

---

## „ჯეკლაკის“ საქმიანობა

### საქართველოს საბაჟო კოდექსის პროექტის ანალიზი

შარუნას იოზას ავიზიენისი\*

#### I. შესავალი

საქართველოს საბაჟო კანონმდებლობა შედგება საქართველოს საბაჟო კოდექსის, „საბაჟო ტარიფების შესახებ“ კანონის, საგადასახადო და ზოგიერთი სხვა კანონის, აგრეთვე მთავრობის დადგენილებებისა და ფინანსთა მინისტრის ბრძანებებისაგან. საქართველოს მოქმედი საბაჟო კოდექსი საქართველოს პარლამენტმა 1997 წელს მიიღო. იგი თავისი სტრუქტურის, ძირითად ტერმინთა განმარტებების, გამოყენების სფეროს, საბაჟო პროცედურების (რეჟიმების) სისტემისა და სხვათა მიხედვით, რუსეთის ფედერაციისა და დსთ-ის სხვა ქვეყნების საბაჟო კოდექსების მსგავსია. დღეისათვის აღნიშნული კოდექსი ჯერ კიდევ საქართველოს საბაჟო კანონმდებლობის საფუძველია, თუმცა მისი დეტალური ანალიზი ჯერჯერობით არ ჩატარებულა, ვინაიდან უკვე მომზადებულია საქართველოს საბაჟო კოდექსის პროექტი. საქართველოს მთავრობამ კოდექსის პროექტი 2005 წლის ოქტომბერში მოიწონა და განსახილველად საქართველოს პარლამენტს წარუდგინა. დაგეგმილი იყო, რომ პარლამენტი ახალ კოდექსს 2005 წლის ნოემბერში მიიღებდა, ძალაში კი იგი 2006 წლის 1-ლი იანვრიდან შევიდოდა (მოსალოდნელი იყო, აგრეთვე, ამ თარიღის 2006 წლის 1-ლ აპრილამდე გადაწვევა), თუმცა, ჩვენს ხელთ არსებული ინფორმაციით, 2005 წლის დეკემბრის ბოლოსათვის კოდექსი ჯერ კიდევ არ იყო მიღებული.

ანალიზის დროს გამოყენებულ იქნა საქართველოს საბაჟო კოდექსის პროექტის ის ვერსია, რომელიც მთავრობამ მოიწონა და განსახილველად პარლამენტს წარუდგინა. აღნიშნული დოკუმენტის არაოფიციალური თარგმანი მოამზადა ამერიკის სავაჭრო პალატამ საქართველოში.

#### II. საბაჟო კოდექსის პროექტის ანალიზი

საქართველოს საბაჟო კოდექსის პროექტი მომზადდა ევროპული გაერთიანების საბაჟო კოდექსის (საბჭოს რეგლამენტი №291/92, შემდგომი შესწორებებით) საფუძველზე. ახალი კოდექსის მომზადებისას გამოყენებულ იქნა, აგრეთვე, ესტონეთის საბაჟო კოდექსი, რომელიც ძალაში იყო ესტონეთის ევროპულ კავშირში გაერთიანებამდე. საქართველოს საბაჟო კოდექსის პროექტის მომზადებაში მონაწილეობდნენ ევროპული კავშირის წევრი სახელმწიფოების ექსპერტები საბაჟო სფეროში „ტასისის“ პროგრამის ტექნიკური დახმარების ფარგლებში.

საქართველოს საბაჟო კოდექსის პროექტის ანალიზმა აჩვენა, რომ, სტრუქტურული და გამოყენების სფეროს თვალსაზრისით, კოდექსის პროექტი მნიშვნელოვანწილად შეესაბამება ევროპული გაერთიანების საბაჟო კოდექსს, თუმცა არის განსხვავებები და დებულებები, რომლებიც გადასინჯვას საჭიროებს.

---

\*„ჯეკლაკის“ ექსპერტი სამართლებრივ საკითხებში.

**სტრუქტურა და ძირითად ტერმინთა განმარტებები**

კოდექსის პროექტის მნიშვნელოვან ნაწილს შეადგენს დებულებები, რომლებიც განსაზღვრავს საბაჟო ორგანოების ფუნქციებს, სტრუქტურასა და უფლებამოსილებას, აგრეთვე, საბაჟო კანონმდებლობის დარღვევისათვის გათვალისწინებულ სანქციებს. მიუხედავად იმისა, რომ ევროპული გაერთიანების საბაჟო კოდექსში არ არის შესაბამისი დებულებები, საქართველოს საბაჟო კოდექსის პროექტში მათი გათვალისწინება სრულიად გამართლებულია, თუ ისინი შეესაბამებიან საქართველოს სამართლის სისტემის ფორმირების პრინციპებს.

კოდექსის პროექტის მე-7 მუხლის თანახმად, „საბაჟო დეკლარაცია“ მხოლოდ დოკუმენტს აღნიშნავს, გაერთიანების საბაჟო კანონმდებლობაში კი ტერმინი „საბაჟო დეკლარაცია“ სხვა რამეს ნიშნავს: ამ ტერმინში იგულისხმება განცხადება, რომელიც შეიძლება სხვადასხვა ფორმით გაკეთდეს (წერილობით, ზეპირად, ელექტრონული ან სხვა რომელიმე ფორმით, როგორცაა, მაგალითად, ორნაკადიან სისტემაში წითელი ან მწვანე ფერის არჩევა). ტერმინ „საბაჟო დეკლარაციის“ მნიშვნელობის გაფართოება შესაძლებლობას მოგვცემს, თავიდან ავიცილოთ საკმაოდ ბუნდოვანი ტერმინის ხმარება: „საბაჟო დეკლარირება“, რომელიც იმავე მუხლითაა გათვალისწინებული და რომელიც, ფაქტობრივად, ფარავს ტერმინს – „საბაჟო დეკლარაცია“. საბაჟო დეკლარაციის „ქალაქის“ ფორმისათვის ხაზის გასმამ შეიძლება გარკვეული სამართლებრივი პრობლემები შექმნას მომავალში, ელექტრონული საბაჟო დეკლარაციების გამოყენების შემთხვევაში.

ტერმინების: „საბაჟო ზედამხედველობა“ და „საბაჟო კონტროლი“ კოდექსის პროექტის მე-7 მუხლში მოცემული განმარტებები გარკვეულწილად ურთიერთგადამფარავია. ამის თავიდან ასაცილებლად შესაძლებელია, ტერმინი „საბაჟო კონტროლი“ შეიცვალოს ტერმინით – „საბაჟო შემოწმება“, რომელიც შეიძლება განიმარტოს ტერმინ „საბაჟო პროცედურების“ განმარტებიდან აღებული დებულებების მეშვეობით, იგი თავისთავად მოიცავს საბაჟო შემოწმებასაც.

მე-7 მუხლში მოცემულია ორი მსგავსი ტერმინი: „საბაჟო დავალიანება“ და „საბაჟო ვალდებულება“, რომლებიც კოდექსში ერთმანეთის ნაცვლად იხმარება. აღნიშნულის საპირისპიროდ, გაერთიანების საბაჟო კოდექსში განმარტებულია მხოლოდ ერთი ტერმინი „საბაჟო დავალიანება“, რაც უფრო ნათელსა და ზუსტს ხდის მოსაკრებლებისა და გადასახადების გადახდასთან დაკავშირებულ მის დებულებებს. ამასთანავე, გაურკვევლობას იწვევს ის ფაქტი, რომ ტერმინის – „საბაჟო დავალიანება“ – განმარტება მოიცავს იმპორტისა და ექსპორტის სხვა გადასახადებსაც, ვინაიდან კოდექსის პროექტის ზოგიერთ ადგილას უნდა იგულისხმებოდეს მხოლოდ ფაქტობრივი საბაჟო მოსაკრებლები.

კოდექსის პროექტით არ არის განმარტებული ტერმინი „საბაჟო რეჟიმის მფლობელი“. ამ ტერმინის განმარტების არარსებობის გამო ნაკლებად გასაგებია და ზუსტი იმ პირის მოვალეობები, რომელიც ახორციელებს საბაჟო კონტროლს დაქვემდებარებული საქონლის ტრანსპორტირებას ან მოხმარებას. ტერმინის – „საბაჟო პროცედურის მფლობელი“ – დამკვიდრებით შესაძლებელი გახდება იმის ცალსახა განსაზღვრა, რომ აღნიშნული პირი ყოველთვის აგებს პასუხს საბაჟო ორგანოების წინაშე შესაბამის საბაჟო რეჟიმთან დაკავშირებული ყველა ვალდებულების შესრულებაზე.

კოდექსის პროექტით არ არის გათვალისწინებული დებულებები სავალდებულო ინფორმაციის გაცემის თაობაზე. გარდა ამისა, მე-15 III მუხლში ნათქვამია, რომ საბაჟო ორგანოების მიერ საბაჟო კანონმდებლობის გამოყენების თაობაზე გაცემული განმარტებები მხოლოდ სარეკომენდაციო ხასიათისაა და არ გააჩნია სავალდებულო იურიდიული ძალა. ვინაიდან სავალდებულო ინფორ-

## **„ჯეალაკის“ საქმიანობა**

მაცია მეტად სასარგებლო საშუალებაა მოვაჭრეთათვის, მათი ინტერესების დაცვის თვალსაზრისით, აუცილებელია, კოდექსის პროექტში კვლავ იქნეს გათვალისწინებული დებულებები სავალდებულო ინფორმაციის თაობაზე, რომლებიც ნამდვილად იყო ამ დოკუმენტის წინა ვერსიაში.

### **საქონლის დეკლარირების პროცედურა**

კოდექსის პროექტში მოცემულია საბაჟო ბროკერების საქმიანობის მარეგულირებელი საკმაოდ დეტალური დებულებები. ეს დებულებები შეიცავს გარკვეულწილად ბუნდოვან მოთხოვნას საბაჟო ბროკერის მიერ გარანტიის წარმოდგენის თაობაზე, რომლის ოდენობა 30 000 ევროს შეადგენს, ვინაიდან არ არის განსაზღვრული, თუ რა შემთხვევებშია შესაძლებელი ამ გარანტიის გამოყენება. გაცილებით უკეთესი იქნებოდა, საქონლის საბაჟო ბროკერის მიერ დეკლარირების შემთხვევაშიც მოქმედებდეს გარანტიის გამოყენების ზოგადი წესები.

საკამათოა, აგრეთვე, მე-17 II მუხლის დებულების საჭიროების საკითხი, რომლის თანახმადაც „საბაჟო კონტროლის განხორციელებისათვის საჭირო დოკუმენტების ნუსხა განისაზღვრება ფინანსთა მინისტრის ბრძანებით“, ვინაიდან ძალიან ძნელი იქნება საბაჟო კონტროლის განხორციელებისათვის საჭირო დოკუმენტების ამომწურავი ჩამონათვალის გაკეთება, რომლებიც, ალბათ, სხვადასხვა სამართლებრივ აქტშია მოხსენიებული.

### **საბაჟო შეფასება და წარმოშობა**

21-ე მუხლის დებულებები, რომლებიც განსაზღვრავს, თუ როგორ უნდა იქნეს გამოყენებული ეროვნული ვალუტის (ლარის) ოფიციალური გაცვლითი კურსი, განსხვავდება გაერთიანების საბაჟო კანონმდებლობის შესაბამისი დებულებებისაგან.

34-ე V და 77-ე II მუხლების დებულებები, რომელთა თანახმადაც, საქონლის წარმოშობის ქვეყნის განსაზღვრის წესები და კრიტერიუმები დგინდება საქართველოს ფინანსთა მინისტრის ბრძანებით, საკმაოდ ბუნდოვანია, ვინაიდან საქონლის პრეფერენციული წარმოშობის წესები ხშირად საერთაშორისო შეთანხმებებით განისაზღვრება. იგივე შეიძლება ითქვას კოდექსის პროექტის 37-ე III მუხლთან დაკავშირებითაც.

### **საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის შემოტანა**

51-ე II მუხლის დებულებების ფორმულირება არ არის სწორი: უცხოური საქონელი საბაჟო კონტროლის ქვეშ უნდა იმყოფებოდეს მათი საბაჟო სტატუსის შეცვლამდე ან მათ რეექსპორტამდე; რაც შეეხება ქართულ საქონელს, ისინი საბაჟო კონტროლის ქვეშ უნდა იმყოფებოდნენ მათი საბაჟო სტატუსის განსაზღვრამდე.

51-ე VI მუხლის დებულებები საკმაოდ ბუნდოვანია: ჩვეულებრივ, სხვა ქვეყანაში გაცემული საექსპორტო დეკლარაცია საბაჟო ტერიტორიაზე შემოტანილი საქონლის შესახებ ინფორმაციის მეტად არასაიმედო წყაროა. იგივე შეიძლება ითქვას კოდექსის პროექტის 192-ე IV მუხლის შესახებ.

კოდექსის პროექტის 65-ე მუხლში ტრანზიტის საბაჟო რეჟიმში მოსაქცევი საქონლის ნაცვლად მოხსენიებული უნდა იყოს ამ საბაჟო რეჟიმში უკვე მოქცეული საქონელი (ე.ი. TIR კარნეტით ტრანსპორტირებული საქონელი).

**საქონლის მიმართ მოპყრობა და მისი გამოყენება**

კოდექსის პროექტის 73-ე V მუხლის დებულებები საკმაოდ ბუნდოვანია: საბაჟო დათვალიერების შედეგები შეიძლება გაფორმდეს დათვალიერების სპეციალური აქტის გაფორმების გარეშე.

გაურკვეველია, თუ რატომ ეკისრება პასუხისმგებლობა საბაჟო დეკლარაციაში მოცემული მონაცემების სისწორისათვის დეკლარანტის წარმომადგენელ პირს და არა თავად დეკლარანტს კოდექსის პროექტის 79-ე V მუხლით განსაზღვრულ შემთხვევებში.

საბაჟო დეკლარაციების შესწორებისა და გაუქმების მარეგულირებელი დებულებები საქონლის გაშვების შემდეგ საკმაოდ ბუნდოვანია (კოდექსის პროექტის მე-80 და 81-ე მუხლები). კოდექსის პროექტის 82-ე მუხლის დებულებები, ფაქტობრივად, 78-ე IV მუხლის დებულებების გამეორებაა.

მიზანშეწონილი იქნება კოდექსის პროექტის 87-ე მუხლში იმის გათვალისწინება, რომ საბაჟო ორგანოების უფლებამოსილ თანამდებობის პირებს (მობილურ ჯგუფებს) უფლება ჰქონდეთ, გააჩერონ სატრანსპორტო საშუალებები საქართველოს საბაჟო ტერიტორიის ნებისმიერ ადგილას.

კოდექსის პროექტის 87-ე IV მუხლის დებულებები, ფაქტობრივად, სატრანსპორტო საშუალებების დროებით დაშვებას ეხება და არა მათ შემონმებას. აქედან გამომდინარე, მიზანშეწონილია ამ დებულებების კოდექსის სხვა ნაწილში გადატანა ან საერთოდ ამოღება.

კოდექსის პროექტის 89-ე III მუხლის დებულებები, ალბათ, გამოყენებადი უნდა იყოს საბაჟო შემონმების ყველა შემთხვევაში და არა მხოლოდ მგზავრების შემონმების დროს. მიზანშეწონილი იქნება გათვალისწინება იმისა, რომ კოდექსის პროექტის 92-ე II მუხლით საქონლის შემონმებაზე უფლებამოსილ სხვა ორგანოებს უფლება არ ექნებათ, მოხსნან საბაჟო ბეჭდები ან საბაჟო ორგანოების მიერ მიმაგრებული სხვა საიდენტიფიკაციო საშუალებები მათი წინასწარი თანხმობის გარეშე.

კოდექსის პროექტი არ ითვალისწინებს დეტალურ დებულებებს გამარტივებული პროცედურების გამოყენების თაობაზე. 97-ე მუხლში ნახსენებია მხოლოდ გამარტივებული საბაჟო დეკლარაციები.

99-ე და მე-100 მუხლების დებულებები (მგზავრის საბაჟო დეკლარაცია და საფოსტო გზავნილის დეკლარაცია) გადატანილი უნდა იქნეს კოდექსის პროექტის იმ დებულებებში, რომლებიც განხორციელებას ეხება (იხ. კოდექსის პროექტის 77-ე I მუხლი).

107-ე I მუხლის დებულებები საკმაოდ საკამათოა, ვინაიდან ეს დებულებები, ფაქტობრივად, გამორიცხავენ უცხოური საქონლის საქართველოს საბაჟო ტერიტორიის ფარგლებში ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებით ტრანზიტის საბაჟო რეჟიმის გამოყენებას. კოდექსის პროექტის 108-ე მუხლში ტრანზიტის საბაჟო რეჟიმზე უფლებამოსილი ან პასუხისმგებელი პირის (რეკომენდებულია ასეთი ტერმინის შემოტანა და დამკვიდრება) მოვალეობები არეულია დეკლარანტის მოვალეობებთან. კოდექსის პროექტის 109-ე მუხლში მითითებული მოვალეობები უნდა დაეკისროს ტრანზიტის საბაჟო რეჟიმზე უფლებამოსილ ან პასუხისმგებელ პირს და არა გადამზიდველს. გაურკვეველია, თუ რატომ არ ეხება გარანტიის წარდგენისაგან 110-ე მუხლით გათვალისწინებული გათავისუფლება საქონლის სარკინიგზო საშუალებებით ტრანსპორტირებას. ასევე გაუგებარია საქონლის საბაჟო ტერიტორიაზე დამუშავების შემდეგ გადაუმუშავებელი საქონლის თავისუფალ ბრუნვაში გაშვებისა და გადაუმუშავების პროდუქტების მიმართ შეზღუდვების გამოყენების მიზეზები (კოდექსის პროექტის 133-ე მუხლი).

მიზანშეწონილია, რომ უაღრესად დეტალური აღწერა იმ შემთხვევებისა, თუ როდის არის შესაძლებელი დროებითი დაშვების რეჟიმის გამოყენება (კოდექსის პროექტის 148-ე მუხლი), გადატანილ იქნეს 145-ე II მუხლში მოხსენიებულ კანონქვემდებარე აქტებში. პროექტის 189-ე IV მუხლი საჭიროებს გადამუშავებას და იგი გადატანილი უნდა იქნეს კოდექსის პროექტის სხვა ნაწილში, ვინაიდან თავისუფალ მიმოქცევაში გაშვების შემდეგ შესაძლებელია მხოლოდ საქონლის ექსპორტი და არა რეექსპორტი.

კოდექსის პროექტის 224-ე და 228-ე მუხლები არ შეიცავს დებულებებს საბაჟო გადასახადებისა და მოსაკრებლების გადავადების თაობაზე; შესაბამისად, თითქმის ყველა შემთხვევაში გამოყენებული უნდა იქნეს დებულებები, რომლებიც ითვალისწინებს გადასახადებისა და მოსაკრებლების გადახდას საბაჟო პროცედურების განხორციელებისას. ამ მდგომარეობამ შესაძლოა, შეაფერხოს ფინანსური გარანტიების ეფექტიანი სისტემის შექმნის პროცესი.

### **საბაჟო დავები**

კოდექსის პროექტის დებულებები, რომლებიც განსაზღვრავს საბაჟო ორგანოების მიერ მიღებული გადაწყვეტილებების გასაჩივრებისა და გადაწყვეტის პროცედურებს (239-ე- 253-ე მუხლები) დეტალურ გადასინჯვას საჭიროებს, იმის გათვალისწინებით, რომ დაინტერესებულ პირებს საშუალება უნდა ჰქონდეთ, გაასაჩივრონ არა მხოლოდ საბაჟო ორგანოების მიერ ჩადენილი დარღვევები, არამედ ამ ორგანოების მიერ მიღებული ნებისმიერი გადაწყვეტილება, რომელიც უშუალოდ და პირადად ეხებათ მათ და რომ საჩივრები არ უნდა იქნეს წარდგენილი იმ საბაჟო ორგანოებისათვის, რომლებმაც მიიღეს შესაბამისი გადაწყვეტილება (ასეთი სახის საქმისწარმოება მხოლოდ გააჭიანურებს პროცესს). ამასთანავე, უნდა აღინიშნოს, რომ კოდექსის პროექტის ზოგიერთი დებულება დავების თაობაზე ზედმეტად დეტალურია, შესაბამისად, მიზანშეწონილია მათი გადატანა კანონქვემდებარე აქტებში.

### **გარდამავალი დებულებები**

გარდამავალი დებულებები არ შეიცავს მითითებებს იმის თაობაზე, თუ როგორ უნდა მოხდეს საბაჟო კოდექსის ძალაში შესვლამდე დაწყებული და აღნიშნულ თარიღამდე არგანხორციელებული საბაჟო რეჟიმების გამოყენება ახალ სამართლებრივ გარემოში და მოსაკრებლების, აგრეთვე, გადასახადების განსაზღვრის რა წესები უნდა მოქმედებდეს ზემოთ აღნიშნულ სიტუაციებში.

### **III. განმახორციელებელი დებულებები (კანონქვემდებარე აქტები)**

საბაჟო კოდექსის პროექტის ბევრ დებულებაში არის მითითება განმახორციელებელ დებულებებზე (კანონქვემდებარე აქტებზე), რომლებიც განსაზღვრავს კოდექსის შესაბამისი დებულებების გამოყენების წესებს (საერთო ჯამში, მითითებულია 30 კანონქვემდებარე აქტი). საბაჟო კოდექსის წარმატებული განხორციელებისთვის მნიშვნელოვანია, რომ აღნიშნული განმახორციელებელი დებულებები (კანონქვემდებარე აქტები) მიღებულ იქნეს ახალი კოდექსის ამოქმედებამდე და ისინი ძალაში კოდექსთან ერთად შევიდეს, თუმცა მოსალოდნელია, რომ ეს ასე არ მოხდება, ვინაიდან საბაჟო კოდექსის ძალაში შესვლის სავარაუდო თარიღამდე მეტად მცირე დროა დარჩენილი, საქართველოს საბაჟო დეპარტამენტის ადამიანური რესურსები კი, რომლებიც შესაძლოა, ზემოთ ხსენებული კანონქვემდებარე აქტების მოსამზადებლად იქნეს გამოყენებული, საკმაოდ შეზღუდულია. ის ფაქტი, რომ ზოგიერთი კანონქვემდებარე აქტის პროექტი უკვე მომზადებულია საკუთარი რესურსებისა და ევროპული კავშირის ექსპერტების

მიერ „ტასისის“ ტექნიკური დახმარების პროგრამის ფარგლებში, ნამდვილად არ ამარტივებს შექმნილ მდგომარეობას. შესაბამისად, ჩვენი რეკომენდაციაა, საბაჟო კოდექსის ძალაში შესვლის თარიღმა გადაინიოს, სულ მცირე, 2006 წლის 1-ლ ივლისამდე, რათა საკმარისი დრო გვეკონდეს მისი განხორციელებისათვის საჭირო კანონქვემდებარე აქტებისა და საბაჟო მოხელეების, საბაჟო ბროკერებისა და სხვა ეკონომიკური ექსპერტების მოსამზადებლად. თუმცა, თუ საბაჟო კოდექსის ძალაში შესვლის თარიღის საკმარისი ვადით გადაწვევა შეუძლებელი აღმოჩნდება, რეკომენდებულია, მომზადდეს სპეციალური სამართლებრივი აქტი (მთავრობის დადგენილება ან ფინანსთა მინისტრის ბრძანება) საბაჟო კოდექსის დროებითი გამოყენების შესახებ გარდამავალ პერიოდში, როდესაც კოდექსის დებულებებში მითითებული კანონქვემდებარე აქტების ნაწილი ჯერ არ არის მიღებული. ეს სპეციალური სამართლებრივი აქტი საშუალებას მოგვცემს, ავხსნათ, თუ როგორ უნდა გამოიყენონ საბაჟო ორგანოებმა საბაჟო კანონმდებლობის ის დებულებები, რომლებიც არ იქნება საბაჟო კოდექსთან შესაბამისობაში მოყვანილი მის ამოქმედებამდე.

#### **IV. განსაკუთრებით საყურადღებო სფეროები**

##### **ინფორმაციის მიწოდება და სავალდებულო გადაწყვეტილებები**

საბაჟო კოდექსის პროექტის ის დებულებები, რომლებიც ეხება საბაჟო ორგანოებისაგან ინფორმაციის მოთხოვნის უფლებას (მე-15 მუხლი), აგრეთვე, საბაჟო ორგანოების ვალდებულებას, უზრუნველყონ სხვა პირების მიერ აღნიშნული ორგანოებისათვის მიწოდებული ინფორმაციის კონფიდენციალობის დაცვა (მე-18 მუხლი), შეესაბამება ევროპული გაერთიანების საბაჟო კანონმდებლობას. თუმცა სავალდებულო იურიდიული ძალის მქონე გადაწყვეტილებებთან დაკავშირებით სულ სხვა მდგომარეობაა, ვინაიდან კოდექსის პროექტის საბოლოო ვერსიიდან შესაბამისი დებულებები ამოღებულია. გარდა ამისა, მე-15 III მუხლში ნათქვამია, რომ საბაჟო ორგანოების მიერ გაცემული განმარტება საბაჟო კანონმდებლობის გამოყენების შესახებ მხოლოდ რეკომენდაციაა და მას არა აქვს სავალდებულო იურიდიული ხასიათი. ვინაიდან სავალდებულო ინფორმაცია მეტად კარგი საშუალებაა მოვაჭრეთათვის, დაიცვან თავიანთი ინტერესები, ჩვენი დაჟინებული რჩევაა, კოდექსის პროექტში თავიდან იქნეს შეტანილი დებულებები სავალდებულო ინფორმაციის გაცემის თაობაზე, რომელიც აღნიშნული დოკუმენტის წინა ვერსიაში ნამდვილად იყო.

ტარიფებისა და წარმოშობის შესახებ სავალდებულო ინფორმაციის გაცემის დეტალური წესები შეიძლება ჩამოყალიბებულ იქნეს კანონქვემდებარე აქტებში. ამ კანონმდებლობის მომზადება იმ სპეციალისტების დაქირავებისა და მომზადების პარალელურად უნდა განხორციელდეს, რომლებიც მოამზადებენ და გასცემენ სავალდებულო ინფორმაციას. ეს უაღრესად მნიშვნელოვანია საბაჟო ტარიფების სწორი გამოყენებისათვის, ვინაიდან ამჟამად საქონლის კლასიფიკაციისა და მისი წარმოშობის კონტროლის სფეროში განსაკუთრებით მძიმე მდგომარეობაა.

##### **საბაჟო შეფასების წესები**

საბაჟო კოდექსის ახალ პროექტში მოცემული საბაჟო შეფასების წესები შეესაბამება გაერთიანების საბაჟო კოდექსს და „ტარიფებისა და ვაჭრობის შესახებ გენერალური შეთანხმების VII მუხლის განხორციელების შესახებ“ 1994 წლის შეთანხმებას. ამჟამად საბაჟო შეფასების წესები მოცემულია საბაჟო სფეროში მიღებულ კანონქვემდებარე აქტებში.

უნდა აღინიშნოს, რომ დღეისათვის საქონლის საბაჟო შეფასება საქართველოს საბაჟო ადმინისტრაციისათვის ერთ-ერთი ურთულესი პრობლემაა. ჩინეთში, თურქეთსა და ზოგიერთ სხვა ქვეყანაში წარმოებული სამომხმარებლო საქონლის გარიგების დეკლარირებული ღირებულება, აგრეთვე, ფიზიკური პირების მიერ აზერბაიჯანიდან იმპორტირებული სასოფლო-სამეურნეო პროდუქციის ღირებულება განზრახ შემცირებულია იმპორტიორების მიერ. საქონლის ღირებულების შემცირების შემთხვევებში საბაჟო ორგანოები საკმაოდ სერიოზულ პრობლემებს აწყდებიან, როდესაც ცდილობენ, სამართლებრივად დაასაბუთონ საბაჟო ღირებულების გამოთვლისას არა გარიგების ღირებულების განსაზღვრის, არამედ სხვა მეთოდების გამოყენება საბაჟო ორგანოების ხელთ არსებული მონაცემების საფუძველზე.

**გამარტივებული საბაჟო პროცედურები**

საბაჟო კოდექსის პროექტი არ ითვალისწინებს გამარტივებული პროცედურების გამოყენების ნათლად ჩამოყალიბებულ დებულებებს. 97-ე მუხლში მოხსენიებულია მხოლოდ გამარტივებული საბაჟო დეკლარაციები. ვინაიდან გამარტივებული პროცედურების გამოყენება ვაჭრობის ხელშემწყობი მნიშვნელოვანი ღონისძიებაა, რეკომენდებულია კოდექსის პროექტში შესაბამისი დებულებების გაღრმავება და გამარტივებული პროცედურების პრაქტიკული გამოყენებისათვის საჭირო კანონქვემდებარე აქტების მომზადება. ასეთი საქმიანობა მოვაჭრეთა შორის გამარტივებული პროცედურების რეკლამირების პარალელურად უნდა მიმდინარეობდეს.

**იმპორტის შემდგომი კონტროლი**

საბაჟო კოდექსის პროექტის რამდენიმე დებულება ეხება იმპორტის შემდგომ კონტროლს (მაგ., იხ. მე-7 XI და 101-ე მუხლები). თუმცა აღნიშნული დებულებები არც ისე ნათელია და გაერთიანების საბაჟო კანონმდებლობის შესაბამის დებულებებთან ჰარმონიზებული არ არის. გარდა ამისა, ცალსახად არ არის განსაზღვრული იმპორტის შემდგომი კონტროლის განხორციელებისათვის საჭირო საბაჟო ორგანოების თანამშრომელთა უფლებამოსილება. აქედან გამომდინარე, ჩვენი დაჟინებული რეკომენდაციაა, გადაისინჯოს და გაძლიერდეს კოდექსის პროექტის ის დებულებები, რომლებიც ეხება იმპორტის შემდგომ კონტროლს, რათა საბაჟო ორგანოებს მიეცეთ კონტროლის ამ უაღრესად მნიშვნელოვანი სახის განსახორციელებლად საჭირო სამართლებრივი საფუძველი. იმპორტის შემდგომი კონტროლის გამოყენება შესაძლებელს გახდის, შემცირდეს საქონლის გაშვებამდე ჩატარებული შემოწმებების პროცენტული მაჩვენებელი.

ამ მიმართებით კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი საკითხია იმის უზრუნველყოფა, რომ ყველა ეკონომიკური აგენტი სამართლებრივად ვალდებული იყოს, საბაჟო ორგანოებს მიანოდოს დროის საკმაოდ დიდი მონაკვეთის მანძილზე განხორციელებული იმპორტის, ექსპორტისა და ტრანზიტის ოპერაციებთან დაკავშირებული დოკუმენტაცია და ანგარიშები.

**საბაჟო გადასახდელების გადავადება**

საბაჟო კოდექსის პროექტი (224-ე და 228-ე მუხლები), ფაქტობრივად, არ შეიცავს არანაირ დებულებას საბაჟო მოსაკრებლებისა და გადასახადების გადახდის გადავადების თაობაზე; შესაბამისად, თითქმის ყველა შემთხვევაში გამოიყენება დებულებები, რომლებიც ითვალისწინებს მოსაკრებლებისა და გადასახადების საბაჟო პროცედურების განხორციელების დროს გადახდას. ამ მდგომარეობამ შეიძლება შეაფერხოს ფინანსური გარანტიების ეფექტიანი სისტემის შექმნა და არასახარბიელო მდგომარეობაში ჩააყენოს მოვაჭრეები. აქედან გამომდინარე, რეკომენ-

დებული საბაჟო კოდექსის დებულებების გადასინჯვა, რათა უფრო ფართოდ იქნეს გამოყენებული საბაჟო მოსაკრებლებისა და გადასახადების გადახდის გადავადება.

**ტრანზიტი**

საქართველოს ტრანზიტის საბაჟო რეჟიმის გამოყენების წესის მარეგულირებელი საბაჟო კანონმდებლობა საკმაოდ განსხვავდება გაერთიანების საბაჟო კანონმდებლობის შესაბამისი დებულებებისაგან. ეს განსხვავებები ძირითადად შემდეგ ასპექტებს უკავშირდება: 1) ტრანზიტის საბაჟო რეჟიმის შეზღუდული გამოყენება (ტრანზიტის საბაჟო რეჟიმში საქონელი მხოლოდ იმ საბაჟო გადამზიდველებმა შეიძლება მოათავსონ, რომლებიც საკმარის გარანტიებს წარუდგენენ საბაჟო ხელისუფლებას საბაჟო გადამზიდველის ლიცენზიის გაცემამდე); 2) ტრანზიტის საბაჟო რეჟიმის გამოყენების პირობები; 3) გარანტიების სისტემა; 4) გამარტივება; 5) ტრანზიტის კომპიუტერიზებული სისტემის გამოყენება. ე.წ. მგრძნობიარე საქონლის (აქციზური და ზოგიერთი სხვა საქონლის) ტრანსპორტირების დროს შეიძლება გამოყენებულ იქნეს საბაჟო ესკორტი. თუმცა ესკორტირება საჭირო არ არის, თუ საქონლის ტრანსპორტირება TIR კარნეიტით ხორციელდება.

უნდა აღინიშნოს, რომ ამჟამად ტრანზიტის საბაჟო პროცედურებისათვის დაწესებული საბაჟო მოსაკრებელი, ხოლო ამ მოსაკრებლის გადახდა საგრძნობლად ზრდის დროს, რომელიც საზღვრის გადაკვეთისათვის არის საჭირო. თუმცა დაგეგმილია, რომ უახლოეს მომავალში მიღებული იქნება გადაწყვეტილება აღნიშნული მოსაკრებლის გაუქმების თაობაზე.

**საბაჟო დეკლარაციები**

საბაჟო ტვირთის დეკლარაციის ფორმა, რომელიც საქართველოში გამოიყენება, იგივეა, რაც დსთ-ის სხვა ქვეყნებში გამოყენებული დეკლარაციის ფორმა და, შესაბამისად, ძალიან ჰგავს ერთიან ადმინისტრაციულ დოკუმენტს, რომელიც ევროპული კავშირის ნევრ სახელმწიფოებსა და ზოგიერთ სხვა ქვეყანაში გამოიყენება, თუმცა საბაჟო ტვირთის დეკლარაციის შევსების საქართველოში გამოყენებული წესები განსხვავდება ერთიანი ადმინისტრაციული დოკუმენტის შევსების ევროპულ კავშირში გამოყენებული წესებისაგან. აღსანიშნავია, რომ ერთიანი ადმინისტრაციული დოკუმენტის შევსების გაერთიანების წესი ამ ცოტა ხნის წინ შეიცვალა ე.წ. ერთიანი ადმინისტრაციული დოკუმენტის რეფორმის ფარგლებში (კომისიის რეგლამენტი № 2286/2003).

**კორუფციის წინააღმდეგ ბრძოლა**

საბაჟო კოდექსის პროექტი არ შეიცავს სპეციალურ დებულებებს კორუფციის წინააღმდეგ ბრძოლის შესახებ; თუმცა პროექტში არის დებულებები (30-ე მუხლი), რომლებიც აწესებს შეზღუდვებს ინტერესთა კონფლიქტის შემთხვევაში. ამ თვალსაზრისით მნიშვნელოვანია 24-ე მუხლიც, ვინაიდან მასში მოცემულია მითითება სხვა სამართლებრივ აქტებზე, რომლებიც, სავარაუდოდ, შეიძლება შეიცავდეს კორუფციის შემთხვევაში გამოყენებად დებულებებს. უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველოს საბაჟო ადმინისტრაციისათვის კორუფცია სერიოზული პრობლემაა, მაგრამ ამ მოვლენის წინააღმდეგ ბრძოლა, ჩვეულებრივ, „კორუმპირებული“ მოხელეების მასობრივი დათხოვნისა და ახალი თანამშრომლების დაქირავების ფორმით ხორციელდება. ასეთი სახის მიდგომა იწვევს ე.წ. „ინსტიტუციური მეხსიერების“ დაკარგვას, ვინაიდან ასეთი სახის „წმენდის“ შემდეგ ადგილობრივ სამსახურებში დაქირავებულ თანამშრომელთა შრომითი სტაჟი ხშირად ერთ წელზე ნაკლებია.



## V. დასკვნა

საქართველოს საბაჟო კოდექსის პროექტი ზოგადად შეესაბამება გაერთიანების საბაჟო კოდექსის დებულებებს და კიოტოს კონვენციის შესწორებულ ვერსიას. თუმცა ზემოთ მოცემული ანალიზის II და IV თავებში მითითებულია ზოგიერთი განსხვავება და ხარვეზი, რომლებიც ამ დოკუმენტის ხარისხს ამცირებს, რაც უაღრესად მნიშვნელოვანია თანამედროვე ქართული საბაჟო კანონმდებლობისა და, საერთოდ, საბაჟო სისტემის სამომავლო მოდერნიზაციისათვის.

უნდა აღინიშნოს, რომ გაერთიანების საბაჟო კოდექსის დებულებებზე დაფუძნებული საქართველოს საბაჟო კოდექსის მომზადება და მიღება, ისევე როგორც გაერთიანების საბაჟო კანონმდებლობის შესაბამის დებულებებთან ჰარმონიზებული ახალი კოდექსის განმახორციელებელი დებულებების მიღება, საქართველოს ლიდერად აქცევს დსთ-ის ქვეყნებს შორის საბაჟო კანონმდებლობის მოდერნიზაციის სფეროში. თუმცა სრულიად ახალი საბაჟო კანონმდებლობის ძალიან სწრაფად შემოღება კანონქვემდებარე აქტების, საბაჟო მოხელეებისა და ეკონომიკური ოპერატორების მომზადებისათვის საკმარისი დროის დათმობის გარეშე მნიშვნელოვნად შეამცირებს თანამედროვე საბაჟო კანონმდებლობის დანერგვის დადებით შედეგებს, გამოიწვევს საბაჟო ორგანოების თანამშრომლებისა და ეკონომიკური აგენტების მიერ მრავალი შეცდომის დაშვებას, მოვაჭრეთა უკმაყოფილებას და უარყოფით ზეგავლენას იქონიებს საბაჟო ორგანოების მიერ სახელმწიფო ბიუჯეტში გადასარიცხი შემოსავლების მოცულობაზე.

საქართველოს საბაჟო ადმინისტრაციის გამოკვეთილი სურვილის – განაახლონ საქართველოს საბაჟო კანონმდებლობა გაერთიანების საბაჟო კანონმდებლობის დებულებებზე დაყრდნობით – გასათვალისწინებლად მნიშვნელოვანია, უზრუნველყოფილ იქნეს ამ პროცესის ინტენსიური ტექნიკური ხელშეწყობა. ეს დახმარება სასიცოცხლოდ აუცილებელია, ვინაიდან აშკარაა, რომ საქართველოს საბაჟო ადმინისტრაციის მიერ დაქირავებული საბაჟო კანონმდებლობის სპეციალისტები ჯეროვან დონეზე არ იცნობენ გაერთიანების საბაჟო კანონმდებლობას და, ზოგადად, ევროპული კავშირის კანონმდებლობას, თუმცა შესაბამისი მასალების გამოყენება გაძნელებულია მათი ქართული ან რუსული თარგმანის არარსებობის გამო. აქედან გამომდინარე, არსებობს რისკი, რომ საქართველოს საბაჟო ხელისუფლებას საკმაოდ გაუჭირდება მაღალი დონის ახალი კანონმდებლობის დამოუკიდებლად შემუშავება და ეკონომიკური აგენტების მიერ ამ კანონმდებლობის სწორად გამოყენების უზრუნველყოფა. ამ კონტექსტში, ძალიან სასარგებლო იქნებოდა, ქართულ ან რუსულ ენაზე თარგმნა ლიტვის ან ევროპული კავშირის რომელიმე ახალი წევრი სახელმწიფოს გაფართოებამდე მოქმედი საბაჟო კანონმდებლობის, ვინაიდან ეს აქტები შესაბამისობაში იყო მოყვანილი გაერთიანების საბაჟო კანონმდებლობასთან.