

بررسی چالش‌های حقوقی لیزینگ در ایران با توجه به رویکرد بین‌المللی (باتاکید بر دستورالعمل اجرایی تأسیس، فعالیت و نظارت بر شرکت‌های لیزینگ)

خیرالله پروین^۱ علی الهیاری فرد^۲

تاریخ ارسال: ۱۴۰۳/۱۱/۱۰

چکیده:

لیزینگ به عنوان یکی از روش‌های تأمین مالی، به کسب‌وکارها اجازه می‌دهد تا دارایی‌های مورد نیاز خود را بدون نیاز به پرداخت تمام هزینه اولیه، اجاره نمایند. در این روش، شرکت لیزینگ دارایی را خریداری کرده و آن را به مشتری اجاره می‌دهد. در پایان مدت اجاره، مشتری می‌تواند دارایی را خریداری کند، آن را بازگرداند یا قرارداد را تمدید نماید. با وجود مزایای فراوان، لیزینگ با چالش‌های حقوقی متعددی از جمله تعیین ماهیت حقوقی قرارداد، مالکیت دارایی، حفاظت از حقوق مصرف‌کننده و رویه قضایی همراه است. این پژوهش با مراجعه به منابع کتابخانه‌ای و استفاده از روش توصیفی-تحلیلی در تلاش به پاسخ به این سوال است که با توجه به کنوانسیون‌های بین‌المللی لیزینگ و رویکرد سایر کشورها، چالش‌های حقوقی صنعت لیزینگ در ایران شامل چه مواردی است؟ نتایج این پژوهش ابتدا نشان می‌دهد که اگرچه تلاش‌های بین‌المللی برای یکسان‌سازی قوانین لیزینگ مالی موفقیت‌آمیز بوده است، اما تفاوت‌های فرهنگی و حقوقی و همچنین مقاومت برخی کشورها در پذیرش قوانین بین‌المللی، اجرای یکسان این قوانین را دشوار کرده است. همچنین در ادامه، رویه‌های قضایی مربوط به قراردادهای لیزینگ در ایران و چالش‌های موجود در این حوزه مورد تحلیل قرار گرفته است. مشخص گردید که در ایران، عدم وجود قوانین مشخص و رویه‌های قضایی متناقض، چالش‌هایی را در حوزه لیزینگ ایجاد کرده است. در پایان، پیشنهاداتی برای بهبود وضعیت لیزینگ در ایران از جمله تعیین نرخ سود بر اساس شرایط بازار، تخصیصی شدن حرفه وکالت در حوزه لیزینگ، حفاظت از محرمانگی اطلاعات شخصی مشتریان، ایجاد نهادهای نظارتی تخصصی همگام با بانک مرکزی و تقویت همکاری آن‌ها با یکدیگر و سایر موارد ارائه گردید.

واژه‌های کلیدی: اجاره به شرط تملیک، بیع، تنظیم‌گری، لیزینگ

طبقه‌بندی JEL: K1, K3, K12, K33, N4

^۱ عضو هیئت علمی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران khparvin@ut.ac.ir

^۲ پژوهشگر گروه حقوق بانکی پژوهشکده پولی و بانکی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران (نویسنده مسئول) allahyarifard12@ut.ac.ir

۱. مقدمه

لیزینگ^۱ به عنوان یکی از روش‌های نوین تأمین مالی، در دهه‌های اخیر توجه زیادی را در حوزه‌های اقتصادی و حقوقی به خود جلب کرده است (ساورائی، ۱۳۹۴). این روش که به عنوان جایگزینی برای خرید مستقیم دارایی‌ها مطرح می‌شود، امکان استفاده از تجهیزات، ماشین‌آلات و سایر دارایی‌های سرمایه‌ای را بدون نیاز به پرداخت هزینه‌های سنگین اولیه فراهم می‌نماید (اصغری آقمشهدی و کاوریار، ۱۳۹۱). لیزینگ به‌ویژه برای شرکت‌ها و بنگاه‌های اقتصادی که با محدودیت‌های نقدینگی مواجه هستند، گزینه‌ای جذاب محسوب می‌شود. از منظر علمی، لیزینگ نه تنها به عنوان یک ابزار مالی، بلکه به عنوان یک استراتژی مدیریت دارایی نیز مورد بررسی قرار گرفته است (رستمی و همکاران، ۱۳۹۶). با این حال، انتخاب لیزینگ همواره با چالش‌هایی همراه است که از جمله آن‌ها می‌توان به مسائلی همچون مالکیت، هزینه‌های بلندمدت، خطرات مرتبط با تغییرات فناوری و شرایط بازار اشاره نمود (ساورائی، ۱۳۹۴). علاوه بر چالش‌های فوق‌الذکر، لیزینگ با مسائل و چالش‌های حقوقی پیچیده‌ای نیز مواجه است (Harvard Law Faculty, 2023)؛ از جمله این چالش‌ها می‌توان به تعیین دقیق حقوق و تعهدات طرفین قرارداد، ماهیت قرارداد، مسائل مربوط به انتقال مالکیت در پایان دوره لیزینگ، حل و فصل اختلافات ناشی از نقض قرارداد و همچنین تطابق قوانین و مقررات داخلی با حقوق و رویه بین‌المللی اشاره نمود (Harvard Law Faculty, 2022). در بسیاری از موارد، عدم شفافیت در مفاد قراردادهای لیزینگ می‌تواند به اختلافات حقوقی طولانی و پرهزینه منجر شود و دادگاه‌ها نیز با حجم عظیمی از این پرونده‌ها مواجه می‌گردند (Harvard Law Faculty, 2023). در سطح بین‌المللی، تلاش‌هایی برای ایجاد یک چارچوب حقوقی یکپارچه و هماهنگ در زمینه لیزینگ صورت گرفته است که یکی از مهم‌ترین این تلاش‌ها، کنوانسیون بین‌المللی لیزینگ مالی است. این کنوانسیون با هدف ایجاد یک نظام حقوقی واحد برای لیزینگ‌های فرامرزی، به تعریف حقوق و تعهدات طرفین قرارداد، شرایط انتقال مالکیت و حل و فصل اختلافات پرداخته است. کنوانسیون به ویژه در مواردی که دارایی‌های مورد لیزینگ در چندین کشور مورد استفاده قرار می‌گیرند، نقش مهمی در کاهش چالش‌های حقوقی ایفا می‌کند. با این حال علی‌رغم مزایای این کنوانسیون، برخی از کشورها هنوز به آن نپیوسته‌اند و این امر می‌تواند به پیچیدگی‌های حقوقی در قراردادهای لیزینگ اضافه کند. علاوه بر کنوانسیون، سایر اسناد بین‌المللی و منطقه‌ای از جمله کنوانسیون اتاوا به مسائل مربوط به لیزینگ پرداخته‌اند و سعی در ایجاد یک نظم حقوقی هماهنگ برای انواع لیزینگ‌ها داشته‌اند (Sorbonne University, 2025). با توجه به گسترش روزافزون فعالیت‌های اقتصادی و افزایش استفاده از لیزینگ به عنوان یک ابزار مالی، بررسی چالش‌های حقوقی و تطابق حقوق داخلی با کنوانسیون‌های بین‌المللی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در ایران دستورالعمل اجرایی تأسیس، نحوه فعالیت و نظارت بر شرکت‌های لیزینگ در سال ۱۳۸۶ به تصویب رسید و در سال ۱۳۹۵ به‌طور کلی مورد اصلاح واقع گشت (رستمی و همکاران، ۱۳۹۶)؛ این دستورالعمل به عنوان مهم‌ترین منبع حقوقی لیزینگ محسوب می‌شود و به مواردی از جمله شرایط تأسیس شرکت لیزینگ، تعیین نرخ سود و اجاره بها، حل و فصل اختلافات و موارد دیگر اشاره دارد. این پژوهش با هدف بررسی چالش‌های حقوقی لیزینگ در

¹Leasing

چارچوب نظری و عملی در ایران ابتدا به تحلیل ماهیت حقوقی این ابزار مالی در رویه بین‌المللی می‌پردازد. در این راستا، ابتدا تعاریف و انواع لیزینگ مورد بررسی قرار می‌گیرد، سپس مزایا و معایب رویه بین‌المللی از جنبه حقوقی تحلیل می‌شود و در نهایت با بررسی چالش‌های دستورالعمل یادشده، پیشنهادات حقوقی و قضایی را برای عملکرد هرچه بهتر نظام تقنینی و تنظیم‌گری کشور در حوزه لیزینگ ارائه می‌دهد.

۲. بررسی تحولات بین‌المللی لیزینگ مالی

به‌طور کلی لیزینگ را می‌توان به دو دسته اصلی تقسیم نمود که این تقسیم‌بندی شامل لیزینگ عملیاتی^۱ و لیزینگ مالی^۲ می‌باشد. در لیزینگ عملیاتی، موجر یا همان مالک دارایی، به مستأجر اجازه استفاده از دارایی را برای مدت معینی می‌دهد؛ در حالی که در لیزینگ مالی، رابطه سه‌جانبه‌ای بین موجر، مستأجر و تأمین‌کننده دارایی وجود دارد و مستأجر دارایی را انتخاب نموده و موجر آن را خریداری کرده و به مستأجر اجاره می‌دهد (Kronke, 2011).

۲.۱. یکسان‌سازی قوانین لیزینگ

سازمان بین‌المللی یکسان‌سازی حقوق خصوصی^۳ از جمله نهادهایی بوده است که با تصویب اسناد حقوقی مختلفی همچون کنوانسیون ۱۹۸۸ اتاوا (در خصوص لیزینگ مالی بین‌المللی)، کنوانسیون ۲۰۰۱ کیپ‌تاون (در مورد حقوق بین‌المللی اموال منقول) و قانون نمونه لیزینگ مصوب سال ۲۰۰۸ تلاش نموده است تا قوانین مربوط به لیزینگ مالی را در سطح بین‌المللی یک‌نواخت سازد. درواقع این اسناد به دنبال ایجاد یک چارچوب حقوقی مشترک برای کاهش اختلافات و تسهیل تجارت می‌باشند (UNIDROIT, 2008).

۲.۱.۲. تحلیل و بررسی حقوقی کنوانسیون ۱۹۸۸ اتاوا^۴

کنوانسیون اتاوا را می‌توان به عنوان اولین گام مهم حقوقی در یکسان‌سازی قوانین لیزینگ مالی محسوب نمود (UNIDROIT, 2008). این کنوانسیون درواقع به دنبال ایجاد یک چارچوب حقوقی برای لیزینگ مالی بوده و تأکید به‌خصوصی بر موضوعاتی ازجمله انتقال مسئولیت از موجر به تأمین‌کننده دارایی، محدود کردن مسئولیت موجر در قبال اشخاص ثالث و حفاظت از حقوق موجر در صورت ورشکستگی مستأجر داشته است؛ با این حال این کنوانسیون با استقبال محدودی از سوی کشورها مواجه شد و صرفاً ۱۰ کشور آن را تصویب نمودند (Kronke, 2011).

۲.۱.۲. کنوانسیون ۲۰۰۱ کیپ‌تاون^۵

از آنجایی که کنوانسیون اتاوا نتوانست انتظارات مورد نظر در حوزه لیزینگ را برآورده سازد، سازمان یکسان‌سازی

¹ Operating Lease

² Finance Lease

³ UNIDROIT

⁴ Unidroit Convention on International Financial leasing (Ottawa, 28 May 1988)

⁵ The 2001 Cape Town Convention on International Interests in Mobile and Aircraft Equipment Protocol

حقوق با تصویب یک کنوانسیون جدید به نام کیپ‌تاون گام را فراتر نهاد؛ این کنوانسیون به دنبال ایجاد یک نظم حقوقی بین‌المللی برای تضمین حقوق افراد در اموال منقول با ارزش بالا همچون هواپیما و قطار بود؛ از دیگر اهداف این کنوانسیون می‌توان به مواردی از جمله افزایش امنیت حقوقی برای موجران و تسهیل دسترسی به تأمین مالی از طریق ایجاد یک سیستم ثبت بین‌المللی اشاره نمود؛ همچنین کنوانسیون کیپ‌تاون برخلاف کنوانسیون قبلی با استقبال گسترده‌تری مواجه گشت و تاکنون ۴۰ کشور آن را تصویب کرده‌اند (UNIDROIT, 2001).

۳.۱.۲ قانون نمونه لیزینگ ۲۰۰۸^۱

قانون نمونه لیزینگ در سال ۲۰۰۸ توسط سازمان یکسان‌سازی حقوق خصوصی تصویب گردید تا به کشورهای در حال توسعه، در تصویب قوانین داخلی کارآمد در حوزه لیزینگ مالی کمک نماید (UNIDROIT, 2008). هدف این قانون ایجاد یک چارچوب حقوقی جامع برای لیزینگ مالی با تمرکز بر مسائلی همچون حقوق و تعهدات موجر و مستأجر، مسئولیت تأمین‌کننده دارایی و حفاظت از حقوق موجر در صورت ورشکستگی مستأجر بود؛ برای مثال در نظام حقوقی هند، مالکیت موجر حتی در صورتی که مستأجر ورشکسته گردد، محترم است و هیچ طلبکاری از مستأجر حق مصادره یا توقیف اموال متعلق به موجر را ندارد (UNIDROIT, 2008).

۳.۱.۲ تأثیر رویه بین‌المللی لیزینگ بر حقوق داخلی کشورها

تلاش‌های سازمان یکسان‌سازی حقوق در یکسان‌سازی قوانین لیزینگ مالی تأثیرات قابل توجهی بر حقوق داخلی کشورها گذاشته است؛ برای مثال در سیستم قضایی ایتالیا، قضات در احکام خود به کنوانسیون اتاوا به عنوان یک منبع و مرجع حقوقی کارآمد استناد می‌کنند و حتی در مواردی که کنوانسیون به طور مستقیم قابل اعمال نباشد، از روح مفاد آن برای تفسیر قوانین داخلی استفاده کرده‌اند (Kronke, 2011). همچنین قانون نمونه لیزینگ در چندین کشور از جمله اردن، تانزانیا و غیره اجرا شده است (UNIDROIT, 2008).

با وجود پیشرفت‌های قابل توجه در حوزه قانون‌گذاری صنعت لیزینگ، اما تلاش‌های سازمان یکسان‌سازی حقوق با چالش‌هایی مواجه بوده است. یکی از چالش‌های اصلی در این حوزه مقاومت برخی کشورها در پذیرش قوانین بین‌المللی است. درواقع برخی کشورها ترجیح می‌دهند که صرفاً قوانین داخلی خود را حفظ کرده و از پذیرش تعهدات بین‌المللی خودداری نمایند. علاوه بر این موضوع، تفاوت‌های فرهنگی و حقوقی بین کشورها نیز می‌تواند اجرای یکسان قوانین بین‌المللی را دشوار سازد (Kronke, 2011). تا به امروز پنج کنوانسیون و پروتکل حقوقی در خصوص لیزینگ، تحت حمایت مؤسسه بین‌المللی یکسان‌سازی حقوق خصوصی به تصویب رسیده است که شامل موارد زیر می‌باشد:

- کنوانسیون لیزینگ مالی بین‌المللی (اتاوا مصوب ۱۹۸۸)؛
- کنوانسیون حقوق بین‌المللی در حوزه اموال منقول (کیپ‌تاون مصوب ۲۰۰۱)؛
- پروتکل کنوانسیون حقوق بین‌المللی در حوزه اموال منقول خاص خصوصاً هواپیما (کیپ‌تاون مصوب ۲۰۰۱)؛

¹ UNIDROIT Model Law on Leasing (2008)

- پروتکل کنوانسیون حقوق بین‌المللی در حوزه اموال منقول خاص خصوصاً قطار (لوکزامبورگ مصوب ۲۰۰۷)؛

- قانون نمونه لیزینگ (رم مصوب ۲۰۰۸).

نکته قابل توجه در بررسی آمارها، نشان‌دهنده سیر صعودی میزان اراده کشورها برای عضویت و یا مشارکت در این کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های مخصوص به آن‌ها است؛ برای مثال حدود یک‌سوم از کشورهایی برای مشارکت در حوزه لیزینگ دعوت شده بودند، در کنفرانس دیپلماتیک برای تصویب کنوانسیون ۱۹۸۸ اتاوا شرکت نکردند؛ اما تقریباً همه آن‌ها در کنفرانس کیپ‌تاون در سال ۲۰۰۱ و لوکزامبورگ در سال ۲۰۰۷ شرکت نمودند و همچنین در حداقل یکی از جلسات مربوط به تهیه و تصویب قانون نمونه ۲۰۰۸ حضور داشتند (Harvard Law Faculty, 2022). در خصوص کنوانسیون اتاوا مصوب ۱۹۸۸، علی‌رغم مزایای این کنوانسیون در حل مشکلات ناشی از رابطه سه‌جانبه موجر، مستأجر و تأمین‌کننده دارایی، صرفاً توانست تا ۱۰ نظام حقوقی را به خود جذب نماید و تنها دو نظام حقوقی فرانسه و ایتالیا در این کنوانسیون فعالیت چشم‌گیری داشته‌اند (Harvard Law Faculty, 2022). علاوه بر موضوعات یادشده، یکی دیگر از نقاط ضعف اصلی این کنوانسیون، محدود بودن حوزه کاربرد آن در حوزه اموال منقول دارای ارزش بالا همچون هواپیما و قطار بود. با این حال کنوانسیون اتاوا تأثیر قابل توجهی بر تحولات حقوق داخلی، خصوصاً مرجعیت معتبر آن در احکام صدور دادگاه‌های ایتالیایی، حمایت از حقوق عینی موجر در ورشکستگی مستأجر و الگویی برای مستندات حقوقی در معاملات لیزینگ داشته‌است.

از سویی دیگر شاید بتوان کارایی اصلی کنوانسیون کیپ‌تاون را در بحث ورشکستگی بدهکار دانست؛ این کنوانسیون لیزینگ مالی را از نظر عملکردی به عنوان یک حق تضمینی در نظر می‌گیرد؛ مطابق ماده ۳۰ این کنوانسیون، در صورت وقوع ورشکستگی، مدیر تصفیه می‌بایستی یا همه تخلفات مربوط به این موضوع را جبران کرده و موافقت کند که همه تعهدات آتی را در یک دوره زمانی مشخص انجام می‌دهد و یا باید از تصرف مال منقول یعنی هواپیما صرف‌نظر کند؛ این رویه خصوصاً مطابق با مبانی قانون ورشکستگی ایالات متحده آمریکا است. از ویژگی دیگر کنوانسیون این است که در آن به طرفین قرارداد لیزینگ اجازه داده شده است تا آزادانه در مورد برخی از شرایط حاکم بر قرارداد، به شرط آن که مخالف مبانی و اصول کنوانسیون نباشد، توافق نمایند؛ البته در عمل، بسیاری از نظام‌های حقوقی با توجه به اعطای خودمختاری به طرفین قرارداد در خصوص نحوه حل تعارض مربوط به قراردادها، نسبت به این موضوع بی‌میل گشته‌اند (Harvard Law Faculty, 2023). به‌طور کلی از ۴۰ کشور عضو، تعداد ۲۸ کشور تمامی قواعد این کنوانسیون را در نظام حقوقی داخلی خود عملیاتی نموده‌اند؛ لذا می‌توان گفت که کنوانسیون کیپ‌تاون تا کنون موفقیت چشم‌گیری در حوزه صنعت لیزینگ داشته‌است.

از اواخر سال ۲۰۰۵ بود که کار بر روی قانون نمونه لیزینگ آغاز گشت و سرانجام این قانون در سال ۲۰۰۸ تصویب گردید؛ با توجه به مفاد ماده ۲، قانون نمونه نه تنها لیزینگ مالی را، بلکه هر نوع لیزینگ دیگر را در بر می‌گیرد؛ منتها قانون‌گذار در ماده ۳ بیان داشته است که این قانون شامل قراردادهای لیزینگ یا تأمین مالی برای اموال منقول با ارزش بالا همچون هواپیما نمی‌گردد (Kronke, 2011). همچنین قانون‌گذار در ماده ۱۰ بیان داشته است که در هر حوزه‌ای که این قانون نسبت به آن مسکوت مانده باشد، طرفین قرارداد لیزینگ می‌توانند به قانون داخلی خود مراجعه و از آن استفاده کنند. همچنین بررسی محتوای قانون نمونه نشان می‌دهد که این قانون ویژگی‌های اصلی کنوانسیون

اتاوا ۱۹۸۸ را در خود منعکس می‌کند و صرفاً جزئیات را مطابق یک تحلیل تطبیقی، توسعه می‌دهد. شاید بتوان مهم‌ترین نکته مثبت این قانون را در قائل گشتن صلاحیت‌های اختیاری متنوع برای طرفین قرارداد لیزینگ دانست که فرایند آن معمولاً آسان‌تر از معاهدات الزام‌آور محسوب می‌شود؛ اما اجرای آن‌ها در سطح داخلی به شدت دشوار است. به‌طور کلی مفاد این قانون به‌قدری برای صنعت لیزینگ جذاب بوده است که حتی سیاست‌گذاران یمنی و فلسطینی را نیز به خود جذب کرده است (Kronke, 2011).

۳. بررسی واژه‌شناسی حقوقی لیزینگ در رویه سایر کشورها

از بررسی قوانین داخلی دوازده کشوری که رویه حقوقی آن‌ها در صنعت لیزینگ در گزارش‌های سازمان یک‌سان‌سازی حقوق آمده است، مشخص گردید که قانون‌گذاران در اکثر نظام‌های حقوقی، بین اصطلاح «لیزینگ واقعی» یا «لیزینگ عملیاتی» از یک سو و «لیزینگ مالی» از سوی دیگر تمیز قائل می‌شوند (ساورائی، ۱۳۹۴). در مورد لیزینگ عملیاتی، موجر یا همان مالک دارایی با مستأجر قرارداد می‌بندد و حق استیفاء از مال را برای مدت مشخصی به او اعطا می‌کند؛ مستأجر درواقع هیچ حق مالکیتی در آن مال جز حق تصرف و استیفاء به‌دست نمی‌آورد؛ این نوع معامله عموماً در مواردی استفاده می‌شود که هدف مستأجر داشتن حق استفاده از اموال نسبتاً جدید و مدرن بدون تحمل هزینه کامل خرید است و همچنین هدف موجر از این قرارداد این است که سرمایه‌گذاری خود در قیمت خرید به‌علاوه استهلاک و حاشیه سود را از طریق مجموع پرداخت‌های اجاره‌ای که اغلب برای چندین دوره اجاره توسط چندین مستأجر پرداخت می‌شود، پوشش دهد.

از سوی دیگر «لیزینگ مالی» یک رابطه سه‌جانبه بین موجر، مستأجر (که طرفین قرارداد اجاره هستند) و موجر و تأمین‌کننده (که طرفین قرارداد بیع هستند) می‌باشد. از منظر زمانی و نوع عملکردی، این رابطه سه‌جانبه در چهار مرحله شکل می‌گیرد:

- مستأجر، تولیدکننده یا توزیع‌کننده کالا و اموال را بر اساس نیازهای خود انتخاب می‌نماید؛
- مستأجر سپس با موجر که ممکن است یک شرکت تخصصی لیزینگ یا سایر مؤسسات مالی باشد، به منظور دریافت آن مال، قرارداد اجاره منعقد می‌کند؛
- موجر با تأمین‌کننده آن کالا یا مال، قرارداد بیع منعقد می‌کند و دارایی انتخاب‌شده توسط مستأجر را خریداری می‌کند؛
- تأمین‌کننده، مال را به مستأجر تحویل می‌دهد.

معمولاً مدت اجاره تقریباً برابر با عمر مفید اقتصادی مال است و موجر دیگر انتظار بازگشت مال را ندارد (Kronke, 2011). در اینجا ذکر این نکته حقوقی مهم است که برای دسته‌بندی نوع معامله در برخی نظام‌های حقوقی، تعهدات مستأجر در پایان مدت اجاره، امری بسیار مهم است.

در سیستم قضایی کانادا، از منظر دادگاه‌ها اگر مستأجر در پایان مدت اجاره، تعهد به خرید مال اجاره‌ای داشته باشد، این موضوع به عنوان لیزینگ در نظر گرفته می‌شود. اما اگر در پایان مدت اجاره، مستأجر دارای اختیار برای خرید مال اجاره‌ای با قیمتی کمتر از ارزش منصفانه بازار باشد و تعهد و تکلیفی در این خصوص نداشته باشد، این فرایند صرفاً به عنوان یک صلاحیت اختیاری برای مستأجر در نظر گرفته می‌شود (Kronke, 2011). نظام حقوقی فرانسه

نیز مانند سایر نظام‌های حقوقی قاره اروپا، «لیزینگ واقعی»^۱ را که در قانون مدنی نیز پیش‌بینی شده است، به عنوان نقطه شروع و هسته اصلی هر معامله لیزینگ در نظر می‌گیرد (Sorbonne University, 2022). در «لیزینگ مالی»^۲ اما عناصر دیگری مانند وکالت موجد برای انعقاد قرارداد با تأمین‌کننده کالا و مال وجود دارد که مطابق با اصول و مبانی حقوق فرانسه، با یک تعهد یک‌جانبه و اجباری در پایان مدت قرارداد (یعنی تعهد اجباری به فروش مال به مستأجر در پایان مدت اجاره) مواجه است (Sorbonne University, 2022). از سوی دیگر از آنجایی که ارزش کل اجاره‌ها بیش از ارزش حق استیفا است (یعنی شامل بخشی از استهلاک و حاشیه سود موجد نیز می‌شود)، حقوق فرانسه و دیگر نظام‌های حقوقی اروپایی آن به رسمیت می‌شناسند؛ از منظر آن‌ها عملکرد اصلی لیزینگ مالی بیشتر یک معامله و قرارداد تأمین مالی است و نمی‌توان آن را صرفاً یک اعطای حق تصرف و استیفا برای یک دوره زمانی در نظر گرفت (Sorbonne University, 2025). بررسی نظام حقوقی آمریکا نشان می‌دهد که قانون‌گذار در خصوص واژه‌شناسی حقوقی، تفاوتی بین اصطلاحات مربوط به لیزینگ قائل نشده است. در واقع حقوق تجارت، قوانین مالیاتی و مقررات حسابداری آمریکا به نوعی در جهت‌های مخالف با نوآوری‌های حقوقی در حرکت هستند (Merrill, 2020). اصطلاح «لیزینگ مالی» که در اکثر نظام‌های حقوقی یک اصطلاح تخصصی محسوب می‌شود، در نظام حقوقی آمریکا همان «لیزینگ واقعی» است که در آن موجد و تأمین‌کننده کالا و مال، افرادی جداگانه هستند و صرفاً تأمین‌کننده (و نه موجد)، مسئولیت تضمین انطباق کیفیت، عدم نقص و سایر موارد مربوط به کالاها و اموال را در قبال مستأجر برعهده دارد. از سویی دیگر با بررسی ماده ۹ قانون تجارت یکنواخت^۳ (UCC) مشخص گردید که قانون‌گذار در این ماده اصطلاحی را با عنوان «حق تضمین پنهان»^۴ به کار برده است؛ از منظر دکترین حقوق آمریکا، این حق زمانی ایجاد می‌شود که یک معامله به گونه‌ای ساختار یافته باشد که ظاهراً معامله‌ای غیر از یک وام تضمین شده به نظر برسد، اما در عمل، عملکردی مشابه آن داشته باشد (Harvard Law Faculty, 2023). در رویه قضایی آمریکا نیز، دادگاه‌ها فراتر از شکل ظاهری معامله رفته و ماهیت واقعی آن را با توجه به مسائلی از جمله قصد طرفین، تخصیص خطرات و منافع و وجود تعهد یا حق بازخرید تعیین می‌کنند؛ لذا به نحوی می‌توان لیزینگ مالی را در قالب این موضوع جای داد. بنابراین می‌بایست بین لیزینگ واقعی و حق تضمینی تمایل قائل گشت. در قانون تجارت یکنواخت^۵، قانون‌گذار تفاوت بین لیزینگ واقعی و حق تضمینی پنهان را با این تعریف مشخص می‌کند که اگر یک معامله در قالب اجاره بوده و اولاً توسط مستأجر قابل فسخ نباشد و دوم آنکه حداقل یکی از چهار وضعیت ذکر شده زیر در آن وجود داشته باشد، لیزینگ واقعی نیست بلکه یک حق تضمینی پنهان محسوب می‌گردد؛ این موارد عبارتند از:

۱. مدت اولیه اجاره برابر یا بیشتر از عمر مفید اقتصادی باقی‌مانده دارایی باشد؛
۲. مستأجر ملزم به تمدید اجاره برای عمر مفید اقتصادی باقی‌مانده دارایی باشد؛

¹ louage, location, bail; Miete

² crédit-bail

³ Uniform Commercial Code

⁴ Disguised security interest

⁵ § 1-203. Lease Distinguished from Security Interest.

۳. مستأجر بتواند اجاره را برای عمر مفید اقتصادی باقی‌مانده بدون پرداخت اضافی یا با پرداخت ناچیز تمدید نماید؛ و

۴. مستأجر بتواند در پایان مدت اجاره، بدون هیچ‌گونه پرداخت اضافی، مالک دارایی شود. با این حال نکته‌ای که از رویه دادگاه‌ها در احکام صادره از آن‌ها مشخص می‌گردد این است که حتی اگر هیچ‌یک از این چهار معیار فوق‌الذکر وجود نداشته باشد، ممکن است باز هم معامله به عنوان یک حق تضمینی پنهان تلقی گردد و قصد و نیت طرفین مافوق این معیارها قرار می‌گیرد.

از مطالب فوق مفهوم گردید که در نظام‌های حقوقی همچون فرانسه و ایالات متحده دقت بیشتری از جانب قانون‌گذار برای مشخص نمودن ماهیت حقوقی لیزینگ مورد نیاز است؛ همچنین این بحث درباره مفاهیم لیزینگ به دو گزاره حقوقی منجر می‌شود. اول آنکه تمایز بین لیزینگ واقعی و لیزینگ مالی و همچنین معیارهای ترسیم خط بین آن‌ها، تقریباً توسط اکثر نظام‌های حقوقی پذیرفته شده‌است؛ نکته دوم اینکه به طور کلی از منظر حقوقی این موضوع که برخی انواع لیزینگ مالی، عملکردی مشابه با معاملات تضمینی دارند، مورد قبول قرار گرفته است.

۴. بررسی حقوقی قالب حقوقی جدید در حوزه صنعت لیزینگ

امروزه برنامه قرارداد شخصی^۱ (PCP) قالب حقوقی جدید از قراردادهای اجاره به شرط تملیک و لیزینگ است و معمولاً در خرید خودرو استفاده می‌گردد (Eley, 2017). این نوع قراردادها به مشتریان اجازه می‌دهد تا یک خودرو را برای مدت مشخصی که معمولاً بین ۲ تا ۴ سال است، اجاره نمایند و در پایان دوره قرارداد، آن‌ها با چند گزینه روبرو می‌شوند:

۱. مشتری می‌تواند خودرو را با پرداخت مبلغ نهایی که از قبل در قرارداد مشخص شده است، خریداری نماید.
۲. مشتری می‌تواند بدون این که تعهدی برای پرداخت مبلغ اضافی داشته باشد، خودرو را به فروشنده بازگرداند؛ البته در این خصوص قانون‌گذار مشتری را ملزم نموده که خودرو را در شرایط خوبی نگهداری کرده و بیش از حد معین‌شده از آن استفاده نکرده باشد.
۳. در نهایت مشتری می‌تواند خودروی فعلی را بازگرداند و یک خودروی جدید طی یک قرارداد جدید دریافت کند.

برنامه قرارداد شخصی به دلیل پرداخت‌های ماهیانه پایین‌تر نسبت به خرید مستقیم خودرو محبوب شمرده می‌شود اما باید به این نکته حقوقی توجه داشت که مشتری مالک خودرو محسوب نمی‌گردد مگر این که در پایان قرارداد مبلغ نهایی را به‌طور کامل پرداخت کند (Briscoe, 2017). این نوع قراردادها در نظام حقوقی کشورهای همچون ایرلند و بریتانیا بسیار پرکاربرد است. مطابق مقررات جدید بانک مرکزی ایرلند تمامی ارائه‌دهندگان خدمات این نوع قرارداد ملزم به کسب مجوز فعالیت از بانک مرکزی می‌باشند؛ این موضوع در بخش اعتبار خرده‌فروشی و شرکت‌های خدمات اعتباری قانون حمایت از مصرف‌کننده مصوب سال ۲۰۲۲ نیز توسط قانون‌گذار بیان گردید که هر شخصی که به طور

¹ Personal Contract Plan

مستقیم یا غیرمستقیم به مصرف‌کنندگان خدمات اعتباری ارائه می‌دهد می‌بایستی از بانک مرکزی ایرلند تحت عنوان شرکت اعتبار خرده‌فروشی مجوز فعالیت کسب کند (Financial Conduct Authority, 2018).

نکته دیگری که باید به آن توجه داشت این است که نرخ سودی که مصرف‌کنندگان می‌بایست مطابق توافق‌نامه‌های لیزینگ پرداخت کنند، توسط قانون‌گذار برای حمایت از آن‌ها محدود شده است و حتی با توافق قبلی بین طرفین معامله، نرخ سود نمی‌تواند از حد مجاز (به‌طور معمول ۲۳ درصد) فراتر رود؛ لذا هر برنامه قرارداد شخصی که نرخ سود در آن بیش از حد مجاز در نظر گرفته شود قابل اجرا نخواهد بود مگر آنکه این موضوع توسط دادگاه ذی‌صلاح تأیید گردد که نرخ مورد نظر به حقوق مصرف‌کننده آسیبی وارد نمی‌سازد و اجرای آن قرارداد، عادلانه و منصفانه است (Briscoe, 2017). همچنین قانون‌گذار به وزیر دارایی اجازه داده است تا از طریق بانک مرکزی اطلاعات مربوط به توافق‌نامه‌های لیزینگ را جمع‌آوری و منتشر کند؛ منتها اطلاعات شخصی افراد جز در صورت لزوم و اضطرار نباید منتشر گردد؛ این موضوع بیانگر احترام قانون‌گذار به اصول و مبانی حمایت و حفاظت از اطلاعات مشتریان در حوزه لیزینگ است.

حال باتوجه به بررسی رویه‌های بین‌المللی و رویکرد سایر کشورها، به بررسی نظام حقوقی ایران در حوزه لیزینگ پرداخته می‌شود.

۵. بررسی رویه قضایی ایران در حوزه لیزینگ

در ایران تقریباً رویه‌های قضایی مشخص و یکسانی برای رسیدگی به اختلافات مربوط به قراردادهای لیزینگ وجود ندارد. این موضوع باعث می‌شود که دادگاه‌ها در تفسیر شرایط قرارداد و صدور رأی به نتایج متفاوتی برسند (مظفری و میرزایی‌مقدم، ۱۴۰۱). در برخی موارد ممکن است آرای صادره توسط دادگاه‌ها متناقض باشد که این موضوع می‌تواند باعث سردرگمی طرفین قرارداد شود. همچنین عدم وجود رویه‌های قضایی مشخص می‌تواند باعث افزایش ریسک برای طرفین قرارداد شود چراکه پیش‌بینی نتیجه پرونده دشوار خواهد بود. این اختلاف نظر در رویه قضایی دادگاه‌های انقلاب اسلامی به‌ویژه در مواردی که شرکت‌های لیزینگ نسبت به مصادره خودروها اعتراض می‌کنند، آشکار می‌شود (رستمی و همکاران، ۱۳۹۶). برخی دادگاه‌ها با استناد به متن قرارداد و قوانین، ماهیت قرارداد لیزینگ را اجاره دانسته و در صورت عدم اطلاع مالک از حمل مواد، خودرو را به مالک مسترد می‌کنند؛ برخی دیگر با توجه به قصد طرفین و تصرفات مالکانه مستأجر، ماهیت قرارداد را بیع دانسته و حکم به مصادره خودرو صادر می‌نمایند. در مباحث زیر به عمده‌ترین رویکردهای قضایی در ایران اشاره می‌گردد:

رویکرد اجاره‌محور

برخی دادگاه‌ها با استناد به متن قرارداد و قوانین و شناسنامه مالکیت خودرو، ماهیت قرارداد لیزینگ را اجاره دانسته و در صورت عدم اطلاع مالک از حمل مواد، خودرو را به مالک مسترد می‌کنند (مظفری و میرزایی‌مقدم، ۱۴۰۱). این رویکرد با اصول حقوقی و قوانین موجود بیشتر همخوانی دارد و بر اساس اصل آزادی قراردادهای ماهیت اجاره‌ای قرارداد را تأیید می‌کند. در رأی شعبه اول دادگاه انقلاب اسلامی شهرستان رضوانشهر (۱۳۹۲)، دادگاه با استناد به متن قرارداد و شناسنامه مالکیت خودرو، ماهیت قرارداد را اجاره دانست و حکم به استرداد خودرو به شرکت لیزینگ

صادر نمود. در رأی شعبه چهارم دادگاه انقلاب اسلامی اصفهان (۱۳۹۳) نیز دادگاه با تأکید بر ماهیت اجاره‌ای قرارداد، حکم به استرداد خودرو به شرکت لیزینگ پس از پرداخت باقی مانده اقساط صادر کرد.

رویکرد بیع‌محور

برخی دیگر از قضات با توجه به قصد طرفین و تصرفات مالکانه مستأجر، ماهیت قرارداد لیزینگ را بیع دانسته و حکم به مصادره خودرو صادر می‌کنند (مظفری و میرزایی مقدم، ۱۴۰۱). در واقع در این تفسیر شرط تملیک به عنوان هدف اصلی قرارداد در نظر گرفته می‌شود و ماهیت قرارداد را به بیع نزدیک می‌کند. این رویکرد با تفسیر عامه مردم از قرارداد لیزینگ به عنوان یک قرارداد فروش اقساطی همخوانی دارد اما با قوانین موجود منطبق نمی‌باشد. در رأی شعبه دوم دادگاه انقلاب اسلامی کرمان (۱۳۹۰)، دادگاه با استناد به تصرفات مالکانه مستأجر، ماهیت قرارداد را بیع دانست و حکم به مصادره خودرو صادر کرد. در رأی شعبه یازدهم دادگاه انقلاب اسلامی تهران (۱۳۹۳) نیز دادگاه با استناد به اینکه اجاره‌بها در واقع همان قیمت خودرو است، ماهیت قرارداد را بیع دانست.

رویکرد مصلحتی

در برخی موارد دادگاه‌ها بدون ورود به بحث ماهیت قرارداد لیزینگ، بر اساس مصالح خاصی تصمیم‌گیری می‌نمایند (مظفری و میرزایی مقدم، ۱۴۰۱). این رویکرد بر اساس مصالح خاصی مانند جلوگیری از استفاده سودجویانه از خودروهای لیزینگ شکل گرفته است. این رویکرد بیشتر در مواردی اعمال می‌شود که خودروها برای ارتکاب جرایم سازمان‌یافته مانند قاچاق مواد مخدر استفاده شده‌اند. در رأی شعبه اول دادگاه انقلاب اسلامی رباط‌کریم (۱۳۸۹)، دادگاه با استناد به مصالح عمومی و جلوگیری از استفاده سودجویانه از خودروهای لیزینگ، حکم به مصادره خودرو صادر نمود. این رویکرد بر اساس مصالح عمومی و جلوگیری از جرایم شکل گرفته است اما ممکن است با حقوق مالک (شرکت لیزینگ) در تعارض باشد.

رویکرد مستقل‌محور

در این رویکرد برخی دادگاه‌ها قرارداد لیزینگ را به عنوان یک عقد مستقل از بیع و اجاره در نظر می‌گیرند (مظفری و میرزایی مقدم، ۱۴۰۱). این دیدگاه بر این اساس است که قرارداد لیزینگ ترکیبی از عناصر بیع و اجاره است و نمی‌توان آن را صرفاً در چارچوب یکی از این دو عقد تعریف نمود. این رویکرد بر اساس اصل آزادی قراردادهای نیازهای اقتصادی شکل گرفته است. در این تفسیر شرط تملیک به عنوان یک شرط اصلی در نظر گرفته می‌شود. در رأی شعبه دوم دادگاه انقلاب اسلامی قزوین (۱۳۹۱)، دادگاه با استناد به شرایط خاص قرارداد لیزینگ، ماهیت آن را مستقل از بیع و اجاره دانست. این رویکرد قرارداد لیزینگ را به عنوان یک عقد مستقل در نظر می‌گیرد اما کمتر مورد استناد دادگاه‌ها قرار می‌گیرد.

به نظر می‌رسد که رویکرد اجاره‌محور با مقررات و اصول حقوقی و آرمان محاکم انقلاب اسلامی بیشتر همخوانی دارد (مظفری و میرزایی مقدم، ۱۴۰۱). این رویکرد بر اساس مفاد قرارداد و شناسنامه مالکیت خودرو، ماهیت اجاره‌ای قرارداد را تأیید می‌کند و شرط تملیک را شرطی فرعی می‌داند که نمی‌تواند ماهیت عقد را تغییر دهد. قوانین ایران به ویژه قانون عملیات بانکی بدون ربا و قانون مدنی، قرارداد اجاره به شرط تملیک را به عنوان یک عقد اجاره

با شرط فرعی تملیک در نظر می‌گیرند. این رویکرد با مفاد قانونی موجود هماهنگ است. قانون‌گذار در ماده ۱۰ قانون عملیات بانکی بدون ربا به صراحت قرارداد اجاره به شرط تملیک را از قرارداد بیع (فروش اقساطی) متمایز می‌کند. همچنین در این رویکرد، مالکیت خودرو تا پایان مدت قرارداد و پرداخت کامل اقساط در اختیار شرکت لیزینگ باقی می‌ماند. این موضوع از حقوق شرکت‌ها در برابر سوءاستفاده مستأجران محافظت می‌کند. در صورت ارتکاب جرم توسط مستأجر (مانند حمل مواد مخدر)، خودرو به شرکت لیزینگ مسترد می‌شود، مگر اینکه شرکت از جرم مطلع بوده باشد. از سویی دیگر این رویکرد به مستأجران اجازه می‌دهد پس از پرداخت کامل اقساط، مالکیت خودرو را به دست آورند. این موضوع انگیزه‌ای برای پرداخت به موقع اقساط ایجاد می‌کند. در صورت بروز اختلاف، مستأجران می‌توانند با استناد به متن قرارداد و قوانین موجود، از حقوق خود دفاع کنند. همچنین رویکرد اجاره‌محور بر اساس اصل آزادی قراردادهای شکل گرفته است و به طرفین اجازه می‌دهد با توافق یکدیگر، شرایط قرارداد را تعیین کنند. این موضوع انعطاف‌پذیری لازم را برای تنظیم قراردادهای لیزینگ فراهم می‌کند. این رویکرد با حفظ مالکیت خودرو در اختیار شرکت لیزینگ، از سوءاستفاده مستأجران (مانند فروش یا رهن گذاشتن خودرو بدون اطلاع شرکت) جلوگیری می‌کند. از سویی دیگر دادگاه‌ها در رویه خود باید به موارد حقوقی مهمی در حوزه دعاوی مرتبط با لیزینگ توجه داشته باشند؛ دادگاه‌ها باید متن قرارداد را به دقت بررسی کنند و بر اساس مفاد آن، ماهیت اجاره‌ای قرارداد را تأیید کنند (رستمی و همکاران، ۱۳۹۶). در صورت وجود ابهام در متن قرارداد، باید به قوانین موجود مانند قانون عملیات بانکی بدون ربا و قانون مدنی استناد شود. همچنین دادگاه‌ها باید شرط تملیک (انتقال مالکیت به مستأجر پس از پرداخت اقساط) را به عنوان یک شرط فرعی در نظر بگیرند و آن را تغییردهنده ماهیت اصلی قرارداد (اجاره) ندانند. از سویی دیگر در مواردی که خودرو برای ارتکاب جرم (مانند حمل مواد مخدر) استفاده شده است، دادگاه‌ها باید با بررسی مدارک، عدم اطلاع شرکت لیزینگ از جرم را تأیید کنند و خودرو را به شرکت مسترد نمایند. در صورت اثبات اطلاع شرکت از جرم، دادگاه‌ها می‌توانند حکم به مصادره خودرو صادر کنند (مظفری و میرزایی مقدم، ۱۴۰۱). همچنین در مواردی که مصادره خودرو به دلیل مصالح عمومی (مانند مبارزه با قاچاق مواد مخدر) ضروری است، دادگاه‌ها می‌توانند با رعایت حقوق شرکت‌های لیزینگ، حکم به مصادره خودرو صادر کنند. در این موارد، شرکت‌های لیزینگ باید غرامت مناسبی دریافت کنند. دادگاه‌ها می‌توانند با صدور آرای شفاف و مستدل، به شفاف‌سازی شرایط قراردادهای لیزینگ کمک کنند و از بروز اختلافات آینده جلوگیری نمایند. در پایان می‌توان گفت که رویکرد اجاره‌محور به دلیل همخوانی با قوانین موجود، حمایت از حقوق شرکت‌های لیزینگ و مستأجران، و رعایت اصل آزادی قراردادهای، به عنوان بهترین رویکرد برای دادگاه‌ها در تفسیر قرارداد اجاره به شرط تملیک و لیزینگ پیشنهاد می‌شود.

۶. تحلیل دستورالعمل اجرایی حوزه شرکت‌های لیزینگ در ایران مطابق با رویه سایر کشورها

مبانی و الزامات دستورالعمل اجرایی تأسیس، فعالیت و نظارت بر شرکت‌های لیزینگ در ایران مصوب سال ۱۳۹۵ که یکی از مهم‌ترین مستندات حقوقی لیزینگ در ایران می‌باشد، دارای تفاوت‌های قابل توجهی با رویه تقنینی و تنظیم‌گری سایر کشورها است (رستمی و همکاران، ۱۳۹۶). این تفاوت‌ها نه تنها در نحوه تنظیم مقررات، بلکه در رویکردهای نظارتی و الزامات قانونی نیز مشهود می‌باشد. در این قسمت از مقاله، به بررسی چالش‌های حقوقی این دستورالعمل با توجه به رویه سایر کشورها پرداخته می‌شود.

۱.۶ تعریف و دامنه فعالیت شرکت‌های لیزینگ

در دستورالعمل اجرایی ایران، شرکت‌های لیزینگ به عنوان شرکت‌هایی تعریف می‌شوند که فعالیت خود را بر اساس خرید اموال مورد درخواست مشتریان از تولیدکنندگان یا فروشندگان و واگذاری آن‌ها به مشتریان از طریق اجاره یا فروش قسطی قرار داده‌اند. از منظر حقوقی این تعریف نسبتاً محدود است؛ در حالی که مطابق مطالب یادشده در خصوص نظام حقوقی سایر کشورها، شرکت‌های لیزینگ به دو دسته لیزینگ مالی و لیزینگ عملیاتی تقسیم می‌شوند و دامنه فعالیت آن‌ها گسترده‌تر است. این تقسیم‌بندی به شرکت‌ها اجازه می‌دهد تا با توجه به نیاز بازار و مشتریان، خدمات متنوع‌تری ارائه دهند؛ درحالی که تعریف محدود شرکت‌های لیزینگ باعث کاهش انعطاف‌پذیری این شرکت‌ها در ارائه خدمات متنوع می‌گردد که در نهایت این محدودیت می‌تواند مانع از رشد و توسعه این صنعت در ایران شود؛ لذا در این دستورالعمل، تعریف شرکت‌های لیزینگ باید به گونه‌ای بازنگری شود که شامل انواع مختلف لیزینگ (مالی و عملیاتی) و همچنین دامنه گسترده‌تری از دارایی‌ها همچون دارایی‌های نامشهود و فناوری‌های نوین باشد.

۲.۶ شرایط تاسیس و سرمایه اولیه برای فعالیت شرکت لیزینگ

در دستورالعمل اجرایی سابق مصوب سال ۱۳۸۶، حداقل سرمایه برای فعالیت شرکت‌های لیزینگ بر اساس نوع فعالیت آن‌ها تعیین شده بود؛ برای مثال شرکت‌هایی که در زمینه کالاهای مصرفی با دوام فعالیت می‌نمودند، حداقل سرمایه ۲۰ میلیارد ریال، شرکت‌های فعال در حوزه خودرو، ۶۰ میلیارد ریال و شرکت‌هایی که در زمینه کالاهای سرمایه‌ای گران‌قیمت فعالیت می‌نمودند، نیازمند حداقل سرمایه ۱۰۰ میلیارد ریال بودند. منتها در دستورالعمل اجرایی کنونی، قانون‌گذار مبلغ حداقل سرمایه برای همه شرکت‌های لیزینگ را ۱۰۰ میلیارد ریال در نظر گرفته است. در حالی که قانون‌گذار در سایر نظام‌های حقوقی دیگر از صدور یک حکم کلی در این خصوص منصرف شده است و یک صلاحیت تشخیصی را برای حداقل سرمایه مورد نظر برای فعالیت شرکت‌های لیزینگ با توجه به نوع فعالیت و محدوده فعالیت این شرکت‌ها در نظر گرفته است؛ برای مثال در هند، حداقل سرمایه مورد نیاز برای فعالیت شرکت‌های لیزینگ به طور کلی ۲۰ میلیون روپیه است و این میزان برای شرکت‌های بزرگ‌تر و فعال در حوزه‌های خاص لیزینگ می‌تواند بیشتر باشد؛ در امارات، حداقل سرمایه برای تأسیس شرکت‌های لیزینگ بسته به منطقه و حوزه فعالیت متفاوت است؛ در مناطق آزاد مانند دبی، این مبلغ می‌تواند از ۵۰۰,۰۰۰ تا ۵ میلیون درهم امارات متغیر باشد (Kothari, 2019).

از سویی دیگر حداقل سرمایه تعیین شده در ایران برای شرکت‌های لیزینگ نسبتاً پایین است و این موضوع ممکن است منجر به ایجاد شرکت‌های کوچک و ضعیف شود که فاقد توانایی رقابت با شرکت‌های بزرگ هستند که در نهایت صنعت لیزینگ را با افزایش ریسک‌های مالی و کاهش کیفیت خدمات ارائه شده به مشتریان مواجه می‌سازد. لذا افزایش حداقل سرمایه برای شرکت‌های لیزینگ در ایران به منظور تضمین ثبات مالی و توانایی رقابت این شرکت‌ها در بازارهای داخلی و بین‌المللی می‌تواند چاره‌ساز باشد.

۳.۶ نحوه نظارت و کنترل فعالیت شرکت‌ها

در ایران، نظارت بر فعالیت شرکت‌های لیزینگ توسط بانک مرکزی انجام می‌شود و شرکت‌ها موظف به رعایت قوانین و مقررات ذیربط می‌باشند. در صورت تخلف، بانک مرکزی می‌تواند اقدامات نظارتی مانند اخطار، بازرسی موردی و حتی توقف فعالیت شرکت را انجام دهد. در کشور انگلیس، نظارت بر فعالیت‌های لیزینگ توسط نهادهای مختلفی انجام می‌شود که هر یک بر اساس قوانین و مقررات خاصی عمل می‌کنند (Financial Conduct Authority, 2018). این نهادها به منظور تضمین رعایت قوانین، حفظ حقوق مصرف‌کنندگان و سلامت بازار لیزینگ، بر شرکت‌های لیزینگ نظارت می‌کنند. سازمان رفتار مالی^۱ به عنوان نهاد اصلی نظارتی بر بازارهای مالی و خدمات مالی در انگلیس، مسئولیت نظارت بر شرکت‌های لیزینگ را نیز بر عهده دارد (Financial Conduct Authority, 2018). این سازمان مطابق قانون خدمات مالی و بازارها^۲ فعالیت شرکت‌های لیزینگ را تنظیم و نظارت می‌کند و همچنین مجوز فعالیت شرکت‌های لیزینگ را صادر می‌کند و بر عملکرد آن‌ها از نظر رعایت قوانین و مقررات نظارت دارد. از دیگر موارد حوزه نظارتی این سازمان می‌توان به مسائلی همچون نظارت بر نحوه تأمین مالی شرکت‌های لیزینگ، بررسی تطابق فعالیت‌های لیزینگ با قوانین مالی و حقوق مصرف‌کنندگان، نظارت بر نرخ‌های سود و کارمزدهای دریافتی توسط شرکت‌های لیزینگ و غیره اشاره نمود. سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان مالی^۳ نیز به عنوان نهاد میانجیگر، به حل و فصل اختلافات بین مصرف‌کنندگان و شرکت‌های لیزینگ می‌پردازد. این سازمان همانند سازمان رفتار مالی، صلاحیت خود را از قانون خدمات مالی و بازارها دریافت می‌کند و به بررسی شکایات مصرف‌کنندگان و صدور رأی در مورد آن‌ها می‌پردازد. انجمن لیزینگ انگلیس^۴ به عنوان نهاد صنفی نیز نقش مهمی در تنظیم استانداردهای فعالیت‌های لیزینگ و بهبود عملکرد شرکت‌های لیزینگ دارد. این انجمن با همکاری نهادهای نظارتی، به تدوین قوانین و مقررات مرتبط با لیزینگ کمک می‌کند. عمده‌ترین حوزه فعالیت این سازمان را می‌توان در مواردی همچون ارائه راهنمایی و مشاوره به شرکت‌های لیزینگ، بهبود استانداردهای فعالیت‌های لیزینگ دانست. نظارت بر فعالیت‌های لیزینگ در آمریکا نیز توسط چندین نهاد و سازمان مختلف انجام می‌شود (Harvard Law Faculty, 2022). این نهادها بر اساس قوانین فدرال و ایالتی، مسئولیت نظارت بر شرکت‌های لیزینگ، تضمین رعایت حقوق مصرف‌کنندگان و حفظ سلامت بازار لیزینگ را بر عهده دارند. کمیسیون تجارت فدرال^۵ به عنوان نهاد اصلی نظارتی بر فعالیت‌های تجاری و مصرف‌کنندگان، مطابق قانون کمیسیون تجارت فدرال^۶ فعالیت شرکت‌های لیزینگ را از حیث رعایت قوانین حمایت از مصرف‌کنندگان بررسی می‌کند (Harvard Law Faculty, 2022). این سازمان همچنین به بررسی شکایات مصرف‌کنندگان از شرکت‌های لیزینگ می‌پردازد و در صورت لزوم، اقدامات قانونی را علیه این شرکت‌ها انجام می‌دهد. دفتر حفاظت مالی مصرف‌کننده^۷ نیز به عنوان نهاد مسئول حفاظت از حقوق مصرف‌کنندگان در حوزه مالی، بر فعالیت‌های شرکت‌های لیزینگ نظارت دارد. این سازمان مطابق قانون داد-

¹ Financial Conduct Authority - FCA

² Financial Services and Markets Act 2000

³ Financial Ombudsman Service - FOS

⁴ Finance & Leasing Association - FLA

⁵ Federal Trade Commission - FTC

⁶ Federal Trade Commission Act

⁷ Consumer Financial Protection Bureau - CFPB

فرانک^۱ فعالیت شرکت‌های لیزینگ را از نظر رعایت قوانین مالی و حقوق مصرف‌کنندگان بررسی می‌کند. اداره کسب‌وکارهای کوچک^۲ نیز مطابق قانون کسب‌وکارهای کوچک^۳ فعالیت کسب و کارهای کوچک در حوزه لیزینگ را بررسی می‌کند (Harvard Law Faculty, 2022). در هند علاوه بر بانک مرکزی، شرکت‌های لیزینگ تحت نظارت سازمان بورس و اوراق بهادار^۴ نیز قرار دارند (Kothari, 2019).

به‌طور کلی این نظارت چندلایه باعث افزایش شفافیت و کاهش خطرات مالی در حوزه لیزینگ می‌شود. نظارت تک‌لایه‌ای توسط بانک مرکزی در ایران ممکن است باعث کاهش اثربخشی نظارت و افزایش احتمال تخلفات مالی گردد. ایجاد سازمان‌های نظارتی تخصصی در ایران برای نظارت بر فعالیت شرکت‌های لیزینگ و افزایش شفافیت در این حوزه و همچنین تقویت همکاری نظارتی بین بانک مرکزی و سایر نهادها می‌تواند به نظارت پیشینی و پسینی در لیزینگ کمک شایانی نماید.

۴.۶ نحوه محاسبه نرخ سود

مطابق ماده ۳۴ دستورالعمل اجرایی لیزینگ در ایران^۵ نرخ سود تسهیلات اعطایی توسط شرکت‌های لیزینگ بر اساس نرخ مصوب شورای پول و اعتبار تعیین می‌شود و همچنین شرکت‌ها مجاز به استفاده از نرخ‌های کمتر نیز می‌باشند. در رویه سایر کشورها خصوصاً در هند مشاهده می‌شود که نرخ سود تسهیلات بر اساس شرایط بازار و رقابت بین شرکت‌ها تعیین می‌شود و این موضوع باعث افزایش انعطاف‌پذیری در ارائه خدمات به مشتریان می‌گردد (Kothari, 2019). درواقع تعیین نرخ سود ثابت توسط شورای پول و اعتبار در ایران ممکن است باعث کاهش انعطاف‌پذیری شرکت‌های لیزینگ در ارائه خدمات متنوع و رقابتی شود و درنهایت کاهش جذابیت خدمات لیزینگ برای مشتریان را با خود به‌همراه دارد. اجازه تعیین نرخ سود بر اساس شرایط بازار و رقابت بین شرکت‌های لیزینگ در ایران به منظور افزایش انعطاف‌پذیری و بهبود کیفیت خدمات ارائه شده به مشتریان می‌تواند به افزایش جذابیت این صنعت در کشور کمک نماید.

۵.۶ حفاظت از حقوق مشتریان

به‌طور کلی در ایران، شرکت‌های لیزینگ موظف به ارائه قراردادهای شفاف و بدون ابهام به مشتریان هستند و در صورت عدم ایفای تعهدات، مشتریان می‌توانند از طریق مراجع قضایی اقدام قانونی نمایند (رستمی و همکاران، ۱۳۹۶). در سایر نظام‌های حقوقی، سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کننده نقش پررنگی در خصوص حفاظت از حقوق مشتریان در حوزه لیزینگ ایفا می‌نماید (Nsubuga et.al, 2024). عدم وجود صلاحیت‌های تکلیفی خاص و مستقیم در قوانین و مقررات داخلی سبب گشته تا سازمان‌های تخصصی حمایت از حقوق مصرف‌کننده در ایران

¹ Dodd-Frank Act

² Small Business Administration - SBA

³ Small Business Act

⁴ Securities and Exchange Board of India

^۵ نرخ سود تسهیلات اعطایی شرکت لیزینگ حداکثر به میزان ۳ واحد درصد بیشتر از نرخ سود تسهیلات اعطایی مصوب شورای پول و اعتبار برای مؤسسات اعتباری در عقود فروش اقساطی و اجاره به شرط تملیک خواهد بود.

نشانند همچون رویه سایر نظام‌های حقوقی در عرصه حمایت و حفاظت از حقوق مشتریان، اهداف خود را عملیاتی سازند. همچنین به دلیل کمبود الزامات قانونی در حوزه حفاظت از اطلاعات مشتریان، ممکن است برخی شرکت‌ها در حفاظت از اطلاعات مشتریان کوتاهی نمایند که این موضوع می‌تواند منجر به سوءاستفاده از اطلاعات مشتریان گردد.

نکته مهم دیگر در خصوص بحث حفاظت از حقوق مشتریان، موضوع تخصصی شدن حرفه وکالت در حوزه لیزینگ است؛ تخصصی شدن وکلا در حوزه لیزینگ نه تنها به مشتریان کمک می‌کند تا از حقوق خود به بهترین شکل ممکن دفاع کنند، بلکه به کاهش اختلافات و افزایش شفافیت در این حوزه نیز کمک می‌کند. از آنجایی که حوزه لیزینگ به طور مداوم در حال تغییر و تحول است و ممکن است تا رویه‌های قضایی نیز تحت تأثیر این تغییرات قرار گیرند تخصصی شدن وکالت می‌تواند از حقوق مشتریان در برابر سوءاستفاده یا بی‌عدالتی محافظت نماید.

۳. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

در این مقاله به بررسی چالش‌های حقوقی صنعت لیزینگ در ایران با توجه به رویکردهای بین‌المللی و مقایسه آن با قوانین و مقررات سایر کشورها پرداخته شد. در سطح بین‌المللی، تلاش‌های زیادی برای یکسان‌سازی قوانین لیزینگ صورت گرفته است، از جمله کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند کنوانسیون اتاوا و کیپ‌تاوان که به دنبال ایجاد چارچوب‌های حقوقی مشترک برای کاهش اختلافات و تسهیل تجارت بین‌المللی هستند. با این حال، تفاوت‌های فرهنگی و حقوقی بین کشورها و مقاومت برخی کشورها در پذیرش قوانین بین‌المللی، اجرای یکسان این قوانین را دشوار کرده است. لیزینگ به عنوان یکی از روش‌های نوین تأمین مالی، با وجود مزایای فراوان، با چالش‌های حقوقی متعددی در ایران مواجه است که از جمله آن‌ها می‌توان به عدم شفافیت در قوانین، رویه‌های قضایی متناقض، و نبود قوانین جامع و یکپارچه اشاره کرد. این چالش‌ها باعث شده‌اند که صنعت لیزینگ در ایران نتواند به طور کامل از ظرفیت‌های خود استفاده کند و با مشکلاتی مانند افزایش ریسک برای طرفین قرارداد و عدم اطمینان از نتایج قضایی مواجه شود. در ایران، دستورالعمل اجرایی تأسیس، فعالیت و نظارت بر شرکت‌های لیزینگ مصوب سال ۱۳۹۵ مهم‌ترین سند حقوقی در این حوزه است، اما این دستورالعمل نیز با چالش‌هایی مانند تعریف محدود شرکت‌های لیزینگ، عدم انعطاف‌پذیری در تعیین نرخ سود و نبود نهادهای نظارتی تخصصی مواجه است. حوزه لیزینگ به عنوان یکی از ابزارهای مهم مالی در توسعه اقتصادی و صنعتی کشور، نیازمند ایجاد بسترهای حقوقی، اجرایی و حفاظتی قوی است تا بتواند به صورت بهینه به اهداف خود دست یابد. برای رفع چالش‌های موجود در نظام حقوقی ایران در حوزه لیزینگ، تصویب یک قانون جامع و کارآمد توسط مجلس شورای اسلامی ضروری به نظر می‌رسد. این قانون باید بتواند نقاط مبهم، خلأها و تعارضات موجود در نظام حقوقی کشور را در حوزه لیزینگ برطرف کند و به قضات در صدور احکام عادلانه و متناسب با ماهیت خاص این صنعت کمک نماید. نکته مهمی که در خصوص رویه قضایی ایران مشخص شد این است که از آنجایی که شرکت‌های لیزینگ دارای ماهیت و فعالیت‌های متفاوتی نسبت به سایر شرکت‌های مالی هستند، سیستم قضایی باید به این تفاوت‌ها توجه ویژه‌ای داشته باشد؛ صدور آرای وحدت رویه در این حوزه، اگرچه می‌تواند به ایجاد یکپارچگی در رویه‌های قضایی کمک کند، اما باید با احتیاط و دقت انجام شود چراکه تعمیم یک رای به همه شرکت‌های لیزینگ بدون در نظر گرفتن تفاوت‌های ساختاری و عملیاتی آن‌ها، ممکن

است به ایجاد مشکلات جدید و ناعادلانه شدن روند دادرسی منجر شود؛ بنابراین رویکرد قضایی در این حوزه باید انعطاف‌پذیر و مبتنی بر شناخت دقیق از ماهیت لیزینگ باشد. علاوه بر این، تخصصی شدن حرفه وکلا برای ورود به حوزه لیزینگ می‌تواند به عنوان یک راهکار مؤثر، نقش بسزایی در حمایت از حقوق مشتریان و شرکت‌های لیزینگ ایفا کند. وکلای متخصص در این حوزه با تسلط بر قوانین، مقررات و رویه‌های خاص لیزینگ، می‌توانند به مشتریان در درک بهتر تعهدات و حقوق خود کمک کنند و در صورت بروز اختلافات، به صورت کارآمدتر و تخصصی‌تر به حل و فصل آن‌ها بپردازند. این امر نه تنها به افزایش اعتماد مشتریان به صنعت لیزینگ منجر می‌شود، بلکه به توسعه پایدار این صنعت نیز کمک می‌کند. در نهایت، برای ایجاد محیطی امن و شفاف در حوزه لیزینگ، لازم است تا هم‌زمان با تقویت قوانین و مقررات، فرهنگ حقوقی و آگاهی مشتریان و فعالان این صنعت نیز ارتقا یابد. ترکیب قوانین شفاف، رویه‌های قضایی منصفانه و تخصص‌گرایی در ارائه خدمات حقوقی، می‌تواند به ایجاد تعادل بین منافع شرکت‌های لیزینگ و مشتریان آن‌ها منجر شود و به رشد و توسعه پایدار این صنعت در کشور کمک کند. با توجه به نقش کلیدی لیزینگ در تأمین مالی پروژه‌های بزرگ و کوچک، حمایت از این حوزه نه تنها به نفع فعالان اقتصادی است، بلکه به رشد کلی اقتصاد ملی نیز کمک خواهد کرد.

۵. فهرست منابع

اصغری آقمشهدی، فخرالدین، کاویار، حسین. (۱۳۹۱). بررسی معاملات شرکت‌های لیزینگ در حقوق ایران، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، ۴۲(۳)، ۱-۲۰.

رستمی، محمدزمان، نقیبی، سید ابوالقاسم، رستمی، محمدهادی. (۱۳۹۶). تحلیل حقوقی، فقهی و اقتصادی لیزینگ و آسیب‌شناسی آن در اقتصاد ایران، پژوهش‌نامه فقه اجتماعی، ۵(۱۰)، ۱۴۹-۱۷۴.

ساورائی، پرویز. (۱۳۹۴). شناخت لیزینگ اعتباری و بررسی تطبیقی تعریف و ماهیت حقوقی آن، فصلنامه تحقیقات حقوقی، ۱۸(۷۰)، ۸۷-۱۱۱.

مظفری، مصطفی، میرزایی مقدم، مرتضی. (۱۴۰۱). بررسی رویه دادگاه‌های انقلاب اسلامی در تفسیر ماهیت قرارداد اجاره به شرط تملیک، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضائی، ۲۷(۹۸)، ۶۵-۸۲.

Kronke, H. (2011). Financial Leasing and its Unification by UNIDROIT. *Uniform Law Review*, 16(1-2), 23-44.

UNIDROIT. (2001). Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment. Retrieved from <http://www.unidroit.org>

UNIDROIT. (2008). Model Law on Leasing. Retrieved from <http://www.unidroit.org>

UNIDROIT. (1988). Ottawa Convention on International Financial Leasing. Retrieved from <http://www.unidroit.org>

Harvard Law Faculty. (2022). *Cross-Border Hire Purchase: Legal Challenges and Solutions*. Retrieved from <https://hls.harvard.edu>

Harvard Law Faculty. (2023). *Digitalization and Smart Contracts in Hire Purchase*. Retrieved from <https://hls.harvard.edu>

Sorbonne University. (2021). *Jurisdictional Issues in Cross-Border Hire Purchase*. Retrieved from <https://www.sorbonne-universite.fr>

Sorbonne University. (2022). *Consumer Protection Laws in Hire Purchase Agreements*. Retrieved from <https://www.sorbonne-universite.fr>

Sorbonne University. (2025). *ESG-Related Disputes in Hire Purchase: Case Studies and Recommendations*. Retrieved from <https://www.sorbonne-universite.fr>

Merrill, T. (2020). The Economics of Leasing. Available at: https://scholarship.law.columbia.edu/faculty_scholarship/2709

Nsubuga, L. F., Naatu, F., & Kaaka, D.-Z. (2024). Consumer Protection in Hire Purchase Transactions: A CASE STUDY OF GHANAS LEGAL FRAMEWORK. *Journal of Law and Sustainable Development*, 12(10), e3972.

Briscoe, N. (2017). Car sales nervously reliant on PCP. The Irish Times. Retrieved from <https://www.irishtimes.com/life-and-style/motors/car-sales-nervously-reliant-on-pcp-1.3088002>

Eley, J. (2017). Are the wheels about to come off car finance? Financial Times. Retrieved from <https://www.ft.com/content/0e651206-0ee1-11e7-a88c-50ba212dce4d>

Financial Conduct Authority. (2018). Our work on motor finance update. Retrieved from <https://www.fca.org.uk/publication/research/our-work-on-motor-finance.pdf>

Kothari, V. (2019). Evaluation of leasing in India. In <https://www.ifc.org/en/insights-reports/2010/evaluation-of-leasing-in-india>.

Examining the Legal Challenges of Leasing in Iran with Regard to International Approaches (with an Emphasis on the Executive Directive for the Establishment, Operation, and Supervision of Leasing Companies)

Kheyrollah Parvin¹

Ali Allahyarifard²

Abstract

Leasing, as one of the methods of financing, allows businesses to rent the assets they need without having to pay the full upfront cost. In this method, the leasing company purchases the asset and leases it to the customer. At the end of the lease term, the customer can purchase the asset, return it, or renew the contract. Despite its numerous advantages, leasing faces several legal challenges, including determining the legal nature of the contract, asset ownership, consumer protection, and judicial procedures. This research, using library resources and a descriptive-analytical approach, seeks to answer the question: What legal challenges does the leasing industry face in Iran, considering international leasing conventions and the approaches of other countries? The results of this study first indicate that although international efforts to harmonize financial leasing laws have been successful, cultural and legal differences, as well as the resistance of some countries to adopting international laws, have made the uniform implementation of these laws difficult. Furthermore, the judicial procedures related to leasing contracts in Iran and the existing challenges in this field are analyzed. It was found that in Iran, the lack of clear laws and inconsistent judicial procedures has created challenges in the leasing sector. Finally, suggestions for improving the leasing situation in Iran are presented, including setting interest rates based on market conditions, specializing the legal profession in leasing, protecting the confidentiality of customers' personal information, establishing specialized regulatory bodies in line with the Central Bank, strengthening their cooperation with each other, and other recommendations.

Keywords: Leasing, Lease-to-Own, Regulation, Sale.

JEL Classification: K1, K3, K12, K33, N4

¹ Faculty member of the Faculty of Law and Political Science at the University of Tehran. khparvin@ut.ac.ir

² Researcher in the Banking Law Department of the Monetary and Banking Research Institute of the Central Bank of the Islamic Republic of Iran (Corresponding Author). Allahyarifard12@ut.ac.ir