

Jogi melléklet

Külgazdaság, LXV. évf., 2021. november–december (87–108. o.)

Önvezető autók a WTO műhelyében – A nemzetközi kereskedelmi jog technológiai kihívásai

HORVÁTHY BALÁZS*

Az új technológiák megjelenése és elterjedése a jogrendszert is kihívások elé állítja, így nem véletlen, hogy az elmúlt években a jogtudományi kutatások is egyre gyakrabban fordulnak technológiai témák felé. Az alábbi írás e diskurzushoz csatlakozva a nemzetközi kereskedelmi jog nézőpontjából vizsgálja, hogy az új technológiák, ezen belül kifejezetten az önvezető autók elterjedése nyomán milyen kihívások érik e jogterületet. Az elemzés alapvető kérdése, hogy képes-e a jelenlegi normarendszer adekvát válaszokat adni ezekre a kihívásokra, és a nemzetközi kereskedelmi jog dogmatikája alkalmas-e arra, hogy befogadja és kezelje a technológiai forradalom eredményeképpen előálló újszerű problémákat. A tanulmány első része áttekinti a nemzetközi kereskedelmi jog és a technológia kölcsönhatását, bemutatja, hogy a nemzetközi kereskedelmi jog normarendszere milyen módon hat magára a technológiára, és fordítva, a technológia hogyan és milyen szabályozási feladatok elé állítja a nemzetközi kereskedelmi jogot. A tanulmány második része az érdemi összefüggések kapcsán a Kereskedelmi Világszervezet (World Trade Organization – WTO) jogát vizsgálja, majd a következtetésekkel zárul.

* Horváthy Balázs tudományos munkatárs (TK Jogtudomány Intézet); egyetemi docens (SZE DFÁJK Nemzetközi és Európai Jogi Tanszék). E-mail cím: horvathy.balazs@tk.hu

A tanulmány a GINOP-2.3.4-15-2016-00003 Felsőoktatási és Ipari Együttműködési Központ a Széchenyi István Egyetemen projekt „Autonóm járművek jogi kérdései” c. alprojekt keretében készült.

A kézirat első változata 2021. november 26-án érkezett szerkesztőségünkbe.

<https://doi.org/10.47630/KULG.2021.65.11-12.87>

Journal of Economic Literature (JEL) kódok: F13; O33.

Kulcsszavak: új technológiák, autonóm járművek, nemzetközi kereskedelmi jog, WTO.

Abstract

Autonomous cars at the WTO's repair station – Technological challenges of international trade law

BALÁZS HORVÁTHY

The emergence and the spread of new technologies pose challenges, too, to the legal system, therefore not surprisingly, the legal scholarship has often addressed topics related to technology in recent years. Joining this discourse, this paper discusses from the perspective of the international trade law the challenges created by the proliferation of new technologies, including autonomous cars in this area of law. The main question of the analysis is whether the current normative system of international trade law is able to provide adequate answers to these challenges and to address the novel problems arising from the technological revolution. The first part of the paper reviews the interaction between international trade law and technology, demonstrates how the norms of international trade law affect technology itself, and conversely, how and what kind of regulatory challenges are posed by technology to international trade law. The second part examines the law of the World Trade Organization (WTO), the third one contains the summary and conclusions.

Journal of Economic Literature (JEL) codes: F13; O33

Keywords: new technologies, autonomous vehicles, international trade law, WTO.

*„»[L]egalább száz esztendeje bűncselekménynek számít kézi irányítással közlekedni a közutakon. Bár még mindig akadnak olyan pszichopáták, akik nem kimélik a maguk és mások életét.«
Ez érdekes beismerés; a Földnek sem sikerült hát minden problémáját megoldania.”*

(Clarke, 2012:148)

Bevezetés

Arthur C. Clarke Birodalmi Föld c. regénye (Clarke, 1991) a 23. századba repíti az olvasót, egy olyan korszakba, amikor az emberiség már több helyen megvetette a lábát a Naprendszerben. A főszereplő a Szaturnusz holdján, a Titánon élő kolóniából indul felfedező útra a Földre, ami már önmagában olyan technológiai fejlettséget

feltételez, amely mellett eltörpülnek a korunk egyik kihívásának tekinthető autonóm mobilitás technológiai követelményei. A fenti idézet is ezt támasztja alá, vagyis okkal feltételezhetjük, hogy a regény cselekményének időszakában már biztosított az önvezető járművek stabil technológiai háttere, és a jogalkotóknak sem okoznak fejfájást az autonóm járművek kapcsán jelentkező jogi kihívások. Sőt, a regényből még ennél többet is megtudhatunk. A „Birodalom” kereskedelmi viszonyai sem vetnek fel komplex jogi kérdéseket, ugyanis a Föld és a Titán közötti külkereskedelmi forgalmat a titáni követség kereskedelmi osztálya tartja kizárólagosan az ellenőrzése alatt, azaz – jelenkori értelmezésben – azt is mondhatnánk, hogy külkereskedelmi monopóliumot gyakorol.

Jelenlegi viszonyainkat alapul véve azonban a Clarke által felvázolt jövőkép még nagyon távolinak hat, még akkor is, ha az autonóm járművek (önvezető autók)¹ bevezetése egyre gyakrabban képezi progresszív előrejelzések tárgyát.² Az önvezető autók alapvető technológiai háttere már adott, tesztkörülmények között az USA mellett már több országban végeznek forgalomban is tesztek, azonban a biztonságos üzemeltetés további fejlesztéseket is igényel. Az óvatosabb előrejelzések 2040-re teszik az autonóm járművek tömeges feltűnését a forgalomban (Glancy, 2015:622–629).³ Várhatóan az autonóm járművek megjelenése után nem következik be azonnal a teljes technológiaváltás, vagyis az autonóm járművek együtt vesznek majd részt a forgalomban az automatizáció különböző szintjén lévőkkel, ahogyan már ma is együtt közlekednek automatizált funkciókkal részlegesen felszerelt gépkocsik a hagyományos társaikkal.

Erre a helyzetre, vagyis a különböző technológiák párhuzamos „együttélésére” kell a jogrendszernek felkészülnie, ezért a technológia mellett a jogot érintő kihívások is időszerűek.

¹ Az autonóm járművek technológiai hátterének részletes elemzése a jelen tanulmánynak nem célja. Az elemzés szűkebb fókuszja nem is igényli ezeknek az ismereteknek a részletes bemutatását. Így némileg leegyszerűsítve önvezető autón olyan gépjárműveket – tipikusan személyautókat, autóbuszokat, teherautókat stb. – értünk, amelyek speciális technológiai megoldásokkal, számítógép-vezérléssel segítik a gépjárművezetőt, és adott esetben a vezetés egyes funkcióinak vagy akár a teljes irányítási folyamatnak az átvételére is képesek (teljesen autonóm járművek).

² E jóslatok azonban eddig pontatlannak bizonyulnak. Egy japán autógyártó (Nissan) már 2013-ban reklámüzenetbe foglalta ígéretét, amely alapján az azt követő öt éven belül szériagyártásba kellett volna kerülnie az első teljesen autonóm gépkocsijuknak (idézi: Zohn, 2015:462). Szintén elhamarkodott volt Elon Musk, akinek 2020-ban tett nyilatkozata szerint még abban az évben elkészültek volna a Tesla teljesen autonóm modelljei (Musk, 2020).

³ Zödi (2018:12–13) két évtizedre becsüli a sofőrszakma eltűnését, a balesetekkel, a saját tulajdonú autókkal és a KRESZ-táblákkal együtt.

Az elmúlt évek jogi szakirodalma egyre intenzívebben foglalkozott ezzel a területtel, szinte divatos témává vált az autonóm járművekkel kapcsolatos jogi kihívások kutatása, amelynek középpontjában elsősorban polgári jogi alapkérdések (Funkhouser, 2013:437–462; Schellekens, 2015:506–517; Lévaýné, 2019; Keserű, 2020; Pusztahelyi 2020; Lévaýné, 2021), jogelméleti-etikai vetületek (Gasser, 2015; Pödör, 2020), büntetőjogi (Westbrook, 2017, Ambrus, 2020) és közlekedési jogi (Lachmayer, 2017) ügyek álltak. Mindez nem meglepő, mert a már most előre jelezhető lényeges műszaki és gazdasági kihívások szorososan köthetők ezekhez a jogi területekhez, sőt tovább szűkítve, még az előzőeken belül a felelősség különböző jogi problémái tekinthetők súlyponti kérdésnek. E központi problémák mellett további rész kérdésekkel is számolni kell,⁴ amelyek közül jelen tanulmány a nemzetközi kereskedelmi jog nézőpontját vizsgálja.

A nemzetközi kereskedelmi jog érintettsége az említett klasszikus jogágak és jogterületek problémáihoz képest kevésbé specifikusak, így az inkább általánosabb technológiai kihívásként értelmezhető. Értve ezen azt, hogy a nemzetközi kereskedelmi jog rendszere továbbra is a nemzetközi kereskedelem tárgyaként (például termékként és szolgáltatásként) is tekint e technológiai vívmányokra, vagyis még konkrétan: az önvezető autók mögötti innovációk, a mesterséges intelligencia stb. esetében nincs szó olyan elemi kérdésekről, mint amelyek a felelősség kapcsán a büntetőjogban, a polgári jogban vagy etikai kérdésként a jogelméletben felmerülnek (például kritikus döntési helyzetben hogyan járjon el a mesterséges intelligencia, stb.). Ebből kifolyólag a nemzetközi kereskedelmi jog számára az önvezető járművek problémái hasonlóan általánosak, mint más, új technológiák által felvetett kérdések, ami így két ponton is leegyszerűsíti a vizsgálatokat e területen. Egyrészt maga az alapkérdés és a vizsgálat tárgya sokkal szűkebben meghatározható, másrészt ezek megválaszolásához nagyban hozzájárulhatnak a nemzetközi kereskedelmi jog és a technológia kapcsolatát érintő korábbi, történeti jellegű tapasztalatok.

Figyelembe véve mindezt, ennek az írásnak a tárgya annak bemutatása, hogy a technológiai változások nyomán, vagyis általánosságban az új technológiák, ezen belül pedig kifejezetten az önvezető autók elterjedése kapcsán milyen kihívások

⁴ Az előző kulcsfontos területekhez képest minden bizonnyal sokkal szélesebb körben jelentkeznek majd jogi kihívások az autonóm járművek megjelenése után. Kecskés (2020) a nemzetközi környezetvédelmi jogi összefüggések jelentőségét hangsúlyozza. Köhidi és Somkutas (2017) az önvezető autók szoftvereinek szerzői jogi vonatkozásait elemzi. Zódi (2018:217) pedig felhívja a figyelmet olyan részletkérdésekre, mint az adatbiztonság, a technikai sztenderdek és a közlekedés jogperemterületein jelentkező kihívások, amilyen például a vizsgáztatási rendszer alkalmazhatósága, azaz lesz-e, ahogy fogalmaz, „PÁV-vizsga robotok számára”.

érik a nemzetközi kereskedelmi jogot. A megválaszolandó kérdés pedig az, hogy e kihívásokra képes-e a jelenlegi normarendszer adekvát válaszokat adni, továbbá alkalmas-e arra a nemzetközi kereskedelmi jog dogmatikája, hogy befogadja és kezelje a technológiai forradalom eredményeként előálló újszerű problémákat. A tárgy és az alapkérdés meghatározása kapcsán azonban rögzíteni kell, hogy – miként az előzőekből is látható – a vizsgálat fókuszának kijelölése szelektív. Másképpen kifejezve: a tanulmány a nemzetközi gazdasági kapcsolatok azon fő területeire koncentrálna, amelyek vélhetően a technológia elterjedése, valamint az ez által jelentkező kihívások összefüggése kapcsán jelentősek lehetnek. Ennélfogva az alábbiakban a cél semmiképpen sem a teljességre törekvés, hanem inkább az e területek kapcsán a hatályos szabályozás feltérképezése, egy látélet felvétele.

A tanulmány először általánosságban vázolja a nemzetközi kereskedelmi jog és a technológia kölcsönhatását, majd az érdemi összefüggések kapcsán a nemzetközi kereskedelmi jog globális keretrendszerét, vagyis a Kereskedelmi Világszervezet jogát tárgyalja.⁵

A technológiai fejlődés és a nemzetközi kereskedelmi jog dialektikus viszonya

A nemzetközi kereskedelmi jogi szabályozás és a technológiai fejlődés kölcsönhatása már jóval a jelenleg zajló digitális ipari forradalom előtt meghatározó volt. Az életviszonyok változásán belül a technológiai fejlődés korábban is fontos mozgatórugója volt a nemzetközi kereskedelemnek, amire szükségképpen a jogi szabályozásnak is reagálnia kellett (Abbott, 1996:3–13). E változások többnyire indirekt módon következtek be, vagyis a technológia elsősorban a kereskedelmi forgalomra hatott, ami ebből kifolyólag új kihívások elé állította a nemzetközi kereskedelmi szabályozást. Nem kell távolra visszamenni a történelemben, elég arra gondolni, hogy milyen módon formálta át a gőzhajó vagy a vasút megjelenése a külkereskedelem technikáját. Ez a nemzetközi kereskedelem új ügyletek elterjedéséhez és egyben olyan új jogi problémák megjelenéséhez vezetett, amelyek megoldása és rendezése a nemzetközi kereskedelmi jogra várt.⁶ Az említett új technológiák, mint például

⁵ A tanulmány a nemzetközi magánjogi összefüggéseket nem elemzi, ehhez összefoglalóan lásd Horváthy, 2019.

⁶ A vasút, a gőzhajózás stb. megindulásától a távirókészülékeken át egészen az internet és korunk új technikai vívmányainak megjelenéséig a technológiai fejlődés elsődleges ösztönző ereje abban mutatkozott, hogy a kereskedelem tranzakciós költségeit nagymértékben csökkentette, és ezzel közvetet-

a szállítóeszközök fejlődése, hozzájárult ahhoz, hogy a helyi, nemzeti piacok termékeit sokkal hatékonyabban lehessen a nemzetközi kereskedelembe csatornázni, bővítve ezzel a nemzetközi munkamegosztást, valamint értelemszerűen a nemzetközi kereskedelmi forgalom volumenét.

Ez az összefüggés mind a mai napig – a globálissá váló kereskedelmi kapcsolatok, illetve a globális értékláncok időszakában – is meghatározó. Ráadásul jelenleg a technológiai fejlődés korábbihoz hasonlóan intenzív időszakának lehetünk tanúi, amikor a gyökeresen átalakuló gazdaság mellett kell a nemzetközi kereskedelmi jognak is szembesülnie ezekkel a feladatokkal. Ráadásul ezek a kihívások nemcsak magukból a technológiai változásokból fakadnak, hanem önmagában abból is, hogy a technológiai forradalmak üteme az elmúlt évszázadokban érzékelhetően felgyorsult. A korai technológiai változások nemzedékeken keresztül formálódtak mindaddig, amíg végül az adott vívmányok a mindennapi gyakorlatban is széles körben elterjedtek. Az analóg technológiáról a digitális technológiákra való áttéréshez viszont már csak néhány évtizedre volt szükség (Ciuriak, 2018).

Az új technológiák, a digitalizáció, a mesterséges intelligencia alkalmazása, az automatizáció, az önvezető járművek megjelenése és elterjedése amellet, hogy a kereskedelem klasszikus formáinak felfutásához járul hozzá, új termékek és új szolgáltatások létrejöttéhez is elvezet. Egyben új megvilágításba helyezi a nemzetközi kereskedelmi szabályozás olyan kulcsfontosságú kérdéseit, mint például a szellemi tulajdonjogok és iparjogvédelem, valamint a szabványok és technikai szabályozás alkalmazásának problémáit (Gasser, 2015; Glancy, 2015). E kihívások egy része abból fakad, hogy amíg a feltörekvő új technológiák alkalmazásának kereteit elsősorban a nemzeti jog – vagy adott esetben regionális integrációs keretek, például az uniós jog – normái szabják meg, addig ezek a normák, technikai szabályok és műszaki szabványok jelenleg még jelentősen különbözhetnek egymástól. Következésképpen a heterogén nemzeti szabályozások egyben akadályt képeznek a nemzetközi kereskedelmi forgalomban, nehezítve az új technológiákra épülő termékek és szolgáltatások elterjedését. Ezáltal a nemzetközi kereskedelmi jog feladata adott: megtalálni azokat a módszereket és szabályozási eszközöket, amelyek révén az új technológiákra vonatkozó szabályozások közelíthetők egymás-

ten a gyártás, a fogyasztás stb. struktúráit is befolyásolta. A technológiai fejlődés azonban önmagában még nem garantálja automatikusan ezeket az előnyöket, a nagyobb mértékű és kiszámíthatóbb kereskedelmi láncolatokat stb. Az elmúlt évszázadok tapasztalatai inkább arra utalnak, hogy a legkedvezőbb kereskedelmi hatások akkor érhetők el, ha a technológiai fejlődést magát is szabályozzák, kordában tartják, amiben a nemzetközi kereskedelmi jogi szabályozás is szerepet kap. Ehhez Cottier dialektikus viszonyra vonatkozó megállapításait alább ismertetjük.

hoz, vagy adott esetben egységesíthetőek. Másrészt nem hanyagolható el egyes új, diszruptív jellegű technológiák hatása, vagyis az, hogy ezek a technológiák a nemzetközi kereskedelem klasszikus formáit felforgatva teljesen új csatornákat, eszközöket, ügyleteket és adott esetben akár forradalmian új pénzügyi környezetet is teremtenek, ami – mint például a kriptovaluták alkalmazása esetében – beavatkozást tesz szükségessé (Glavanits et al., 2020).⁷ Ezekben az esetekben a nemzetközi kereskedelmi jog válasza már sokszor eleve a technológia sajátosságaiból adódóan túl kell, hogy lépjen a nemzeti szabályok közelítésén, azon oknál fogva, hogy a nemzeti szabályozások nem képesek hatékonyan megragadni a problémát, arra globális igénnyel fellépve a nemzetközi kereskedelmi jog eszközei adhatnak megfelelő megoldást.

Absztraktabb szinten vizsgálva a technológia és a nemzetközi kereskedelmi jog összefüggéseit, meggyőzőnek tűnik Cottier (2017) koncepciója, amely e két terület kapcsolatát dialektikus viszonyként írja le. Értelmezését némileg leegyszerűsítve, e dialektikát a kölcsönös egymásra hatás biztosítja, azaz egyfelől a technológiai fejlődés hat a jogra, másrészt maga a jog – a nemzetközi kereskedelmi jog sajátos infrastruktúráján keresztül – visszahat a technológiai fejlődésre. E körforgáson alapuló viszonyrendszert a technológia nemcsak a kereskedelem külső feltételeinek – például a szállítás, a kommunikáció stb. – javításán, modernizálásán keresztül befolyásolja, hanem a kereskedelmi forgalom tárgya maga is függ a technológiától. Mindez könnyen érthetővé válik, ha arra gondolunk, hogy a nemzetközi kereskedelem tárgyát képező termékek jelentős részét a technológia produktumainak tekinthetjük. Sőt, az árukereskedelmen túllépve, a szolgáltatások nemzetközi kereskedelme sem csak a keretet megteremtő feltételektől, azaz a technológiai vívmányoktól függ. A szolgáltatáskereskedelem jelentős része ugyanis önmagában is technológiai vívmány (lásd például a nemzetközi telekommunikációs szolgáltatásokat, stb.).

⁷ A digitális technológiák fejlődése a kereskedelem lebonyolításának módszereit is drasztikusan átalakítja. Nemcsak önmagában az internet és a különböző platformok hatása érzékelhető már most, hanem például a dolgok internete (*Internet of Things* – IoT) is lehetővé teszi a termékek nyomon követését a gyártási folyamat legelejétől a fogyasztóig történő eljuttatásig. Ez adott esetben a kereskedelmi akadályok, vámhatárok, biztonsági-technikai normák alkalmazásának leegyszerűsítését eredményezheti. Megemlíthető még a mesterséges intelligencia alkalmazási lehetőségeinek kiszélesedése, ami a kereskedelem folyamatát optimalizálhatja. A blokklánc-technológia a kereskedelmi ügyletek szerződéses hátterének áramvonalasításához járulhat hozzá. Mindezen túlmenően e technológiák az alapvető kereskedelmi előnyeik mellett önmagukban is hozzájárulhatnak majd a kereskedelem tranzakciós költségeinek csökkenéséhez (Burri & Cottier, 2014; Cottier, 1996:415–426; Cottier, 2017:1017–1050; Porter & Heppelmann, 2014).

Azaz a technológiai forradalom nélkül e szolgáltatások nem is lennének részei a nemzetközi kereskedelemnek.

A nemzetközi kereskedelmi jog tehát reflektál egyrészt azokra a technológiai változásokra, amelyek azt a teret alakítják, amelyben a nemzetközi kereskedelem zajlik. Másrészt a jognak reagálnia kell a nemzetközi kereskedelem tárgyát érő változásokra is, arra, hogy a technológia új termékeket teremtsen, új szolgáltatásokat hoz létre, vagy korábbi termékeket alakítsa át, magasabb modernizációs szinten jelenítve meg őket. A jog e változások mögé beállva az új technológiákból fakadó kockázatokot mérsékl, műszaki előírások, szabványok bevezetésével, illetve egyéb ágazati normák elfogadásával pedig meghatározza az új technológiák alkalmazásának kereteit. Ez a változás általában elsőként a nemzeti joganyagokban jelenik meg. A nemzeti joganyagokban alkalmazott szabályozási megoldások különbözősége viszont kedvezőtlenül hathat a nemzetközi kereskedelmi forgalomra, így a nemzeti előírások kereskedelmi korlátot is képezhetnek. Fontos szerephez jut ebben a tekintetben is a nemzetközi kereskedelmi jog, mert a nemzeti szabványok közelítésével, adott esetben akár kölcsönös elismerésével, valamint a szabályozási korlátok – mint nem vámjellegű intézkedések – felszámolásával végső soron a nemzetközi kereskedelem kiteljesedését szolgálja.

Ezen túlmenően e dialektikus viszony másik sajátossága, hogy maga a jogi szabályozás is visszahat, hozzájárul a technológia fejlődéséhez. Ebben a tekintetben szintén lényeges szerepet játszanak a nemzeti jogi normák, kialakítva a technológiák alkalmazásának és fejlesztésének jogi környezetét, beleértve például a kereskedelmi jogi, versenyzogi, adójogi és iparjogvédelmi szabályokat. A nemzetközi kereskedelmi jog ebben a tekintetben is jelentőséggel bír azért, hogy a nemzeti szabályozások kereteit rögzíti és alkalmazásukat befolyásolja. Így a kereskedelmi forgalom technológiai fejlődéssel együtt járó növekedését a nemzetközi kereskedelmi jog is ösztönzi egyrészt azzal, hogy adott esetben a technológia alkalmazásának egyes jogi garanciáit globális szintre kiterjeszti (lásd például a TRIPS – *Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights* – egyezményt). Másrészt egyes kockázatok, negatív társadalmi, egészségügyi és környezeti hatásokat mérlegelve megerősíthet és jóváhagyhat olyan nemzeti normákat, amelyek az adott technológia alkalmazását, ezáltal közvetetten annak fejlesztését is korlátozzák (lásd például GATT XX. cikk).

Az előzőek szerint tehát a technológiai fejlődés fontos tényezőként hat a jogi szabályozásra, ez utóbbi pedig közvetlenül képes visszahatni a technológiák felhasználására, befolyásolni azt és annak fejlesztését, végső soron a technológiai

fejlődést magát. A következő rész ezt a viszonyrendszert a globális szabályozási keretek összefüggésében tekinti át.

A WTO jogának technológiai kihívása: módszerek és eszközök

Egyfajta előkérdésként vehető fel, hogy milyen módszerekkel és milyen eszközök révén képes reagálni a nemzetközi kereskedelmi jog a technológiai fejlődés kihívásaira. Ehhez kiindulópont lehet a nemzetközi kereskedelmi jog fontos funkciója, amely az eltérő nemzeti jogi szabályozások közötti összhang megteremtésében mutatkozik meg. Kiküszöböli ezáltal, hogy a technológiákat érintő nemzeti normák a kereskedelem korlátozásához vezessenek. Ennek alapvető eszközeit tekintjük át az alábbiakban.

A nemzetközi kereskedelmi jog módszereinek tárháza egy skálára helyezve az államok közötti technikai együttműködéstől a normák harmonizációján át az egyetemes nemzetközi szabályok kialakításáig terjedhet. A különféle szabályozási előírások összekapcsolásának alapszintje a technikai együttműködés. Ez nem érinti a döntéshozatal és a szabályozás nemzeti autonómiáját, de lehetővé teszi az informális és a hivatalos véleménycserét, valamint a kutatás, az oktatás és a technológia bevezetésével összefüggő feladatok (például tesztelések, engedélyezések stb.) összehangolását. A kölcsönös együttműködések két vagy több ország kutatási intézményeinek, hivatalainak egyeztetése, kölcsönös tájékoztatása formáját öltheti, ami magába foglalja a műszaki előírásokra és szabványokra vonatkozó javaslatok megvitatását is. A kereskedelem technikai akadályairól szóló WTO-egyezmény (*Treaty on Barriers to Trade*) multilaterális szinten ír elő tájékoztatási, notifikációs kötelezettséget a tagállamok irányában minden olyan szabvány megalkotásakor, amely a kereskedelem technikai akadályát képezheti. Az egyeztetések eredményét a normaalkotás során a tagállamoknak figyelembe kell venniük.⁸ Az együttműködés viszont csak akkor vezethet sikerre, ha az érintett államok képesek közelíteni a szabályozási prioritásait, ez a folyamat így könnyen konvergenciához vezethet. Ha ez a kölcsönös megértés hiányzik, az együttműködés önmagában nem képes eredményre vezetni (Cottier, 1996; Cottier, 2017).

A technikai együttműködéshez képest magasabb szintű kooperációt jelent a követelmények minimális szintjének a meghatározása. Ebben az esetben a nemzetközi

⁸ Lásd a TBT-egyezmény 2.9. cikkét.

kereskedelmi jogi norma kötelezettségként olyan előírást, standardot, műszaki szabályt vagy más technikai normát rögzít, amelyet minden érintett államnak el kell fogadnia. Ez a nemzetközi szabályalkotás azonban nem korlátozza teljesen az államok mozgásterét, így azok további szabályokat is meghatározhatnak az érintett technológiák körében. Ehhez hasonló logikára épül a szellemi tulajdonjogokkal összefüggő WTO-szabályozás. A TRIPS-egyezmény a védelem minimális szintjét fekteti le, és követeli meg ennek betartását a tagállamoktól, de lehetővé teszi számukra, hogy fokozottabb védelmet nyújtsanak.⁹ Ez a szabályozási módszer a technológiára irányadó követelmények minimális harmonizációját eredményezi, azonban a követelmények szintje és tartalma nagymértékben eltérhet az egyes országok között.

Az előzőektől logikáját tekintve eltér az a kereskedelmi jogi szabályozás, amely a technológiákra vonatkozó normák maximális követelményeit írja elő. Ennek hátterében az a megfontolás áll, hogy a követelmények minimális szintjének a meghatározása sem számolja fel a kereskedelmi akadályok lehetőségét, ugyanis éppen az államok által a technológiákra alkalmazott túlzottan szigorú normák is korlátozhatják a nemzetközi kereskedelmet. Ennélfogva a szabályozás felső korlátainak a bevezetése, maximális szintű normák lefektetése megelőzheti a kereskedelmet gátló akadályokat. Emellett ösztönzi a nemzetközi versenyt, és mérsékli a monopóliumok kialakulásának valószínűségét. A WTO jogában ez a megközelítés kivételesen számít, példaként említhető a GATS (*General Agreement on Trade in Services*) telekommunikációs szolgáltatások kapcsán fennálló plurilaterális kötelezettség. Jelenleg 82 WTO-tagállam fogadja el az ágazat szabályozása kapcsán az ún. referenciakönyvben (*Reference Paper*)¹⁰ meghatározott elveket. A könyv jó gyakorlatként a technológiát érintő szabályozás korlátait is magába foglalja. Mindezek mellett ilyen maximális követelménynek tekinthető a Kereskedelmi Világszervezet minden olyan normájára, amely a tagállamok mozgásterét szűkítve technológiákat érintő kereskedelmi szabályok kereteit határozzák meg. Ilyen például a támogatásokra vonatkozó szabályozás (Cottier & Oesch, 2005).

A nemzetközi kereskedelmi jog eszközei között külön említendő a technológiákra vonatkozó normák kölcsönös elismerésének mechanizmusa. A kölcsönös elismerés a más államok által lefektetett technikai normák, szabványok elfogadását jelenti. Ez

⁹ A TRIPS például legalább húsz év szabadalmi oltalmat ír elő, de a gyógyszeriparban a tagállamok ehhez képest szigorúbb szabályokat is alkalmazhatnak. Egyes preferenciális kereskedelmi megállapodások átfogó jelleggel egészítik ki a TRIPS minimumszabályait ún. TRIPS plusz rendelkezésekkel.

¹⁰ Telecommunications Services: Reference Paper 24 April 1996. Negotiating group on basic telecommunications https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/telecom_e/tel23_e.htm

történhet viszonyosság alapján, kifejezett koordináció nélkül, azonban leggyakrabban kétoldalú kölcsönös elismerési megállapodások (*Mutual Recognition Agreements* – MRA) révén valósulhat meg (Schroder, 2011). Az MRA-k elismerési szabályai a feleknek biztosított kedvezményekként értékelhetők, ezért kivételt képeznek a legnagyobb kedvezményes elbánás elve alól.¹¹ Az MRA-k döntően a felek által elismert tanúsító és engedélyező hatóságok megbízhatóságának elfogadásán, az ezzel összefüggő kölcsönös bizalmon alapulnak. Ennek alapján a termékeknek az exportáló ország testületei általi jóváhagyását az importáló államban azzal azonosnak fogadják el olyan módon, mintha ez utóbbi állam saját hatóságai engedélyezték volna a termék forgalomba hozatalát. Ennélfogva a kölcsönös elismerés jelentős mértékben segítheti elő egyes technológiák elterjedését az egyezményekkel érintett államokban.

A kölcsönös elismeréshez képest eltér a szabványok egyenértékűségének az elfogadása. A műszaki előírások egyenértékűsége azt jelenti, hogy az egy másik állam által előírt termékekre vagy gyártási folyamatra vonatkozó követelményeket a fennálló különbségek ellenére is azonos értékűnek tekintik. Vagyis miután egy terméket jogszerűen forgalomba hoztak egy ország piacán, az importáló állam elismeri a forgalmazás jogszerűségét azon az alapon, hogy a külföldi szabályok hasonló védelmi szintet jelentenek, de nem feltétlenül azonos módon meghatározottak. Az egyenértékűség az államok között magas szintű kölcsönös bizalmat feltételez. Nem termékspecifikus, hanem általános szabályként a tagállamok közötti kereskedelmet érinti. Egyenértékűsége regionális integrációkban található példák (az EU belső piaca, illetve az EGT-szerződés körébe eső áruforgalom). A szabványok egyenértékűségét azonban a WTO-normák nem követelik meg. A TBT-megállapodás (*Technical Barriers to Trade*) csak ajánlja a feleknek az egyenértékűség alkalmazását, de ennek bevezetésére nem a WTO joganyaga kötelezi őket. Az egyenértékűség elve szabadkereskedelmi egyezményekben a felek között létrehozott szabályozási együttműködéssel összekapcsolva is megjelenhet. Erre példa a Kanada és az Európai Unió között kötött átfogó kereskedelmi megállapodás (*Comprehensive Economic and Trade Agreement* – CETA).

Végül a lehetséges szabályozási módszerek közül az unifikált, egységes szabályozás bevezetése említendő. A jogegységesítés eredményeként az egységes norma az összes érintett részt vevő állam számára irányadó. Mivel az alkalmazandó szabályok azonosak, ezért azok hatékonyan képesek a kereskedelmi akadályokat felszámolni és a versenyfeltételeket kiegyenlíteni. A technológiákat érintően az

¹¹ A TBT-megállapodás 6. cikkének (3) bekezdése alapján.

egységesített jog a gyártással és forgalomba hozatallal összefüggő normák egységességét is jelentheti. Ez a módszer azonban eddig a nemzetközi kereskedelmi jogban kivételes maradt. A WTO-jogban az említett TBT-megállapodás az egységesített szabványokra, az SPS-megállapodás (*Sanitary and Phytosanitary Agreement*) pedig az egységes élelmiszer-biztonsági szabványokra utal, és rendeli alkalmazni e normákat abban az esetben, ha az érintett WTO-tagállamokat ezen egységes előírások külön kötelezik.¹²

A WTO-joga alapján a tagállamok – ahogyan erre a fentiekben utaltunk – fenntartják annak a lehetőségét, hogy az egységes szabványok helyett szigorúbb követelményeket alkalmazzanak, ami magában rejtli annak a veszélyét, hogy a szigorúbb szabályozás kereskedelmi korlátot képez.¹³

Kétségtelen azonban, hogy a szabványok területén az erősebb harmonizáció, de még inkább az egységesített előírások alkalmazása nem csak az érintett államokra nézve fejthet ki hatást. Ha a szabványokkal kapcsolatos együttműködés nagy kereskedelmi forgalmat lebonyolító piacok között történik, akkor ezeknek az együttműködéseknek tovagyűrűző hatásai is lehetnek. A szabványokhoz és más technikai szabályzatokhoz ugyanis önkéntes döntés alapján harmadik államok is gyakran alkalmazkodnak. E folyamatnak éppen az új, bevezetés előtt álló technológiák esetében van kiemelt jelentősége. A meghatározó szereplők – például az USA és az EU – közötti együttműködés ilyen módon történő tovagyűrűzése ugyanis hosszú időre meghatározza azokat az alapvető szabványokat, amelyeket az adott technológia kapcsán alkalmazni fognak. Következésképpen akár egy kétoldalú együttműködésnek is globális hatása lehet: a nagy piacokat összekötő szabványokat más, kívülálló államok is átveszik, ami új globális – önkéntes jellegű – szabványokat eredményez, és ezeket végül a szabványokat meghatározó nemzetközi szervezetek hivatalosan is multilaterális szintre emelhetik. Mindez azonban a technológia további fejlődésében is kiemelt szerepet játszik. Az ilyen módon globálisan elterjedő szabványok értelemszerűen a gyártás és a további fejlesztés irányait is megszabják. Így nem véletlen, hogy az új technológiák bevezetése során egyfajta szabványok közötti verseny is kibontakozik. Az autonóm járművek bevezetése során a nemzetközi kereskedelmi jog

¹² A TBT-megállapodás 2.4. cikke előírja, hogy a tagok az ilyen rendeleteket alkalmazzák, amennyiben léteznek, és ugyanez vonatkozik az SPS-megállapodás 3. cikke (1) bekezdésének élelmiszer-biztonsági szabványaira (Cottier, 2017; Gruszczynski, 2010).

¹³ Az USA és az EU között a hormonkezelt hús ügyében született WTO vitarendezési döntés ennek a lehetőségét kifejezetten megerősítette, vagyis ezáltal az egységesített standardok jelentőségét csökkentte a tagállamoknak biztosított mozgástér. DS26: European Communities — Measures Concerning Meat and Meat Products (Hormones). https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds26_e.htm

ezen alapsajátossága így mindenképpen tanulságul szolgálhat. A technológia eddigi fejlődése ugyanis számos olyan esetet eredményezett, amikor végül ezt a versenyt nem a leghatékonyabb, nem a leginkább fogyasztóbarát, stb. szabvány nyerte meg, hanem más, külső tényező közrejátszása nyomán egy műszakilag kevésbé kifinomult szabvány vált globálisan elfogadottá.¹⁴

Új technológiák: a WTO jogának válaszai

A szabályozási módszerek áttekintése után ez a rész azt vizsgálja, hogy napjaink technológiai kihívásaira milyen eszközöket felhasználva képes válaszokat adni a nemzetközi kereskedelmi jog alapját képező Kereskedelmi Világszervezet szabályozása. Bár a WTO joganyagának magja negyed évszázaddal ezelőtt keletkezett, ez a szabályozási rendszer a digitalizáció és az új technológiák keretei között is releváns marad. Tehát túlzás lenne azt állítani, hogy a jelenkor technológiai forradalma légtüres térben zajlik (Aaronson & Leblond, 2018:245–272). Kétségtelen azonban, hogy e kihívások felvethetik a jelenleg hatályos szabályozás korrekciójának, illetve egyes területeken új szabályok megalkotásának szükségességét is.

A WTO-jog számos eszközén keresztül határozza meg az új technológiákkal kapcsolatos nemzetközi kereskedelem lebonyolítását. Ebben a tekintetben a WTO legfontosabb alapelvei – a diszkriminációttilalom, a legnagyobb kedvezmény elve, a nemzeti elbánás elve – kulcsfontosságúak az új technológiák által érintett ágazatokban is. Az általános szabályai mellett pedig az áruk kereskedelmét, a szolgáltatások kereskedelmét, a szellemi tulajdonjogok védelmét szabályozó különös WTO-megállapodások és egyéb, például a támogatásokra, a technikai szabályokra, a közbeszerzésre és a kereskedelem könnyítésére vonatkozó rendelkezések is számos olyan normát tartalmaznak, amelyek a digitális technológiák egyes kérdéseit érinthetik (Burri, 2019:73–106).

Az árukereskedelem terén a WTO alapvető normái mellett az elmúlt két évtizedben a tagállamok néhány területen új kötelezettségeket is vállaltak. Ezek közül e tanulmány szempontjából lényeges az árukereskedelem szabályait kiegészítő információs technológiai megállapodás (*Information Technology Agreement – ITA*). Az

¹⁴ Elég visszagondolni az 1970-es évekre a videóformátumok kapcsán, amikor a VHS és a BETA standardjai között bontakozott ki verseny. Ez végül a VHS elterjedését eredményezte, amely minőségben a BETA alatt volt. A problémához átfogóan lásd: Ciuriak & Ptashkina, 2018. A korlátok szempontjából további vonatkozásokat is kiemel: Ciuriak, 2019.

eredeti megállapodást a WTO-tagállamok 1996 decemberében a szingapúri miniszteri konferencián parafálták, amely 1997-ben lépett életbe.¹⁵

A megállapodás az abban szereplő valamennyi információtechnológiai (IT) termékre vonatkozóan előírja, hogy minden résztvevő szüntesse meg és nulla értéken rögzítse a vámtarifákat a legnagyobb kedvezmény elve alapján. Az ITA körülbelül 200 tarifacsoportot tartalmaz, például számítógépeket, telefonokat, illetve információtechnológiai eszközök előállításához szükséges alkatrészeket és gépeket.

Az ITA résztvevői által nyújtott vámmentes elbánás jelentős szerepet játszott a kereskedelem ugrásszerű fejlődésében és bővülésében. Az ágazat kereskedelmi forgalma megnégyszereződött. Amíg viszont a technológiai fejlődés az IT-ágazatot jelentősen átformálta, addig az ITA tárgyi hatálya alá eső termékek köre változatlan maradt.

Ebből kifolyólag 2012-ben hat állammal (USA, Japán, Korea, Tajvan és Costa Rica), illetve az EU-val tárgyalásokat kezdett a megállapodás termékkörének kiterjesztése végett. A később 21 további tagállammal bővült tárgyalások eredményeképpen 2015. július 24-én megállapodást kötöttek egy újabb listáról, amely további 201 IT-terméket tartalmaz.¹⁶

Már a korábbi megállapodással érintett eredeti lista is olyan termékeket foglalt magába, amelyek egy része az önvezető járművek IT-hátterének alapját képezi, az új lista pedig további nélkülözhetetlen eszközöket tartalmaz (új generációs félvezetők, GPS navigációs rendszerek, távközlési műholdak, érintőképernyők, kamerákban alkalmazott optikai lencsék, ultrahangos szenzorok stb.). A kibővített megállapodás értelmében a résztvevőknek minden termékre vonatkozó kötelezettségvállalást tartalmazó menetrendeket kellett benyújtaniuk, amelyek legfeljebb hét évig terjedő átmeneti időszakokra szólnak (három év a normál termékek, öt év az érzékeny termékek esetében és hét év kivételes esetekben). Az egyezmény végrehajtása folyamatban van, aminek eredményeként a korábban alkalmazott vámtarifák nagy részét az átmeneti időszakok után eltörlik. Az elért hosszú távú kötelezettségvállalásokkal együtt az ITA hozzájárul az informatikai termékek kereskedelme globális értékláncainak megerősödéséhez (Ciuriak, 2019), és jelentősen megkönnyíti a technológiai fejlődés terjedését, valamint a digitális technológiákra történő átállást. Ezáltal érte-

¹⁵ WTO Ministerial declaration of 16 December 2015, on the expansion of trade in information technology products (06926/2016). A megállapodást eredetileg csak 29 WTO-tagállam kötötte meg, annak ma már 82 résztvevője van.

¹⁶ Az új listán szereplő termékek éves kereskedelmi forgalmát több mint 1,3 milliárd USA-dollárra becsülték, amely az elfogadás időszakában a teljes globális kereskedelem körülbelül 10%-át tette ki. Lásd: az Európai Parlament ajánlása az információtechnológiai termékek kereskedelmének kiterjesztésére vonatkozó megállapodásnak az Európai Unió nevében, nyilatkozat formájában történő megkötéséről szóló tanácsi határozat tervezetéről (06925/2016 – C8-0141/2016 – 2016/0067(NLE)).

lemszerűen hozzájárul az önvezető járművek fejlesztése és kereskedelme kedvezőbb feltételrendszerének meghonosodásához is.

Az árukereskedelem jogi keretei kapcsán az információs technológiai megállapodás mellett említhető, hogy a multilaterális tárgyalások jelenleg is folyamatban vannak az elektronikus kereskedelemről, azonban ezen a területen a tagállamoknak még nem sikerült átfogó kompromisszumot elérniük. A tárgyalások 1998-ban kezdődtek, húsz évvel később jutottak intenzívebb szakaszba,¹⁷ de megállapodást eddig nem sikerült a feleknek elfogadniuk.¹⁸

A GATT-WTO jogrendjében klasszikusnak tekinthető árukereskedelem liberalizációs szintjéhez képes a további kereskedelmi formák átjárhatósága alacsonyabb. A WTO szolgáltatási szektorra vonatkozó szabályainak alkalmazásáról (GATS) a tagállamok 1995 óta tárgyalnak. A WTO alapításakor robbanásszerű növekedésük tette szükségessé a szolgáltatások nemzetközi kereskedelmének szabályozását, és hívta életre a GATS-egyezményt. Az új technológiák és a digitalizáció szempontjából fontos kérdés, hogy a GATS alkalmazható-e a digitális kereskedelemre, illetve olyan szolgáltatásokra, amelyeket az új technológiák alkalmazásával, de hagyományos módon nyújtanak. Ma már szinte nem említhető olyan szolgáltatási terület, amely ne lenne összefüggésbe hozható a digitális szolgáltatás kereskedelemmel, így a GATS nélkülözhetetlennek tűnik az új technológiákra alkalmazandó nemzetközi kereskedelmi jogi szabályozás rendszerében. A szolgáltatások árukkal szembeni előtérbe kerülése, az ún. *servicification* a WTO szemszögéből nézve is fontos (Lanz & Maurer, 2015). Az automobilitás terén a hagyományos termékek esetében is egyre nő a szolgáltatások jelentősége – ma már egy új autóval szolgáltatások is járnak a gyártótól –, de ez még inkább jellemző lesz az autonóm mobilitásra.

Mindezek alapján tehát alapvető kérdés, hogy a GATS hatálya alá bevonható-e azok az életviszonyok, amelyek a digitalizáció újabb eredményeihez kapcsolhatók, és a GATS létrejötte utáni technológiai fejlődés eredményeként keletkeztek. Ennek megválaszolása érdekében tehát mindenekelőtt a GATS hatályát kell vizsgálni (GATS I. cikk (3) bekezdés).¹⁹ Ennek alapján láthatóan a GATS ha-

¹⁷ WTO Members Submit Proposals Aimed at Advancing Exploratory E-commerce Work. Bridges 22 (13), April 19. www.ictsd.org/bridges-news/bridges/news/wto-members-submit-proposals-aimed-at-advancing-exploratory-e-commerce.

¹⁸ Joint Statement on Electronic Commerce. WTO press release WT/L/1056, January 25, 2019.

¹⁹ Ennek értelmében a szolgáltatás minden érintett szegmentumot magába foglal a kormányzati tevékenység során nyújtott szolgáltatások kivételével, vagyis amelyeket nem üzleti alapon és nem szolgáltatók között versenyezve nyújtanak. A kivétel szempontjából e két feltétel konjunktív jellegű, vagyis ha csak az egyik feltétel teljesül, akkor a szolgáltatás nem minősíthető kormányzati tevékenység során nyújtott szolgáltatásnak. Következésképpen a GATS értelmében szolgáltatásnak kell tekinteni.

tálya nem függ a szolgáltatás csatornájától, technológiai háttérétől, azaz az elektronikus úton, például az interneten keresztül nyújtott digitális szolgáltatásokra és az új technológiákkal összefüggő hagyományos szolgáltatásokra is a klasszikus szolgáltatásokkal azonos módon alkalmazandó (kivételt képeznek azonban a kormányzati szolgáltatások). Ebből kifolyólag a GATS technológiasemleges megközelítést alkalmaz,²⁰ amelyet a WTO vitarendezési gyakorlata is megerősített. Következésképpen az ezeket az ágazatokat érintő kereskedelmi korlátozásokra és a szolgáltatások digitális kereskedelmét érintő nemzeti szabályozásokra a GATS alkalmazandó. Ha tehát a WTO-tagállam szabályozása a fentiek értelmében érinti a szolgáltatások nemzetközi kereskedelmét, akkor potenciálisan a GATS hatálya alá vonható. Következésképpen alkalmazni kell az általános és a koncessziókban vállalt kötelezettségeket. Ez a WTO-tagállamok intézkedéseinek rendkívül széles körét fogja át. Ha csak az önvezető járműveket nézzük hipotetikus jelleggel, amelyek sikeres bevezetésük esetén interoperabilitást és folyamatos – várhatóan 5G – hálózati kapcsolatot igényelnek, akkor láthatóvá válik, hogy az állami intézkedések rendkívül széles körben kerülhetnek kapcsolatba a GATS-ban szabályozott kérdésekkel. Csak példaként lehet utalni arra, hogy a hálózati hozzáféréssel, a vonatkozó szabványokkal, a hitelesítéssel, a titkosítással és az adatvédelemmel összefüggő állami intézkedések közvetlenül felvethetik a GATS relevanciáját. Olyan távolabbi tagállami szabályozások is előtérbe kerülhetnek az önvezető járművek bevezetése során, amelyek közvetetten kötődnek a szolgáltatási ágazathoz, mint például a fogyasztóvédelemmel, a számítógépes bűnözéssel és a kiberbiztonsággal kapcsolatban meghozott tagállami intézkedések.

Gyakorlati megközelítésben viszont ma még problematikus, hogy az új technológiák szempontjából lényeges ágazatok – telekommunikációs, számítógépes, audiovizuális és pénzügyi szolgáltatások – liberalizációs szintje jelenleg jelentősen eltér. A szélesebb liberalizációs kötelezettségvállalásoktól egészen a korlátozott ágazatok esetéig (például tartalomhoz kapcsolódó szolgáltatások) találhatók példák. Az új technológiák és az önvezető járművek kereskedelmi feltételrendszerét nagymértékben meghatározza, hogy a GATS körébe tartozó szolgáltatások

A szolgáltatás nyújtása mint magatartás tágan értelmezendő, azaz magába foglalja a szolgáltatással összefüggő előállítási, terjesztési, marketing-, értékesítési és kiszállítási tevékenységeket is. Ahhoz, hogy mely konkrét szolgáltatástípusok és jogviszonyok tartozhatnak a GATS hatálya alá, iránymutatást adhat az ENSZ ún. központi termékosztályozása (UN CPC). Az egyezmény alkalmazási körébe azonban e szolgáltatásoknak csak egy része: a határon átnyúló szolgáltatások tartoznak, amelyeknek módoszatait rögzíti a GATS I. cikk (2) bekezdése.

²⁰ Lásd ehhez: World Trade Report 2018: The future of world trade: How digital technologies are transforming global commerce. Geneva, WTO, 2018. 152. és köv. o.

közül a számítógépes és az ehhez kapcsolódó szolgáltatások terén a tagállamoknak szélesebb körű liberalizációs követelményekkel kell számolniuk. Példaként említethető az Európai Unió gyakorlata, amely a GATS-ban kiemelt összes számítástechnikai szolgáltatási ágazatra kiterjesztette a koncesszióját (például számítógépes hardver telepítésével kapcsolatos tanácsadási szolgáltatások, szoftverfejlesztéssel összefüggő adatfeldolgozási szolgáltatások, stb.), és széles körben biztosítja e tekintetben is a piacra jutást. Bár a WTO vitarendezési gyakorlata ezen a területen még nem szilárdult meg, ezekből a kötelezettségvállalásokból kiindulva feltételezhetően e koncessziók csak nagyon szűk körben hagynak mozgásteret a tagállamoknak korlátozás bevezetésére. Tekintettel arra, hogy az önvezető járművek komplex termékeknek tekintendők, amelyek az árujelleg mellett a szolgáltatások karakterét is magukon viselik, az uniós kötelezettségvállalás e területen meghatározó lehet a fejlesztés, a gyártás és később a járművek kereskedelme és üzemeltetése kapcsán is.

A WTO jogában továbblépve, még közvetettebbnek tekinthető a TRIPS relevanciája. Az egyezmény az anyagi jogi szabályai mellett a szellemi tulajdon nemzetközi védelmének eddigi eredményeit kísérli meg keretbe foglalni. A TRIPS-egyezmény ilyen formában egyfajta közvetítő jogintézmény a szellemi tulajdonjogok nemzetközi védelmének rendszere (például WIPO) felé. Az anyagi jogi szabályok mellett pedig olyan eljárási szabályokat és alapelveket határoz meg, amelyek lehetővé teszik a szellemi tulajdonjogok oltalmának hatékony érvényesülését. A TRIPS alkalmazása – a GATS előzőekben látott alapsajátosságához hasonlóan – technológiától független módon történhet, vagyis relevanciája nem kétséges az új technológiák esetében sem. Ennélfogva az önvezető járműveket érintő minden olyan kérdésben a TRIPS potenciálisan alkalmazhatónak tűnik, amelyben a szellemi tulajdonjogok valamely aspektusa megjelenik az ipari formatervezéstől kezdve a szoftverek szerzői jogi kérdéseiben keresztül egészen olyan eljárási kötelezettségekig, amelyek például a hamisított termékekkel összefüggésben kötelezik a Kereskedelmi Világszervezet tagállamait.

A kereskedelmi vonatkozású befektetési intézkedéseket szabályozó TRIMs-egyezmény (*Agreement on Trade-Related Investment Measures*) sem tartalmaz megszorításokat abban a vonatkozásban, hogy a hatálya alá tartozó tagállami eszközök milyen technológiákkal összefüggő kérdéseket érintenek. Ezáltal a TRIMs-egyezmény is beleilleszthető abba a szabályozási keretbe, amely a digitalizációval kapcsolatos nemzetközi kereskedelmi jogi hátteret képezi. Következésképpen a WTO-tagállamoknak ezekkel a korlátokkal számolniuk kell minden olyan beruhá-

zási intézkedésük kapcsán, amely az említett módon a termékforgalmat korlátozza, legyen az járműipari késztermék vagy autonóm járművek alkatrésze.²¹

A WTO szabályozásának felülvizsgálata – Következtetések

Az előzőekből kitűnik, hogy a technológiai fejlődés és a nemzetközi kereskedelmi jog dialektikus összefüggése több ponton keletkeztet szabályozási igényeket. A technológia egyrészt önmagában változtatja meg a nemzetközi kereskedelem feltételeit például azzal, hogy hozzájárul a kereskedelem tranzakciós költségeinek csökkenéséhez, vagy új kereskedelmi formák, például online kereskedelmi terek létrejöttét segíti elő. Másrészt a technológia a kereskedelem tárgyára, így a termékekre és a szolgáltatásokra is hat, így ennek révén is felvethet szabályozási szükségleteket.

A nemzetközi kereskedelmi jog szerepe azonban sok esetben csak közvetett, azaz az előbbi szabályozási igényeket közvetlenül a nemzeti jogalkotó saját nemzeti jogában rendezi. Az utóbbi mozgásterét viszont különböző módszerekkel és eszközökkel a nemzetközi kereskedelmi jog határozza meg. Ezen túlmenően a közvetlen szerepkör sem kizárt, ez azonban jellemzően regionális vagy bilaterális szabályozásban jelenik meg, ami – miként a fenti elemzésből kivehető – a globális-multilaterális kereskedelmi jogban inkább kivételnek számít.

A nemzetközi kereskedelmi jogon belül vizsgáltuk a WTO jogát, arra az általános következtetésre jutva, hogy bár a Kereskedelmi Világszervezet jelenlegi jogi infrastruktúrája is képes kezelni azokat a fontos kihívásokat, amelyek az új technológiákból, így az önvezető járművek gyártásával, forgalmazásával és üzemeltetésével összefüggő kérdésekből fakadnak, mindez nem jelenti azt, hogy a digitalizáció előtti időkből származó szabályozás felülvizsgálata ne lenne indokolt. A fenti elemzés alapján konkrét javaslatok is tehetők. Ezek rövid összefoglalásával – vagy inkább csak kérdőjeles felvetésével – zárjuk a gondolatmenetet.

a) Annak ellenére, hogy az említettek szerint – egyfajta patchwork-módszer révén – tág értelmezéssel alkalmazhatónak tűnik a WTO joga, összességében a

²¹ A TRIMs-egyezmény jelentőségét csökkenti, hogy a fentiek értelmében csak árukereskedelemmel összefüggő kérdésekre vonatkozik, tehát ilyen módon a befektető és a befektetést fogadó állam viszonyát csak közvetetten érinti. A WTO jogán belül azonban nem csak a TRIMs érinti külföldi befektetésekkel összefüggő kérdéseket. A fentiekben elemzett, a szolgáltatás-kereskedelmi szektort szabályozó GATS-egyezmény négy szolgáltatási típusa közül az egyik kifejezetten a külföldi befektetésekre vonatkozatható, így a digitális szolgáltatásokhoz kapcsolódó beruházások esetében nemcsak a TRIMs, hanem a GATS is releváns lehet.

szabályozás több tekintetben elavult. A fogalomrendszere, különösképpen a „fizikai” áruk és a szolgáltatások mechanikus elválasztása, a szolgáltatások fogalmának bizonytalanságai – annak ellenére, hogy például a GATS technológiasemleges megközelítést alkalmaz – megérett a felülvizsgálatra. Az önvezető járművek, mivel komplex terméknek tekinthetők, amelyek a „fizikai” áruk, szolgáltatások és szellemi tulajdon (szoftverek stb.) sajátosságait egyaránt magukban foglalják, eltérő megközelítést igényelnének.

b) A legnagyobb kockázat az új technológiák, így az önvezető járművek esetében a szabványok (TBT) kapcsán áll fenn. Az elmúlt közel két évtizedben ugyanis a holtvágányra jutó multilaterális kereskedelmi tárgyalások miatt a WTO tagállamai egyre erősebben a regionális együttműködést és a bilateralizmust erősítették, amelyek a technológiát érintő nemzeti szabályozások koordinációját a WTO által lefedett globális piachoz képest jóval szűkebb földrajzi keresztmetszetben tudja el látni. Így kérdésessé válik, hogy a globális piac illetően felaprózódása nem megy-e a technológiai fejlődés rovására.

Ezzel a folyamattal az önvezető járművek bevezetésének időszakában kell szembesülni, azaz akkor, amikor még a technológiában rejlő bizonytalan tényezők miatt nehéz olyan technikai szabályozást kialakítani, amely előre láthatóan az optimális műszaki, biztonsági stb. szabályozási környezetet fogja garantálni. Ezáltal, képletesen kifejezve és utalva a fentiekre, a szabványok és formátumok versenyének még csak kezdeti időszakában vagyunk. Az államok minél szélesebb együttműködése lenne csak képes garantálni azt, hogy a szabványok versenyének nyertesei azok a műszaki előírások legyenek, amelyek esetében a technológiai, a hatékonysági, a környezetvédelmi és az egyéb társadalmi-jóléti stb. szempontok, nem pedig egyes államok parciális stratégiai érdekei vagy adott esetben szűkebb iparági, vállalati érdekek a meghatározóak. A realisabb forgatókönyv szerint még ha a WTO szabályozása, beleértve a TBT szabályait is, alkalmas is lenne arra, hogy helyet adjon egy ilyen globális szabványosítási folyamatnak, a tagállamok részéről erre nem lesz meg az akarat.

c) A fenti elemzés alapján nem vitás, hogy egyes területeken a tagállamok együttműködése jelentős eredményeket is fel tudott mutatni. Ezek közül kiemelt jelentőségű volt a WTO 2015-ben módosított információtechnológiai megállapodása. Az ennek a hatálya alá tartozó termékek nagy részben kapcsolódnak az önvezető járművek gyártásához. Az egyezmény révén tehát sikerülhet tovább csökkenteni az ágazatban nélkülözhetetlen technológiák és termékek kereskedelmének tranzakciós költségeit, ezáltal az önvezető járművekben alkalmazott eszközök és végső soron

maguk a késztermékek is olcsóbbá válhatnak. Az önzetű járművek technológiai háttérét figyelembe véve azonban finomításokra a továbbiakban is szükség lehet.

d) Külön problémaként kell utalni a GATS által lefedett területekre és ezek gyakorlati összefüggéseire. Még ha hipotetikusan a GATS hatálya alá vonható is a WTO-tagállamok intézkedéseinek rendkívül széles köre, a GATS alkalmazásának korlátai és mozaikos jellege a tényleges előnyök lehetőségét nagymértékben szűkíti. Miként a fentiekből kiténik, az állami intézkedések széles körben kerülnek kapcsolatba a GATS-ban szabályozott kérdésekkel. Ráadásul az eltérő liberalizációs követelmények további nehézségeket okozhatnak, egyes technológiák elterjedését pedig nehezíthetik az eltérő piacra jutási feltételek. Az Európai Unió említett progresszív vállalása mintául szolgálhatna, azonban a realitások talajáról nézve jelenleg az EU átfogó kötelezettségvállalása meglehetősen egyedinek tűnik. A globális kereskedelmi előnyök kiteljesítése érdekében vagy a tagállami kötelezettségvállalások egységesítésére (összehangolt kiterjesztésére), vagy a GATS tárgyalásokon a speciális szabályozás elfogadására lenne szükség.

e) Az e-commerce-ről (digitális kereskedelemről) már évtizedekkel ezelőtt megindult és az utóbbi években reaktivált tárgyalások számos ponton érintik az önzetű járművek technológiai háttérét is. E tárgyalások jelenleg a WTO ágazati szabályozása mellett szeparáltan folynak, viszont számos ponton kapcsolódnak a GATT, a GATS és a TRIPS szabályozásához (például a diszkriminációttilalom kapcsán, stb.). Ebben az összefüggésben is nehézséget okozhatnak a bilateralizációs törekvések, ezért kívánatos lenne, hogy a lényegi kérdésekben a WTO szintjén megnyugtató válaszokról állapodjanak meg a tagállamok.

Hivatkozások

- Aaronson, S A. & Leblond, P. (2018). Another Digital Divide: The Rise of Data Realms and its Implications for the WTO. *Journal of International Economic Law*, 21(2): 245–72. <https://doi.org/10.1093/jiel/jgy019>
- Abbott, F. M. (1997). Public Policy and Global Technological Integration: An Introduction. FSU College of Law, *Law, Business & Economics Paper*. Letöltés helye: <https://scholarship.kentlaw.iit.edu/cklawreview/vol72/iss2/2/>
- Ambrus, I. (2021). *Digitalizáció és büntetőjog*. Budapest: Wolters Kluwer.
- Burri, M. & Cottier, T. (szerk.) (2014). *Trade Governance in the Digital Age*. Cambridge University Press.
- Burri, M. (2019). Understanding and Shaping Trade Rules for the Digital Era. In Elsig, M., Hahn, M., & Spilker, G. (szerk.): *The Shifting Landscape of Global Trade Governance*. Cambridge University Press. 73–106.

- Ciuriak, D. & Ptashkina, M. (2018). *Started the digital trade wars have: Delineating the regulatory battlegrounds*. Opinion, RTA Exchange, International Centre for Trade and Sustainable Development. Letöltés helye: <https://papers.ssrn.com/abstract=3098982>
- Ciuriak, D. (2018). *The Digital Transformation and the Transformation of International Trade*. RTA Exchange. Geneva: International Centre for Trade and Sustainable Development and the Inter-American Development Bank. Letöltés helye: <https://papers.ssrn.com/abstract=3107811>
- Ciuriak, D. (2019). *The Economics of Data: Implications for the Data-Driven Economy*. *Data Governance in the Digital Age*. Policy Brief No. 152. Letöltés helye: www.cigionline.org/data-governance-digital-age
- Clarke, A. C. (1992). *Birodalmi Föld*. Budapest: Móra.
- Cottier, T. (1996). The Impact of New Technologies on Multilateral Trade Regulation and Governance – The New Global Technology Regime. *Chicago-Kent Law Review*, 72(2), 415–426.
- Cottier, T. & Oesch, M. (2005). *International Trade Regulation: the Law and Policy of the WTO, the European Union and Switzerland*. Cameron May and Staempfli Publishers.
- Cottier, T. (2017). Technology and the Law of International Trade Regulation. In Brownsword, R., Scotford, E., & Yeung, K. (szerk.): *Oxford Handbook of Law, Regulation and Technology*. Oxford University Press, 1017–1050.
- Funkhouser, K. (2013). Paving the Road Ahead: Autonomous Vehicles, Products Liability, and the Need for a New Approach. *Utah Law Review*, 1, 437–462.
- Gasser, T. M. (2015). Grundlegende und spezielle Rechtsfragen für autonome Fahrzeuge. In Maurer, M., Gerdes, J., Lenz, B. & Winner H. (szerk.): *Autonomes Fahren*. Berlin & Heidelberg: Springer. 543–574.
- Glancy, D. J. (2015). Autonomous and Automated and Connected Cars – Oh My! First generation autonomous cars in the legal ecosystem. *Minnesota Journal of Law, Science & Technology*, 2, 622–629.
- Glavanits, J., Király, P. B., & Milassin, L. (2020). Kryptowährungen im geltenden Recht und de lege ferenda. In Welsch, R. (szerk.): *Buchgeld und Bargeld – Rechtliche Unterschiede, Vorteile und Risiken nach den Rechtsordnungen der CEE-Staaten*. Wien: MANZ'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung.
- Gruszczynski, L. (2010). *Regulating Health and Environmental Risks under WTO Law: A Critical Analysis of the SPS Agreement*. Oxford University Press.
- Horváthy, B. (2019). Autonomous vehicles – Challenges for EU private international law. In Glavanits, J., Horváthy, B., & Knapp, L. (szerk.): *EU Business Law and Digital Revolution: Selected Studies from New Fields of Technology*. Győr: Széchenyi István Egyetem Deák Ferenc Állam- és Jogtudományi Kar. 202–225.
- Kecskés, G. (2020). Az autonóm járművek jogi kérdéseinek nemzetközi kontextusa, különös tekintettel a környezetjogi vetületekre. *Állam- és Jogtudomány*, 61(4), 52–64.
- Keserű, B. A. (2020). *A 21. századi technológiai változások hatása a jogalkotásra*. Budapest: Ludovika Egyetemi Kiadó.
- Köhidi, Á. & Somkutas, P. (2017). Az önvezető autó szoftvere magas szintű szellemi alkotás vagy kifinomult károkozó? *In Medias Res*, 6(2), 232–269.
- Lachmayer, K. (2017). Verkehrsrecht: Rechtsstaatliche Defizite der Regelungen zu Testfahrten. In Eisenberger, I., Lachmayer, K., & Eisenberger, G. (szerk.): *Autonomes Fahren und Recht*. Wien: Manz Verlag. 147–167.
- Lanz, R. & Maurer, A. (2015). Services and Global Value Chains – Some evidence on Servicification of Manufacturing and Services Networks. *WTO Working Paper*, ERSD-2015-03. Letöltés helye: https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd201503_e.htm
- Lévayné, F. J. (2019). Hannibal ante portas! Autonóm járművek – Termékfelelősség – Biztosítás. In Barta, J. (szerk.): *Biztosítás több szem-szögéből. Ünnepi kötet Újváriné dr. Antal Edit c. egyetemi docens 65. születésnapja tiszteletére*. Budapest: Patrocinium Kiadó. 139–162.

- Lévayné, F. J. (2021). The Strategic and Regulatory Framework for Autonomous Mobility in the European Union. In Barrett, G., Rageade, J.-P., Wallis, D., & Weil, H. (szerk.): *The Future of Legal Europe: Will We Trust in It? Liber Amicorum in Honour of Wolfgang Heusel*. London: Springer. 223–246.
- Musk, E. (2020). Tesla Will Have Level 5 Self-Driving Cars This Year. *Forbes*, (9/7/2020) Letöltés helye: <https://www.forbes.com/sites/johnkoetsier/2020/07/09/elon-musk-tesla-will-have-level-5-self-driving-cars-this-year/>
- Porter, M. E. & Heppelmann, J. E. (2014). How Smart, Connected Products Are Transforming Competition. *Harvard Business Review*, November 2014. Letöltés helye: <https://hbr.org/2014/11/how-smart-connectedproducts-are-transforming-competition>
- Pődör, L. (2020). Az önvezető járművek, a trolley probléma és az emberi élet védelme – Széljegyzetek egy jogi-erkölcsi dilemma margójára. *Alkotmánybírószági Szemle*, 11(1), 11–22.
- Pusztahelyi, R. (2020). Autonóm járművek a magyar közutakon és a veszélyes üzemi felelősség: Az üzembentartó személyét, a mentesülést és a felelősségbiztosítást érintő egyes kérdésekről. In Lévayné, F. J. & Kecskés, G. (szerk.): *Az autonóm járművek és intelligens rendszerek jogi vonatkozásai*. Győr: Universitas-Győr Nonprofit Kft. 279–302.
- Schellekens, M. (2015). Self-driving cars and the chilling effect of liability law. *Computer Law & Security Review*, 4, 506–517.
- Schroder, H. Z. (2011). *Harmonization, Equivalence and Mutual Recognition of Standards in WTO Law*. Wolters Kluwer.
- Westbrook, C. W. (2017). The Google made me do it: The complexity of criminal liability in the age of autonomous vehicles. *Michigan State Law Review*, 1, 97–147.
- Zohn, J. R. (2015). When robots attack: How should the law handle self-driving cars that cause damages. *University of Illinois Journal of Law, Technology & Policy*, 2, 461–485.
- Zödi, Zs. (2018). *Platformok, robotok és a jog: Új szabályozási kihívások az információs társadalomban*. Budapest, Gondolat