითარებელია და მხოლოდ ზოგიერთი ბანკი სთავაზობს მომხმარებელს ლიზინგს. მსგავსი, ბოლო შეფასების შემდეგ განხორციელდა ლიზინგის ასოციაციის ჩამოყალიბება, თუმცა სალიზინგო ოპერაციები მაინც დასარეგულირებელია და 2019 წლის სამოქალაქო კოდექსის ცვლილებებით ეფექტური საპროცენტო განაკვეთებისა და ლიზინგის ხელშეკრულებასთან დაკავშირებული სხვა ფინანსური ხარჯების ზედა ზღვრები მხოლოდ ახლახან დადგინდა.<sup>50</sup>

საქართველოში ლიზინგის განვითარებისათვის მნიშვნელოვან ფაქტს წარმოადგენს EBRD-ს მხარდაჭერა, რომლის მიხედვითაც საქართველო ამზადებს ლიზინგის სამართლებრივი ჩარჩოს რეფორმას. ხსენებული რეფორმის

---

<sup>48</sup> მსს პოლიტიკის ინდექსი, აღმოსავლეთ პარტნიორობის ქვეყნები 2020 ევროპის მცირე ბიზნესის აქტის განხორციელების შეფასება. საქართველო: მცირე ბიზნესის აქტის ქვეყნის პროფილი. 2020 <https://www.oecd.org/global-relations/SMEPI-EaP-2020-Georgia.pdf>

<sup>49</sup> იქვე.

<sup>50</sup> იქვე.

განხორციელება ხელს შეუწყობს ჩვენს ქვეყანაში, რომ უზრუნველყოფილ იქნეს ზედამხედველობის გაძლიერების ხელის შეწყობა და აღნიშნულ საქმიანობას მოაქცევს სათანადო ჩარჩოში, რაც ლიზინგის განვითარებისთვის იქნება საჭირო და არ შეზღუდავს მას.<sup>51</sup>

აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ საქართველოში მსს-ების ფინანსებზე წვდომის საკითხი ბოლო წლებში უმჯობესდება, მაგრამ საგანგაშოა დოლარიზაციის დონე.

„მსს პოლიტიკის ინდექსი: აღმოსავლეთ პარტნიორობის ქვეყნები 2020“ სარეკომენდაციოდ საქართველოს მთავრობას უთითებს, რომ მომავალშიც უნდა იქნეს გაგრძელებული დოლარიზაციასთან დაკავშირებული სამოქმედო გეგმის განხორციელება. ფინანსური ლიზინგის შესახებ ახალი კანონმდებლობა ხელს შეუწყობს ლიზინგის განვითარებას, რომელიც თავის მხრივ, ზეგავლენას იქონიებს მცირე ბიზნესის პოზიტიურ განვითარებაზე და ხელს შეუწყობს მეწარმეებს მათი საქმიანობის განხორციელებაში. გავლენას მოახდენს სტარტაპების დაფინანსებაზე რითაც მოხდება ფინანსების სტიმულირება.<sup>52</sup>

არასაბანკო ფინანსური ინსტიტუტები მოიცავს აქტივების დაფინანსების ინსტრუმენტებს, რაც მნიშვნელოვანია ლიზინგის და ფაქტორინგისთვის. მათ შეუძლიათ უზრუნველყონ კრედიტი საწარმოებისთვის, რითიც მეწარმეებს მისცემათ განვითარების საშუალება.

---

<sup>51</sup> მსს პოლიტიკის ინდექსი, აღმოსავლეთ პარტნიორობის ქვეყნები 2020 ევროპის მცირე ბიზნესის აქტის განხორციელების შეფასება. საქართველო: მცირე ბიზნესის აქტის ქვეყნის პროფილი. 2020 <https://www.oecd.org/global-relations/SMEPI-EaP-2020-Georgia.pdf>

<sup>52</sup> იქვე.

ლიზინგი დაეხმარება მცირე და საშუალო ბიზნესს აღჭურვილობის მოდერნიზაციასა და გაფართოების გეგმების განხორციელებაში.

მცირე და საშუალო ბიზნესის, „პოლიტიკის ინდექსის აღმოსავლეთ პარტნიორი ქვეყნები 2020“-ში აღნიშნულია, რომ წინა რეკომენდაციების შემდეგ საერთო ჯამში რეგიონმა მცირე პროგრესი განიცადა ლიზინგთან მიუმართებაში, მაგრამ ფინანსური სარგებლის გასაძლიერებლად ლიზინგი და ფაქტორინგი მაინც გამოუყენებელი რჩება.<sup>53</sup>

წარმოგიდგენთ 2020 წლის ანგარიშში მოყვანილ აღმოსავლეთ პარტნიორობის ქვეყნების (EaP) სტატისტიკას ქულების მიხედვით რომელ ქვეყანას აქვს მეტი ყურადღება დათმობილი არასაბანკო ფინანსური ოპერაციებისთვის და ამ მხრივ რა ვითარებაა ჩვენს ქვეყანაში. მინიჭებული აქვს ქულები თითოეული ქვეყნის მიერ განხორციელებულ ღონისძიებებს.<sup>54</sup>

	სომხ	აზერ.	ბელარ.	საქართ.	მოლდ.	უკრ.	EaP საშუალო
<i>მიკროსაფინანსო ორგანიზაციები</i>	4.00	2.67	4.33	5.00	5.00	4.33	<b>4.22</b>
<i>ლიზინგი</i>	3.44	3.00	5.00	3.00	3.67	4.33	<b>3.74</b>
<i>ფაქტორინგი</i>	3.55	1.70	3.83	1.02	2.73	3.41	<b>2.71</b>
<i>საშუალო</i>	<b>3.66</b>	<b>2.45</b>	<b>4.38</b>	<b>3.01</b>	<b>3.79</b>	<b>4.02</b>	<b>3.55</b>

<sup>53</sup> მსს პოლიტიკის ინდექსი, აღმოსავლეთ პარტნიორობის ქვეყნები 2020 ევროპის მცირე ბიზნესის აქტის განხორციელების შეფასება. საქართველო: მცირე ბიზნესის აქტის ქვეყნის პროფილი. 2020 <https://www.oecd.org/global-relations/SMEPI-EaP-2020-Georgia.pdf>

<sup>54</sup> SME Policy Index, Eastern Partner Countries 2020 assessing the implementation of the small business act for Europe. 2020. <http://www.oecd.org/publications/sme-policy-index-eastern-partner-countries-2020-8b45614b-en.htm>

მოცემული ცხრილით ნათელია თუ რამდენადაა საქართველოში ყურადღება გამახვილებული სალიზინგო ურთიერთობების ხელშეწყობაზე, სწორედ ლიზინგისადმი დამოკიდებულება განაპირობებს ფაქტორინგის განვითარებას და ისინი ერთმანეთთან ჯაჭვურ რეაქციაშია, ლიზინგის განუვითარებლობა ფაქტორინგის ნაკლებობას გამოიწვევს. მოცემულ ცხრილში კარგად ჩანს, რომ რეგიონში განვითარების საშუალო მაჩვენებლით, ექვს ქვეყანაში მე-6 ადგილს ვიკავებთ.

ბელარუსიამ და მოლდოვამ განახორციელეს რეფორმები ლიზინგის საგანთან მიმართებაში და გააძლიერეს ლიზინგისა და ფაქტორინგის კანონმდებლობა. ხოლო აზერბაიჯანსა და საქართველოში მიმდინარეობს საკანონმდებლო რეფორმა. უკრაინაში მცირე და საშუალო ბიზნესის სტრატეგია აღნიშნავს რეფორმას ლიზინგისა და ფაქტორინგის იურიდიული ჩარჩოს შესახებ, მაგრამ კონკრეტული ნაბიჯები ჯერ არ გადადგმულა. თუ კოორდინირებული იქნება საჭირო ზომების გატარება და ეს მოხდება სწრაფად, კერძო თუ სექტორის საჭიროებებთან იქნება დაკავშირებული და ამის გათვალისწინებით საზოგადოებაში ცნობიერება ამაღლდება სალიზინგო ურთიერთობებთან დაკავშირებით მოსალოდნელია საშუალო ვადიან პერიოდში მიღებულ იქნეს მატება და განვითარება ამ მნიშვნელოვანი ფინანსური ინსტიტუტების.

ბოლო ათწლეულის განმავლობაში ქვეყანამ შედარებით შეძლო და შეამცირა კორუფცია, გააუმჯობესა საჯარო მომსახურებები და პროცედურები. აღსანიშნავია, რომ თანდათან იზრდება საქართველოში ბიზნეს ურთიერთობები და მნიშვნელოვანია ამ დროს რა როლი უკავია ლიზინგს მცირე და საშუალო ბიზნესის განვითარების პირობებში.<sup>55</sup>

---

<sup>55</sup> SME Policy Index, Eastern Partner Countries 2020 assessing the implementation of the small business act for Europe. 2020. <http://www.oecd.org/publications/sme-policy-index-eastern-partner-countries-2020-8b45614b-en.htm>

## IV თავი. საკანონმდებლო და სასამართლო სისტემებთან დაკავშირებული რისკები

საქართველოში, მოწინავე პოზიცია უკავია და სალიზინგო კომპანიების სათავეში დგას სალიზინგო კომპანია „თიბისი ლიზინგი“. მნიშვნელოვან ფაქტს წარმოადგენს, რომ უნდა იქნეს გაზიარებული მსგავსი სიძლიერის და გამოცდილი კომპანიების აზრი. მეტიც, როდესაც საქმე ეხება ისეთ სპეციფიკურ საკითხს, როგორც ლიზინგია და მას შეუძლია დიდი გავლენა იქონიოს ქვეყნის ეკონომიკაზე. აუცილებელიც არის, რომ გათვალისწინებულ იქნეს ისეთი კომპანიების პრაქტიკიდან გამომდინარე დასკვნები, რომელთაც მზარდი და პროგრესული მაჩვენებლებით გამოირჩევიან ბაზარზე. 2020 წლის 16 მარტს „თიბისი ლიზინგმა“ საქართველოს ეროვნულ ბანკს წარუდგინა ემისიის პროსპექტი, სადაც წარდგენილია ბიზნესის საკითხები და მათი სამართლებრივი დასკვნები, ასევე განხილულია რისკფაქტორები.

ვფიქრობ, რომ ნაშრომის სათქმელს აღნიშნულის განხილვა მნიშვნელოვნად გადმოსცემს და უკეთ აღქმადი გახდება პრობლემა რაც სალიზინგო ურთიერთობებთანაა დაკავშირებული, ასე რომ წინამდებარე თავი დაყრდნობილი იქნება ნახსენებ პროსპექტზე.

### 4.1. სალიზინგო კომპანიებისა და მათ ინვესტიციებზე ქართული სასამართლოს გავლენა

საქართველოში ძირითადად საკანონმდებლო ბაზა შეიქმნა 1990-იან წლებში, ამის შემდგომ ცვლილებებს და განვითარებას განიცდის. ჯერ კიდევ ხდება



კანონმდებლობების ადეკვატურ სამართლებრივ ჩარჩოში მოქცევა. ისეთმა მნიშვნელოვანმა საკანონმდებლო აქტებმა, როგორცაა საგადასახადო კოდექსი, სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსი, არბიტრაჟის შესახებ საქართველოს კანონი და ა.შ. განიცადეს რამდენჯერმე ძირეული ცვლილება. აღსანიშნავია, რომ ახალი კანონმდებლობები ყოველი შეცვლის ან დამატების შემდგომ სწრაფად ვითარდებოდა მაგრამ მასაც აქვს გარკვეული უარყოფითი მხარეები. საფუძვლიანი ექვსის წარმოქმნის საფუძველს ხდის ამ საკანონმდებლო აქტების ხარისხთან და აღსრულებასთან მიმართება. ასევე აღნიშნულმა, უცნაურად სწრაფად პროგრესირებადმა ახლად შეცვლილმა კანონმდებლობებმა, რომელთაც ნაკლები პრაქტიკა ახლდა თან, გამოიწვია გაუგებრობა და არათანმიმდევრულობა საკანონმდებლო აქტების გამოყენებასთან დაკავშირებით. სწორედ ამიტომ, იმის მიუხედავად, რომ პასუხისმგებელმა პირებმა და საწარმოებმა, რომც მიიღონ მაქსიმალური ზომები კანონმდებლობის დაცვისა, სრულად მაინც ვერ დაიცავენ. რაც შემდგომში გამოიწვევს ჯარიმებს და სხვა სახის სანქციებს, რაზეც არგუმენტირებული მსჯელობაა წინამდებარე ნაშრომში. ასევე შესაძლოა უარყოფითად იმოქმედოს და წარმოიქმნას გაყინული საბანკო ანგარიშები და ნებართვების გაუქმება, რაც თავისთავად აზიანებს ლიზინგის ინსტიტუტს.<sup>56</sup>

საკანონმდებლო ცვლილებები განიცადა ასევე „საერთო სასამართლოების შესახებ“ კანონმა, საქმეთა განაწილების ელექტრონული წესის ამოქმედება და სხვა მნიშვნელოვანი ცვლილებები განხორციელდა. მაგრამ, ამ ცვლილებების მიუხედავად სამწუხაროდ დღესაც არსებობს გარკვეული კითხვები ჩვენი სასამართლოების მიუკერძოებლობის, ეფექტიანობისა და კვალიფიციურობის მიმართ.

---

<sup>56</sup> სააქციო საზოგადოება „თიბისი ლიზინგი“, საქართველოს ეროვნული ბანკისთვის წარდგენილი ემისიის საბოლოო პროსპექტი. თბილისი 17/03/2020.

რათქმაუნდა მხოლოდ სასამართლო მიმართვა არ არის დავის გადაწყვეტის ერთადერთი საშუალება და არსებობს სხვადასხვა ალტერნატივები, მაგალითად: მედიაცია, მაგრამ ასეთი საშუალებების ახლად გამოჩენის გამო მათდამი ნდობა ნაკლებია.

აღნიშნული საკითხი დიდ პრობლემას უქმნის სალიზინგო კომპანიებს, რაც მდგომარეობს გაჭიანურებულ სასამართლო პროცესებზე, რომლებიც სხვადასხვა ინსტანციების გავლისას შესაძლოა წლები გაგრძელდეს, რაც თავისთავად ნეგატიურ გავლენას ახდენს, როგორც ქვეყანაში არსებულ კომპანიებზე, ასევე ქვეყნის არც თუ ისე კარგ მდგომარეობაში მყოფ ეკონომიკას.<sup>57</sup>

პრობლემას უფრო ამძაფრებს ის ფაქტი, რომ ქართულ სასამართლოებს ევროპის ქვეყნებთან და ამერიკის შეერთებულ შტატებთან შედარებით ნაკლები პრაქტიკა აქვს.

არსებობს გარკვეული დავები ლიზინგთან დაკავშირებით რაც მნიშვნელოვანი და თითქმის ყველა სალიზინგო კომპანიისთვის საერთო პრობლემას წარმოადგენს, რაზეც უზენაეს სასამართლოს ნამსჯელი და მიღებული აქვს გადაწყვეტილება, მაგრამ იმის გამო, რომ სასამართლო პრეცედენტებს არ აქვს სავალდებულო ძალა, მიღებული გადაწყვეტილება, კონკრეტული საქმის გადაწყვეტილებად რჩება და მსგავს საქმეზე ხელახლაა საჭირო სასამართლო ინსტანციების გავლა, რა დროსაც არ იცი რა გადაწყვეტილება დადგება და როგორ იქნება სხვა მოსამართლის მიერ პირველ ინსტანციაში განხილული ლიზინგი.<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> სააქციო საზოგადოება „თიბისი ლიზინგი“, საქართველოს ეროვნული ბანკისთვის წარდგენილი ემისიის საბოლოო პროსპექტი. თბილისი 17/03/2020.

<sup>58</sup> იქვე.

ამგვარმა ქაოტურმა ვითარებამ შესაძლოა ზიანი მიაყენოს არამარტო სალიზინგო ურთიერთობებში მონაწილე მხარეების უფლებებს, არამედ სარისკოა ქვეყნის ეკონომიკური სტაბილურობისთვისაც.

## 4.2. სალიზინგო კომპანიებზე საქართველოს საგადასახადო კანონმდებლობის გავლენა

2011 წლის 1 იანვრიდან ძალაში შევიდა საქართველოს ახალი საგადასახადო კოდექსი, რომლის განუხრელი დაცვა ყველა გადასახადის გადამხდელს ავალია.<sup>59</sup>

კანონი ძალიან ახალგაზრდაა და ეს განაპირობებს სწორედ მის მწირ გამოცდილებას. საგადასახადო კანონმდებლობა დიდ როლს თამაშობს სალიზინგო ურთიერთობებში და საგადასახადო კოდექსის მოთხოვნები წარმოქმნის სხვა კანონებთან (მაგალითად: სამოქალაქო კოდექსთან) გარკვეული შეუსაბამობით, ლიზინგის საგნის სხვადასხვანაირი ინტერპრეტაციის შესაძლებლობას.

ზემოთ მოცემული მსჯელობიდან გამომდინარე არსებითად შეუძლებელია, რომ სალიზინგო ურთიერთობის მხარემ მის მიერ ინტერპრეტირებულ საკითხთან დაკავშირებით მიიღოს საგადასახადო ორგანოების მხრიდან გარკვეულ საკითხებზე შეზღუდვები. შესაძლო განსხვავებული ინტერპრეტაციის ნეგატიურ მხარეს წარმოადგენს, ის რომ შესაძლებელია საქმე გვექონდეს შერჩევით სამართალთან და მიუხედავად იმისა, რომ შეიძლება სალიზინგო კომპანიები საგადასახადო კანონმდებლობის სრული დაცვით ახორციელებდნენ საქმიანობას და ნათლად

---

<sup>59</sup> ნოდარაია ლ. როგავა ზ. რუხაძე კ. ბოლქვაძე ბ. საქართველოს საგადასახადო კოდექსის კომენტარი. თბილისი 2012.

ასრულებდნენ მათზე დაკისრებულ საგადასახადო ვალდებულებებს, არსებობს საფრთხე, რომ საგადასახადო ორგანოებმა იმოქმედონ კანონის სხვა ინტერპრეტაციის გამოყენებით და სალიზინგო კომპანიას ხელი შეუშალონ საქმიანობის თავისუფალ განხორციელებაში, მეტიც შესაძლოა კომპანიას ასეთი მოქმედებით მიადგეს ზიანი. ყველა შემთხვევაში სალიზინგო კომპანიების ამ საშიშროების მოლოდინმა და კანონმდებლობის ჩამოყალიბებამ შესაძლოა გამოიწვიოს ქვეყნის თავისუფალი ეკონომიკური პირობების ჩამოქცევა და ზიანი მიადგეს ქვეყანაში არსებულ ეკონომიკას.

ქვეყანაში მთავრობის შეცვლის შემთხვევაში, არსებობს დიდი ალბათობა იმისა, რომ შეიცვალოს მოცემული საგადასახადო კანონმდებლობა და რადიკალურად სხვაგვარი მიდგომები წარმოიშვას საგადასახადო პოლიტიკასთან დაკავშირებით. ასეთმა ცვლილებამ შეიძლება წარმოშვას ახალი გადახდების სისტემა და გაიზარდოს გადასახადები სალიზინგო ურთიერთობაში მონაწილე მხარეთათვის, რაც ვფიქრობ არსებითად უარყოფით გავლენას იქონიებს, როგორც ლიზინგის გამცემ კომპანიაზე ასევე ლიზინგის მიმღებზე.

#### **4.3. სალიზინგო ურთიერთობების მარეგულირებელი გარემო**

წინამდებარე ნაშრომში განხილვის ძირითად საკითხს წარმოადგენდა დღეისათვის არსებული ქართული კანონმდებლობების მიერ შეზღუდული სალიზინგო ურთიერთობები და საერთაშორისო ორგანიზაციების მიერ გაცემული რეკომენდაციები, რომლითაც კანონმდებლობას ჩარჩოში უნდა მოექცია ლიზინგი და მასთან დაკავშირებული ურთიერთობები.

აღსანიშნავია ის ვითარება, რომ დღეის მდგომარეობით სალიზინგო ბაზარი არ ექვემდებარება რეგულატორის ზედამხედველობას. მსოფლიოს განვითარებასთან და

ჩვენი ქვეყნის მიერ მცდელობამ ლიზინგსადმი მეტი ყურადღების დათმობამ, როგორც ბიზნესის განვითარების საშუალებაზე, გამოიწვია ბოლო წლებში სალიზინგო ბაზრის განვითარება და ამ განვითარებასთან ერთად გაიზარდა სალიზინგო კომპანიების მასშტაბებიც.

მიუხედავად იმისა, რომ არსებობს ლიზინგის სხვადასხვა საკანონმდებლო რეგულაციები და ნაშრომში მათ შემზღვეველ თვისებებზეა საუბარი და ეს პრობლემას წარმოადგენს, შესაძლოა ისიც ითქვას, რომ გარკვეულ საკითხებში სალიზინგო ურთიერთობებზე და მხარეებზე საერთოდ არ ვრცელდება ესა თუ ის სტანდარტული მოთხოვნები, მეტიც კანონმდებლობა გარკვეულ საკითხებს საერთოდ არ აწესრიგებს „არ არსებობს“, კანონის არ არსებობა მოიცავს გარკვეული სახის რისკებს, რამაც უარყოფითად იმოქმედებს კომპანიაზე და ზოგადად ლიზინგზე.

რისკების შემსუბუქებისთვის, რადგან ზედამხედველობა და მუდმივი მეთვალყურეობა არ ხორციელდება, საჭიროა სალიზინგო სექტორის გარკვეული სისტემატიზაცია და გარკვეულ ჩარჩოში მოქცევა, რათა არ წარმოქმნას პრობლემები გაუკონტროლებელმა აღნიშნულმა ფინანსურ სექტორმა. რაც თავის მხრივ დააზიანებს სალიზინგო კომპანიების პრესტიჟს და საერთაშორისო სარბიელზე ურთიერთობისას არ ექნებათ ნდობა.<sup>60</sup>

სალიზინგო ბაზრის ზრდასთან ერთად, უფრო მნიშვნელოვანი ხდება სალიზინგო ურთიერთობების სისტემატიზაცია. არ უნდა გამოირიცხოს ის ფაქტორი, რომ შესაძლოა მომავალში გაზრდილი ბაზრიდან გამომდინარე სალიზინგო ურთიერთობები არ დაექვემდებარება სხვადასხვა საზედამხედველო ორგანოების რეგულაციებს და რთული იქნება ასეთ დროს მისი სისტემატიზირება.<sup>61</sup>

---

<sup>60</sup> სააქციო საზოგადოება „თიბისი ლიზინგი“, საქართველოს ეროვნული ბანკისთვის წარდგენილი ემისიის საბოლოო პროსპექტი. თბილისი 17/03/2020.

<sup>61</sup> იქვე.

ვფიქრობ მსგავსი სიტუაცია მოახდენს პროვოცირებას, რომ სალიზინგო ურთიერთობაში მონაწილე მხარეებს წარმოექმნათ, რეგულაციებიდან გამომდინარე ხარჯები და განსახორციელებელ საქმესთან დაკავშირებით შეიქმნება სირთულეები. რაც აისახება სალიზინგო კომპანიების მიმართ გარკვეული სახის სანქციებისა თუ ჯარიმების დაკისრებაში, რითაც საფრთხე შეექმნება მსგავსი ფინანსური ინსტიტუტებისთვის უმნიშვნელოვანეს მასასიათებელს: „რეპუტაციას“.

ნაშრომში განხილულია, თუ რომელი კომპანიაა სალიზინგო კომპანია (კომპანია, რომლის შემოსავალი მინიმუმ 70% სალიზინგო საქმიანობიდან არის მიღებული). უნდა აღინიშნოს, რომ კომპანიას არ სჭირდება რაიმე სპეციალური ნებართვის ან ლიცენზიის აღება და ნებისმიერ კომპანიას შეუძლია დაიწყოს სალიზინგო საქმიანობა, მთავარია შემოსავლის მინიმუმი რაც სალიზინგო კომპანიისთვისაა საჭირო, სალიზინგო საქმიანობაში ისახებოდეს.

#### **4.4. აღსრულება სალიზინგო ურთიერთობებში**

ლიზინგს სწორედ აღსრულების სპეციფიკა და სიმარტივე განასხვავებს სხვა მისი მსგავსი ინსტიტუტებისგან (ქირავნობა, იჯარა და სხვ.), ამიტომ საინტერესო და ყურადსაღებ დეტალს წარმოადგენს აღსრულება სალიზინგო ურთიერთობებში.

სალიზინგო კომპანიები აღსრულებას ახორციელებენ, სპეციალურად გამარტივებული და დაჩქარებული წესით. საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის მიხედვით. სწორედ აღნიშნულ საკითხს დათმობილი აქვს ერთი თავი. სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის XXXIV<sup>1</sup> თავი ეხება ლიზინგის საგნის გამცემის

მფლობელობაში ლიზინგის საგნის დაბრუნების თაობაზე საქმის განხილვის გამარტივებულ წესს.<sup>62</sup>

სალიზინგო ურთიერთობის მომხიბვლელი სპეციფიკა სწორედ იმაში მდგომარეობს, რომ აღსრულება ხდება მარტივად და არ საჭიროებს დამატებით დავებს სასამართლოში. აღსრულებისთვის საკმარისია სალიზინგო კომპანიამ განცხადების საფუძველზე მიმართოს სასამართლოს ლიზინგის საგნის დაბრუნების მოთხოვნისათვის, რომ სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 309<sup>2</sup> მუხლის მესამე პუნქტით: მოსამართლე ლიზინგის საგნის გამცემის მფლობელობაში ლიზინგის საგნის დაბრუნების თაობაზე განიხილავს სასამართლოში მისი შეტანიდან 3 დღის ვადაში. შემდგომ სასამართლო გამოსცემს ბრძანებას ლიზინგის საგნის დაბრუნებაზე.<sup>63</sup>

გარდა ზემოთ აღნიშნულისა არსებობს სხვა აღსრულების მექანიზმიც, რომელსაც სამოქალაქო კოდექსი იცნობს ლიზინგის მოწმობის სახელით და აღნიშნული ეხება ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს.

შესაძლოა ითქვას, რომ დღეისათვის არსებული მდგომარეობის გათვალისწინებით, ქვეყანაში არსებობს ნორმები, რომლებიც ზღუდავს სალიზინგო ურთიერთობებს და მასში მონაწილე მხარეებს და ასევე შესაძლოა ითქვას, რომ არ არსებობს მოწესრიგებული და სისტემატიზებული საკანონმდებლო საშუალება, რომელიც გააკონტროლებს ლიზინგს.

---

<sup>62</sup> საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსი, 14/11/1997, კონსოლიდირებული ვერსია <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/29962?publication=141> 10/06/2020

<sup>63</sup> იქვე.

## თავი V. დასკვნა

ნაშრომში უპირატესად მიმოხილულია ქართულ კანონმდებლობაში არსებული ნორმები. მსჯელობა განვითარებულია ლიზინგის საგანზე, მის არსზე და ლიზინგთან დაკავშირებულ ნორმატიულ ხარვეზებზე. ასევე ყურადღებაა დათმობილი საერთაშორისო რეკომენდაციებსა და კვლევებზე. იმის გათვალისწინებით, რომ ლიზინგი შედარებით ახალგაზრდა სამართლებრივ ინსტიტუტს წარმოადგენს, ნაშრომში გამოყენებულია დღეისათვის საქართველოში სალიზინგო საქმიანობის სათავეში მდგომი სალიზინგო კომპანია „თიბისი ლიზინგი“-ს მიერ საქართველოს ეროვნული ბანკისთვის წარდგენილი ემისიის პროსპექტი, სადაც ყურადღებაა გამახვილებული, დღეისათვის არსებულ ვითარებაზე, სალიზინგო საქმიანობაში მყოფი კომპანიების სამართლებრივი მდგომარეობის თვალსაზრისით. ნაშრომში ასევე განხილულია უცხო ქვეყნების სამართალში ლიზინგის საგნის განმარტება და მნიშვნელოვანი ნორმატიული აქტები.

ნაშრომში გაანალიზებული საკითხები მკითხველს შეუქმნის წარმოდგენას ლიზინგის საგნის არსზე, ასევე ნორმატიულ აქტებში არსებულ ხარვეზებზე და სასამართლო პრაქტიკაში ლიზინგის საგნის განმარტების არაერთგვაროვნების პრობლემაზე.

ცალსახაა, რომ ლიზინგი, როგორც ნოვაცია, ჩვენს რეალობაში განიცდის დეფიციტს საკანონმდებლო რეგულირების თვალსაზრისით, რაშიც მოიაზრება გარკვეული ნორმების არსებობის გამო არსებული შემზღუდველი გარემო და ამასთან გარკვეული მიმართულებით რეგულაციის არ არსებობა. დეფიციტი აგრეთვე შეინიშნება სასამართლო პრაქტიკის არსებობის მხრივ, რომელიც არათანმიმდევრობითაც ხასიათდება.



პრობლემას წარმოადგენს ლიზინგის არასწორი განმარტება, რაც გამოწვეულია მისი მსგავსებით სხვა სამართლებრივ ინსტიტუტებთან. შეიძლება იხილეს ითქვას, რომ ლიზინგის სწრაფ განვითარებას, სასამართლოებმა ფეხი ვერ აუწყვეს და ამიტომაც, რომ სასამართლო პრაქტიკა მწირია და ლიზინგის განმარტებაც კი სასამართლოსთვის პრობლემას წარმოადგენს. ეს საფრთხეა როგორც კომპანიებისთვის, ასევე ბიზნესისთვის, რაც უშუალო კავშირშია ქვეყნის ეკონომიკურ სტაბილურობასთან. სწორედ ამ პრობლემას ქმნის ლიზინგის ინსტიტუტის სხვა ინსტიტუტებთან მსგავსება. აღნიშნულ საკითხთან მიმართებით წინამდებარე კვლევის ანალიზის საფუძველზე თვალსაჩინოა, რომ ლიზინგი წარმოადგენს სხვა სამართლებრივი ინსტიტუტებისაგან სრულად დამოუკიდებელ სამოქალაქო-სამართლებრივ ინსტიტუტს.

ნაშრომში ძირითადი კვლევა დათმობილია ჩვენი ქვეყნის ნორმატიული აქტების ურთიერთობაში არსებულ ხარვეზებზე. საკვლევ არეალში მოქცეულია საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი, კანონი საჯარო რეესტრის შესახებ და საგადასახადო კოდექსი.

აღნიშნული კვლევის შედეგად გამოვლენილი ხარვეზების აღმოფხვრისათვის მიზანშეწონილად მიმაჩნია, რომ სამოქალაქო კოდექსსა და სხვა ჩამოთვლილ ნორმატიულ აქტებში მოხდეს შესაბამისობის დადგენა. გათვალისწინებულ იქნეს სალიზინგო კომპანიების პრაქტიკა, რაც რეალურად იქმნება სალიზინგო ურთიერთობებისას. თვალსაჩინოა სამოქალაქო კოდექსსა და საგადასახადო კოდექსს შორის არსებული ხარვეზი, უძრავ ნივთებთან დაკავშირებით აშკარაა, რომ საგადასახადო კოდექსი სამოქალაქო კოდექსისგან განსხვავებულად ადგენს უძრავ ნივთებთან დაკავშირებულ საკითხს, რაც ხარვეზია და უნდა გასწორდეს, რადგან შემდგომში ლიზინგის საგნის გაგებასთან დაკავშირებული პრობლემა არ შეგვხვდეს. კვლევისას უფრო რთული მდგომარეობა გამოიკვეთა მოძრავ ნივთებთან დაკავშირებით. ამ მხრივ პრობლემურ საკითხს წარმოადგენს ავტოსატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებული

საკანონმდებლო რეგულაციები, სადაც ვფიქრობ, რომ ლიზინგის საგანზე გამოწერილი ადმინისტრაციული ჯარიმების ადრესატი ლიზინგის მიმღები უნდა იყოს, ნაცვლად ლიზინგის გამცემისა. მიზანშეწონილად მიმაჩნია აღნიშნულ საკითხს უფრო მეტი ყურადღება მიექცეს, ვიდრე ახლაა და მოწესრიგდეს ნორმატიულ დონეზე. ამასთან გასათვალისწინებელია ის ფაქტი, რომ ბოლო დროინდელმა საკანონმდებლო ცვლილებამ - სავალდებულო ტექნიკური ინსპექტირების შემოღებამ სალიზინგო კომპანიებს პრობლემები შეუქმნა. სწორედ ზემოაღნიშნულმა ფაქტორმა, რომელიც ლიზინგის საგანზე გამოწერილი ადმინისტრაციული ჯარიმების ადრესატის განუსაზღვრელობამ გამოიწვია. ტექნიკური ინსპექტირების სავალდებულობის სწრაფმა გამოჩენამ აღნიშნულ საკითხზე პრობლემა შექმნა. ამიტომ ჩემი აზრით ლიზინგის კანონმდებლობა საჭიროებს ძალიან ბევრ და ძლიერ გამყარებას, ასევე ჩარჩოში მოქცევას მსგავსი სიტუაციების თავიდან ასაცილებლად.

სალიზინგო კანონმდებლობა, როგორც სწრაფად პროგრესირებადი ინსტიტუტი, ბევრ პრობლემებს აწყდება, ვფიქრობ ყოველივე ზემოთ ხსენებულთან ერთად პრობლემას წარმოადგენს:

- კანონის რეგულაციის არასწორად განსაზღვრა, კერძოდ სამოქალაქო კოდექსისა და საგადასახადო კოდექსის შესაბამისობაში მოყვანაა საჭირო, უძრავ ნივთებთან დაკავშირებით. სამოქალაქო კოდექსი განსაზღვრავს, რომ უძრავ ნივთებს მიეკუთვნება მიწის ნაკვეთი, ასევე სამოქალაქო კოდექსით ლიზინგის საგანი შესაძლოა იყოს მიწის ნაკვეთიც, მაგრამ საგადასახადო კოდექსით, რომელიც მე-8 მიხლის 38-ე პუნქტით განსაზღვრავს, რომ ლიზინგია - როდესაც სალიზინგო საგანი არის ამორტიზაციას დაქვემდებარებული აქტივი. ამის საპირისპიროა ამავე კოდექსის 111-ე მუხლის მე-2 ნაწილით არსებული დანაწესი: „ამორტიზაცია არ ერიცხება მიწარ“. ვფიქრობ, რომ აღნიშნული ნორმა ეწინააღმდეგება ზემოთ მოყვანილ სხვა ნორმებს და თუ საგადასახადო სამართლით ლიზინგია - ლიზინგის საგანი, რომელიც ამორტიზაციას დაქვემდებარებული აქტივია და ამავე კანონით ამორტიზაცია არ ერიცხება მიწას,

იქმნება ლიზინგის გაგების პრობლემა. ჩემი აზრით უმჯობესია საგადასახადო კოდექსის მე-8 მუხლის 38-ე პუნქტმა განიცადოს ცვლილება და მას დაემატოს მითითება, რომ შესაძლოა არსებობდეს გამონაკლისი საგადასახადო კოდექსის 111-ე მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებულ შემთხვევებში. რათა არ მოხდეს ამ ხარვეზის გამო ნორმის ბოროტად გამოყენება ან უნებლიედ არ შეაფარხონ შეცდომის საფუძველზე სალიზინგო საქმიანობა. საჭიროდ ვთვლი, რომ ცვლილებები შევიდეს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 118-ე მუხლში, რომელიც ავტოსატრანსპორტო საშვალეების სავალდებულო პერიოდულ ტექნიკურ დათვალიერებას ეხება და ჯარიმას ითვალისწინებს მესაკუთრეზე, რაც კომპანიის (იურიდიული პირის) შემთხვევაში ჯარიმა შეადგენს 200 ლარს, რასაც შესაძლოა მოჰყვეს საურავებიც. იმ პირობებში, რომ სალიზინგო ურთიერთობაში კომპანიაა მესაკუთრე და ლიზინგით მოსარგებლე მხოლოდ მფლობელია ლიზინგის საგნის, მისი არაკეთილსინდისიერების შემთხვევაში ჯარიმდება კომპანია, რაც აზრს მოკლებულია და, ან ასკ-ის 118-ე მუხლს უნდა დაემატოს იმის შესახებ მითითება, რომ ლიზინგით მოსარგებლის მიმართ გამოიწეროს ადმ. ჯარიმა ან ცალკე მოწესრიგდეს ეს საკითხი და ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსში განისაზღვროს ლიზინგის საგანზე ჯარიმების ადრესატი, „ნაცვლად ლიზინგის გამცემისა განისაზღვროს ლიზინგის მიმღები“;

- ლიზინგის ხელშეკრულების მონაწილეთა შეზღუდვა, კერძოდ მიმაჩნია, რომ 576-ე მუხლის მე-5 ნაწილში 2019 წლის შემდგომ განხორციელდა ცვლილება, რომლითაც ლიზინგის დაფინანსების თანხის გაცემის შედეგად ლიზინგის მიმღების ჯამური ვალდებულებები ამავე ლიზინგის გამცემის მიმართ 200 000 ლარზე ნაკლებია, ლიზინგის გამცემის მიერ საზღაურის მიღება არ უნდა იყოს ნებისმიერი ფორმით უცხოურ ვალუტაზე მიბმული ან ინდექსირებული. აღნიშნული თანხა 2018 წლის მდგომარეობით შეადგენდა 100 000 ლარს და მისი

გაზრდით იზღუდება სალიზინგო კომპანიების მოქმედების არეალი. ვფიქრობ, რომ ეს ნორმა გადასახედია და ჯობია აღნიშნული თანხა შემცირდეს;

- სალიზინგო კომპანიებისთვის მკაცრი ლარიზაციის პირობები;
- კანონმდებლობის არ არსებობა, რაც გაამარტივებდა სალიზინგო ურთიერთობებს, კერძოდ საჭიროა, რომ სალიზინგო საქმიანობაში მონაწილე ორგანიზაციების და საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინება, რომლის საფუძველზეც შეიქმნება ახალი კანონები, რომლებიც გარკვეულ ჩარჩოებში მოაქცევს ლიზინგს.

უმნიშვნელოვანეს ფაქტს წარმოადგენს სალიზინგო კომპანიების პრაქტიკაზე დაფუძნებული რეკომენდაციები და შენიშვნები, რომელიც პირველ ხარისხოვანია და რეალურ პრობლემებს გადმოსცემს რაც ბაზარზე ხდება, მათ ხელში უჭირავთ სალიზინგო ურთიერთობების პულსი, მაშასადამე უკეთ გრძნობენ რა არის საჭირო ლიზინგის განვითარებისთვის და რა აყენებს ზიანს მას.

ისეთ ქვეყანაში, როგორც საქართველოა და აქ არსებული ეკონომიკის პირობებში, უმნიშვნელოვანეს ყურადღებას საჭიროებს მცირე და საშუალო ბიზნესი. მოგეხსენებათ, ამერიკის შეერთებული შტატების ეკონომიკის სიძლიერის განმაპირობებელ ფაქტორს სწორედ მცირე და საშუალო ბიზნესი წარმოადგენს. მათ მსგავსად ჩვენთანაც უპირატესად უნდა მოხდეს ხელის შეწყობა, რათა უკეთ შევძლოთ ბიზნესის განვითარება და ეკონომიკის სიძლიერის დასტაბილურება. სწორედ ამიტომაც საჭიროდ იქნება ყურადღების დათმობა ლიზინგისთვის. მჯერა, რომ ლიზინგის და მსგავსი ფინანსური საშუალებების ხელშეწყობა და განვითარებით, უმნიშვნელოვანესი დახმარება იქნება ქართული ბიზნესის განვითარებისთვის.

## თავი VI. ბიბლიოგრაფია

ნორმატიული აქტები:

- საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი, 15/12/1984, კონსოლიდირებული ვერსია, <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/28216?publication=452> 22/05/2020.
- საქართველოს ეროვნული ბანკის პრეზიდენტის ბრძანება N 18/04. თბილისი 05/02/2019. [https://www.nbg.gov.ge/uploads/legalacts/momxmarebelta\\_dacva/18.04.pdf](https://www.nbg.gov.ge/uploads/legalacts/momxmarebelta_dacva/18.04.pdf)
- საქართველოს კანონი საჯარო რეგისტრაციის შესახებ, 19/12/2008, კონსოლიდირებული ვერსია, <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/20560?publication=24> 22/02/2020.
- საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის შესახებ. 24/12/2013. კონსოლიდირებული ვერსია <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2169396?publication=17> 12/06/2020
- საქართველოს მთავრობის დადგენილება N400. საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების სტრატეგიის „საქართველო 2020“ დამტკიცებისა და მასთან დაკავშირებული ზოგიერთი ღონისძიების თაობაზე. 17/04/2017. [http://www.economy.ge/uploads/ecopolitic/2020/saqartvelo\\_2020.pdf](http://www.economy.ge/uploads/ecopolitic/2020/saqartvelo_2020.pdf)
- საქართველოს საგადასახადო კოდექსი. 17/09/2010, კონსოლიდირებული ვერსია, <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1043717?publication=164> 12/06/2020.
- საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, 26/06/1997, კონსოლიდირებული ვერსია, <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702>, 21/05/2020.

- საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსი, 14/11/1997, კონსოლიდირებული ვერსია  
<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/29962?publication=141> 10/06/2020
- საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს მინისტრის ბრძანება N 532. 25/06/2007. კონსოლიდირებული ვერსია  
<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/3838714?publication=0> 31/10/2017

სამეცნიერო ლიტერატურა:

- ბაქრაძე ხ. საგადასახადო პროცესის ოპტიმიზაციის საშუალება. 2017  
<http://eprints.tsu.ge/1212/1/Leasing%20-%20The%20Possibility%20for%20Optimization%20of%20Tax%20Process.pdf>.
- საქართველოს ბიზნესომბუდსმენის აპარატის საქმიანობის ანგარიში. 2018.  
<https://info.parliament.ge/file/1/BillReviewContent/216273>
- ირემაშვილი ქ. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის ონლაინკომენტარი. gcc.ge. 2016.
- კვიციანი ა. ლიზინგის ხელშეკრულების სამართლებრივი ბუნება. Law Journal.  
<https://elawjournal.wordpress.com/2011/12/17/133/>
- კიკუტაძე ვ. ლიზინგის განვითარებისა და მისი ეფექტიანობის ამაღლების გზები მშენებლობაში. ქ. თბილისი. საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი 2008 წ.
- მსს პოლიტიკის ინდექსი, აღმოსავლეთ პარტნიორობის ქვეყნები 2020 ევროპის მცირე ბიზნესის აქტის განხორციელების შეფასება. საქართველო: მცირე ბიზნესის აქტის ქვეყნის პროფილი. 2020 <https://www.oecd.org/global-relations/SMEPI-EaP-2020-Georgia.pdf>
- ნოდარაია ლ. როგავა ზ. რუხაძე კ. ბოლქვაძე ბ. საქართველოს საგადასახადო კოდექსის კომენტარი. თბილისი 2012.

- სააქციო საზოგადოება „თიბისი ლიზინგი“, საქართველოს ეროვნული ბანკისთვის წარდგენილი ემისიის საბოლოოპროსპექტი. თბილისი 17.03.2020.
- ჭანტურია ე. ლიზინგის ხელშეკრულების ცნება და შინაარსი ინგლისურ-ამერიკულ სამართალში. გორის სახელმწიფო უნივერსიტეტის სამეცნიერო ჟურნალი. 2018, ტონი I, N 2. გვ. 323-329.
- ჯორბენაძე თ. ლიზინგის საგნის დაბრუნების არაერთგვაროვანი პრაქტიკა. ივ. ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის გამომცემლობა. 2020. N1. გვ. 96-115.
- ჯანხოთელი შ. ლიზინგი. აღმანახი, 1998. N5. გვ. 48-57.
- Blandini A, Gianfranco A. “We know what we are, but know not what we may be”: considerations on the (need for) harmonization of regulations for financial leasing in the EU. Law and economics yearly review. 2018. 255-291.
- Convention on international Financial leasing. Ottawa, 1988.  
<https://www.unidroit.org/leasing-ol/leasing-english>.
- Pissler K.B. Finanzierungsleasingverträge in China: Eine Kommentierung im Spiegel der jüngsten Interpretation des Obersten Volksgerichts. Max Planck Private Law Research. 2015. Paper No. 15/15.
- Schroth P. K. Financial Leasing of Equipment in the Law of the United States. The American Journal of Comparative Law. U. S. National Reports to the XVIIIth International Congress of Comparative Law (2010), pp. 323-351.
- SME Policy Index, Eastern Partner Countries 2020 assessing the implementation of the small business act for Europe. 2020. <http://www.oecd.org/publications/sme-policy-index-eastern-partner-countries-2020-8b45614b-en.htm>
- U.S. Code Title 10. ARMED FORCES Subtitle A. General Military Law Part IV. SERVICE, SUPPLY, AND PROCUREMENT Chapter 141. MISCELLANEOUS PROCUREMENT PROVISIONS Section 2401a. Lease of vehicles, equipment, vessels, and aircraft.

- Unidroit Model Law on Leasing. Rome, 2008.

<https://www.unidroit.org/instruments/leasing/model-law>.

სასამართლო გადაწყვეტილება:

- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს N ას-576-547-2015 გადაწყვეტილება 15/12/2015.