



---

FACULTAD DE DERECHO

CONTROVERSIAS JURÍDICAS SURGIDAS POR  
LA IMPLEMENTACIÓN Y EL DESARROLLO DEL  
SISTEMA DE COMERCIO DE DERECHOS DE  
EMISIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA

Autor: Rosa María Ros González

5º E3C

Derecho de la Unión Europea

Tutor: Irene Claro Quintáns

Madrid

Abril 2024

**Resumen:**

El objetivo de este trabajo es exponer las principales incompatibilidades jurídicas que potencialmente supondrá la introducción del Mecanismo de Ajuste en Fronteras de Carbono (CBAM) en el Sistema de Comercio de Emisiones de la Unión Europea (EU-ETS). Se examinará cómo el CBAM presenta controversias significativas tanto con la normativa interna de la Unión Europea como con los marcos legales internacionales, poniendo especial énfasis en las disposiciones de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

**Abstract:**

The objective of this paper is to present the main legal incompatibilities that potentially arise from the introduction of the Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) into the European Union Emissions Trading System (EU-ETS). It will examine how the CBAM presents significant controversies with both the internal regulations of the European Union and international legal frameworks, with special emphasis on the provisions of the World Trade Organization (WTO).

**TABLA DE CONTENIDOS:**

I. INTRODUCCIÓN.....	4
1. PRESENTACIÓN, OBJETIVO E IMPORTANCIA DEL TRABAJO .....	4
2. METODOLOGÍA.....	4
II. CONTEXTUALIZACIÓN: .....	5
1. CONCEPTO Y FUNCIONAMIENTO DE LOS DERECHOS DE EMISIÓN DE CO <sub>2</sub> .....	5
2. ORIGEN .....	7
2.1. Antecedentes: Protocolo de Kyoto .....	7
2.2 Diseño mercado de comercio.....	8
2.2.1 Fases .....	9
a. Fase 0 (2003-2004) .....	9
b. Fase 1 (2005-2007).....	9
c. Fase 2 (2008-2012) .....	10
d. Fase 3 (2013-2020).....	12
e. Fase 4 (2021-2030) .....	14
III. CRÍTICAS .....	16
1. TENSIONES DEL SISTEMA DE COMERCIO DE EMISIONES DE LA UE: SOBERANÍA Y NORMATIVA INTERNACIONAL .....	17
3.1 Afectación del mercado EU-ETS a la soberanía estatal y cómo puede resultar vulnerada. ¿Extralimitación competencial de la Unión? .....	17
3.1.1. ¿Qué se entiende por soberanía?.....	17
3.1.2. Tensiones con Estados miembros.....	19
3.1.3. Tensiones con Estados no miembros.....	24
a. Intromisión en la soberanía de terceros Estados .....	24
b. Potencial confrontación con la normativa de la OMC.....	26
c. Mecanismo de Ajuste de Frontera por Carbono .....	27
i. Concepto.....	27
ii. Violación del principio de Responsabilidad Común pero Diferenciada .....	28
iii. Proteccionismo encubierto contrario al principio de Trato Nacional de la OMC.....	32
IV. CAMBIO DEL CONTEXTO GLOBAL.....	40
V. CONCLUSIONES .....	44
VI. BIBLIOGRAFÍA: .....	46

## **I. INTRODUCCIÓN**

### **1. PRESENTACIÓN, OBJETIVO E IMPORTANCIA DEL TRABAJO**

Este trabajo se enmarca en el análisis profundo del Sistema de Comercio de Emisiones de la Unión Europea (EU-ETS) y su reciente expansión a través del Mecanismo de Ajuste en Fronteras de Carbono (CBAM), regulado por el Reglamento (UE) 2023/956. La investigación tiene como objetivo principal desentrañar las complejidades jurídicas y las potenciales tensiones que emergen de la implementación del CBAM, una medida innovadora destinada a equilibrar el campo de juego comercial frente a países con menores estándares ambientales.

Este análisis no solo busca dilucidar las incompatibilidades legales del CBAM dentro del marco normativo europeo y frente a las regulaciones de la Organización Mundial del Comercio (OMC), sino también contribuir a la discusión de si las políticas climáticas pueden coexistir armoniosamente con las reglas del comercio internacional. La relevancia de este estudio radica en su capacidad para aportar claridad a uno de los temas más debatidos en la intersección del derecho ambiental internacional y el comercio global, reflejando la urgencia de encontrar soluciones jurídicas válidas que promuevan una acción climática efectiva sin comprometer las dinámicas de la economía mundial.

### **2. METODOLOGÍA**

Para el desarrollo del trabajo se ha llevado a cabo un proceso de investigación exhaustivo en el que se han consultado gran variedad de fuentes para la obtención de la información necesaria. Con el objetivo de desarrollar los conceptos clave y justificar los puntos defendidos en el trabajo, se han empleado: fuentes normativas, de carácter intracomunitario e internacional, fuentes doctrinales y resoluciones tanto jurisprudenciales como las provenientes de los órganos de resolución de conflictos a nivel internacional.

## II. CONTEXTUALIZACIÓN

### 1. CONCEPTO Y FUNCIONAMIENTO DE LOS DERECHOS DE EMISIÓN DE CO<sub>2</sub>

El Sistema de Comercio de Emisiones de la Unión Europea (EU-ETS) es un mecanismo de regulación medioambiental creado en la Directiva 2003/87/CE<sup>1</sup> cuyo objetivo es la reducción de las emisiones de gases efecto invernadero<sup>2</sup>.

Respecto del ámbito territorial de aplicación de la Directiva, esta se aplica a todos los Estados miembros, los países pertenecientes a la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA) y a Irlanda del Norte a través del Protocolo de Irlanda e Irlanda del Norte<sup>3</sup>. En el ámbito material, la Directiva engloba de forma obligatoria a las empresas productoras de energía, industrias de manufactura, operadores aéreos y, a partir de 2024, a las empresas de transporte marítimo. Asimismo, los gases considerados como contribuyentes al efecto invernadero por parte de estas industrias serán el dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), óxido nitroso (N<sub>2</sub>O) y perfluorocarbonos (PFCs)<sup>4</sup>

Los derechos de emisión, o también conocidos como permisos a la contaminación, están basados en un sistema de comercio de emisiones de “*cap and trade*” (límite y comercio)<sup>5</sup>, implementado por la Unión a través del EU Emissions Trading System (EU-ETS).

---

<sup>1</sup> Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directivas 96/61/CE del Consejo (DOUE 25 de octubre 2003).

<sup>2</sup> Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. (2024). ¿Qué es el comercio de derechos de emisión? (disponible en: <https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/comercio-de-derechos-de-emision/que-es-el-comercio-de-derechos-de-emision.html>).

<sup>3</sup> Decisión nº 1/2023 del Comité Mixto creado por el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica de 24 de marzo de 2023 por la que se establecen disposiciones relativas al Marco de Windsor (DOUE, 17 de abril de 2023).

<sup>4</sup> European Commission. (2024). Scope of the EU Emissions Trading System. (disponible en: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/scope-eu-emissions-trading-system\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/scope-eu-emissions-trading-system_en)).

<sup>5</sup> Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. (2020). ¿Qué es un Sistema de Comercio de Emisiones?, p.2. (disponible en: <https://www.minambiente.gov.co/wp->

En este mercado, se distinguen dos partes importantes para la determinar la asignación y el número de derechos de emisión. Primero, la Unión Europea es la encargada de fijar los límites generales de emisión de gases contaminantes en la totalidad del territorio. Posteriormente, son los gobiernos nacionales los encargados de fijar los “topes” de contaminación que los sectores obligados pueden emitir. En función de estos estándares, el gobierno expide un número de permisos que pueden ser objeto de transacción entre las empresas de los sectores afectados<sup>6</sup>.

Asimismo, un derecho de esta clase cubre la emisión de una tonelada de CO<sub>2</sub><sup>7</sup>. Anualmente, las empresas afectadas están obligadas a justificar la totalidad de su contaminación con estos derechos, de lo contrario deberán afrontar las sanciones administrativas correspondientes<sup>8</sup>. Siguiendo esta línea, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en asuntos como el C-203/12<sup>9</sup> también ha recalcado que el fundamento de la voluntad sancionadora queda reservado únicamente a las entidades que no cuenten con permisos suficientes que cubran su contaminación de gases nocivos, no a los contaminadores en general. (párrafo 28).

Una vez los derechos son emitidos, se entra en la segunda parte del sistema que es su comercialización. Por un lado, las empresas que no puedan justificar la totalidad de sus emisiones con los derechos que se les asigna gratuitamente por el gobierno, deberán acudir a los mercados para adquirir más permisos de contaminación. Por otra parte, aquellas que reduzcan sus emisiones optando por energías no contaminantes, podrán vender los derechos de emisión que no utilicen en el mercado, generando así beneficios económicos.<sup>10</sup>

---

[content/uploads/2022/03/12\\_2020\\_FICHA\\_INFORMATIVA\\_\\_2\\_%C2%BFQue-es-un-Sistema-de-Comercio-de-Emisiones\\_\\_compressed.pdf](#) ).

<sup>6</sup> *Id.*

<sup>7</sup> European Commission. (2024). What is the EU ETS? (disponible en: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/what-eu-ets\\_en#our-climate-ambition-for-2030](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/what-eu-ets_en#our-climate-ambition-for-2030)).

<sup>8</sup> Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. (BOE, 10 de marzo de 2005). Artículo 30.

<sup>9</sup> Tribunal de Justicia de la Unión Europea. (2021). Sentencia del Caso C-203/12, Billerud Karlsborg AB, Billerud Skärblacka AB v Naturvårdsverket, (disponible en: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=143186&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=9510289>)

<sup>10</sup> European Commission., *Op.Cit.*

## 2. ORIGEN

### 2.1. Antecedentes: Protocolo de Kyoto

El Protocolo de Kyoto<sup>11</sup> es un tratado internacional que tiene como objetivo la reducción de las emisiones de gases contaminantes por parte de los miembros de Naciones Unidas.

Éste se divide en dos periodos, el primero de 2008-2012<sup>12</sup> que tenía las miras puestas en que los Estados ratificantes recortaran sus emisiones en un 8% respecto a sus niveles de 1990 (la reducción de la UE fue del 19%)<sup>13</sup>. Este primer periodo fue ratificado por la mayoría de los Estados miembros de la ONU, con excepción de Estados Unidos y Canadá<sup>14</sup>. El segundo periodo engloba de 2013-2020, donde la Unión Europea fijó aspiraciones más ambiciosas estableciendo como objetivo la reducción en un 20% de los gases, siendo también el valor de referencia las emisiones de 1990<sup>15</sup>. Sin embargo, la Enmienda de Doha<sup>16</sup>, que establece la aprobación del segundo periodo, no ha entrado todavía en vigor al no haber alcanzado el mínimo de instrumentos de aceptación necesarios<sup>17</sup>.

En las negociaciones de ambos periodos, la Unión Europea ha tenido un papel muy determinante tanto en fijar la cuota de reducción de contaminación, como en los mecanismos para alcanzarla. Aunque la ratificación del Protocolo por la Unión Europea ya hiciera directamente vinculantes sus disposiciones en el ordenamiento comunitario, la jurisprudencia

---

<sup>11</sup> Instrumento de Ratificación del Protocolo de Kyoto al Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, hecho en Kyoto el 11 de diciembre de 1997. (BOE 8 de febrero de 2005).

<sup>12</sup> European Commission. (2024). Kyoto 1st commitment period (2008–12). (disponible en [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/international-action-climate-change/kyoto-1st-commitment-period-2008-12\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/international-action-climate-change/kyoto-1st-commitment-period-2008-12_en)).

<sup>13</sup> *Id.*

<sup>14</sup> Daza, P. A. (2021). “El Protocolo de Kyoto: lo que debes saber”. *CNN*. (disponible en: <https://cnnespanol.cnn.com/2021/03/18/protocolo-kioto-datos-trax/>).

<sup>15</sup> European Commission. (2024). Kyoto 2nd commitment period (2013–20). (disponible en : [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/international-action-climate-change/kyoto-2nd-commitment-period-2013-20\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/international-action-climate-change/kyoto-2nd-commitment-period-2013-20_en)).

<sup>16</sup> Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. (2024). Protocolo de Kioto.

<sup>17</sup> *Id.*

del TJUE ha sido contundente en múltiples controversias sobre la obligación de los Estados miembros de cumplir con los requerimientos climáticos establecidos en el mismo<sup>18</sup>.

En el Protocolo de Kyoto también se establecieron tres mecanismos que los Estados podían utilizar para alcanzar los objetivos. El primero era Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL), que permitía a los Estados más desarrollados invertir en proyectos para reducir las emisiones contaminantes en países que estuvieran en vías de desarrollo para así garantizar un desarrollo no contaminante<sup>19</sup>. Otra posibilidad era optar por la opción de la Implementación Conjunta (JI) que promovía que Estados con objetivos climáticos similares trabajasen y dediquen sus esfuerzos simultáneamente para alcanzar sus objetivos<sup>20</sup>.

La última opción era el Comercio de Emisiones (ET), por esta vía, cada Estado recibía un cupo de emisiones contaminantes que podía emitir. No todos los Estados hacían uso de los cupos que se les otorgaba, pudiendo así comercializar los excedentes. Asimismo, aquellos Estados que registraban proyectos de JI o MDL podían intercambiarlos por cupos de emisión<sup>21</sup>. El mercado de cupos de emisiones establecido por el Protocolo de Kyoto sirvió de precedente para el diseño e implementación del posterior mercado de comercio de derechos de emisión que se creó a nivel europeo.

## 2.2 Diseño mercado de comercio

El Sistema de Comercio de Emisiones de la Unión Europea (EU-ETS), ha pasado por cinco fases de desarrollo desde su creación con la Directiva 2003/87/CE<sup>22</sup>. A continuación, se

---

<sup>18</sup> Tribunal de Justicia de la Unión Europea. (2018). Sentencia del Caso C-410/15 Schaefer Kalk GmbH & Co. KG v Bundesrepublik Deutschland, (disponible en: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=Kioto&docid=186967&pageIndex=0&doclang=ES&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=8468292#ctx1>). Párrafo 28

<sup>19</sup> UNFCCC. (2022). A Guide to UN Market-based Mechanisms. (disponible en: <https://unfccc.int/news/a-guide-to-un-market-based-mechanisms>)

<sup>20</sup> *Id.*

<sup>21</sup> *Id.*

<sup>22</sup> Directivas 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directivas 96/61/CE del Consejo (DOUE 25 de octubre 2003).

expondrán los objetivos que se marcaron para cada una de las fases y cómo fue su implementación.

### 2.2.1 Fases

#### a. Fase 0 (2003-2004)

Aunque formalmente no exista una fase 0 en la Directiva 2003/87/CE, la realidad es que esta recoge un periodo preliminar esencial en el que se sentaron las bases para el posterior desarrollo del mercado europeo de comercio de derechos de emisión de CO<sub>2</sub><sup>23</sup>.

Durante esta fase, las comisiones negociadoras utilizaron como documento base el Libro Verde presentado por la Comisión Europea en el año 2000 que recogía la importancia de la responsabilidad social de las empresas en sus ámbitos de actuación; y, en concreto, la necesidad de las empresas de comprometerse a desarrollar una gestión de impacto ambiental, optando por energías menos contaminantes que a largo plazo producirán mayores beneficios<sup>24</sup>.

#### b. Fase 1 (2005-2007)

La primera fase fue un periodo piloto de tres años donde se preparó el sistema para la fase dos. Durante estos años, los Estados decidían libremente cuántos derechos de emisión existirían en total, así como el número que cada empresa afectada recibiría. En este momento, prácticamente la totalidad de los derechos se asignaban de forma gratuita a las empresas con referencia a sus emisiones contaminantes históricas. La adjudicación de los permisos se repartió principalmente entre las empresas dedicadas a la generación de electricidad y manipulación de ciertos productos como metal, aceites refinados, cemento... Además, al estar en un periodo de prueba, las multas por incumplimiento de los límites máximos fijados eran prácticamente inexistentes (40 euros por tonelada de CO<sub>2</sub> emitida de más)<sup>25</sup>.

---

<sup>23</sup> Cabezas, A. (2016) “El Mercado de Derechos de Emisión: España y Unión Europea”, *Revista de Responsabilidad Social de la Empresa*, nº24, p.109. (disponible en: [https://www.accioncontraelhambre.org/sites/default/files/documents/revista\\_rse\\_24\\_0.pdf](https://www.accioncontraelhambre.org/sites/default/files/documents/revista_rse_24_0.pdf))

<sup>24</sup>Parlamento Europeo. (2001). Libro Verde. (disponible en: [https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/deve/20020122/com\(2001\)366\\_es.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/deve/20020122/com(2001)366_es.pdf))

<sup>25</sup> Climate Policy. (2024). EU Emissions Trading System: An Introduction. (disponible en <https://climatepolicyinfohub.eu/eu-emissions-trading-system-introduction.html>)

Asimismo, durante esta fase se fijaron tres objetivos: establecer un precio único para el carbono; introducir las infraestructuras necesarias para el seguimiento y control de las emisiones de las empresas englobadas; y fijar los primeros límites hacia la emisión de gases contaminantes. Respecto de los dos primeros puntos, se puede decir que el resultado fue satisfactorio, no obstante, el tercer objetivo no se cumplió<sup>26</sup>. Los Estados miembros asignaron derechos de emisión en exceso, lo que resultó en que muchas empresas no necesitaran acudir al mercado del EU-ETS para obtener derechos adicionales para así cumplir con las regulaciones establecidas<sup>27</sup>. Es más, numerosas empresas incluso recibieron asignaciones de derechos en cuantías muy superiores a sus emisiones reales, quedando exentas de sufrir costes adicionales a su producción durante estos años<sup>28</sup>. Por tanto, el papel de las multas fue irrelevante. Todo ello provocó que para las empresas fuese más económico mantener sus niveles de contaminación que invertir en infraestructuras de producción de energías renovables<sup>29</sup>.

### c. Fase 2 (2008-2012)

Durante la segunda fase del desarrollo del mercado, que coincide temporalmente con el primer período del Protocolo de Kyoto, se abordó el exceso de asignaciones de derechos de emisión reduciéndose en un 6.5%. Este período también estuvo marcado por la incorporación de Islandia, Noruega y Liechtenstein al sistema. Además, se amplió el ámbito del mercado para incluir no sólo industrias que emitían gases como el óxido nítrico, sino también nuevos sectores como la aviación, los cuales fueron integrados de manera obligatoria en el Sistema de Comercio de Emisiones de la UE.<sup>30</sup> Otra de las medidas más relevantes adoptadas durante este periodo

<sup>26</sup> Gaztañaga, A., Calvo, B., et al. (2022). “Mercado de Emisiones: Presente y Futuro del EU-ETS”, *Equipo Europa*. p.11 (disponible en: <https://equipoeuropa.org/wp-content/uploads/2022/11/ES-informe-I.pdf> )

<sup>27</sup>Sánchez García, I. Á. (2019). “La asignación gratuita de derechos de emisión y las subastas de derechos de emisión en España”. *Presupuesto y Gasto público*. p.149 (disponible en: [https://www.ief.es/docs/destacados/publicaciones/revistas/pgp/97\\_08.pdf](https://www.ief.es/docs/destacados/publicaciones/revistas/pgp/97_08.pdf) )

<sup>28</sup> Tribunal Supremo (Contencioso), Sentencia EDJ 2008/262397, de 2 de diciembre de 2008. (disponible en: [https://online-elderecho-com.eu1.proxy.openathens.net/seleccionProducto.do;jsessionid=E5EF6A2F8DA32B93361283E1D1156638.TC\\_ONLINE01?producto=UNIVERSAL#presentar.do%3Fhref%3D7d8400fd%26producto%3DA%26jurisdiccion%3D3%26fulltext%3Don](https://online-elderecho-com.eu1.proxy.openathens.net/seleccionProducto.do;jsessionid=E5EF6A2F8DA32B93361283E1D1156638.TC_ONLINE01?producto=UNIVERSAL#presentar.do%3Fhref%3D7d8400fd%26producto%3DA%26jurisdiccion%3D3%26fulltext%3Don)). Fundamento jurídico 3º.

<sup>29</sup> Gaztañaga, A., Calvo, B., et al., *Op.Cit.*, p.11

<sup>30</sup> Climate Policy. (2024). EU Emissions Trading System: An Introduction. (disponible en <https://climatepolicyinfohub.eu/eu-emissions-trading-system-introduction.html> )

fue el aumento del valor de las sanciones de 30 a 100 euros por tonelada de CO<sub>2</sub> emitida, y no cubierta por un derecho de emisión<sup>31</sup>.

Sin embargo, la crisis del 2008 ralentizó el desarrollo que se esperaba del mercado. Para que este tipo de sistemas funcionen y cumplan con su objetivo, la descarbonización de completa de nuestros sectores de actividad, la certeza en el precio de asignación de estos derechos es esencial.

La importancia de que un mercado de emisiones de CO<sub>2</sub> sea predecible y estable se debe principalmente a que las empresas obligadas, requieren de seguridad a la hora de tomar sus decisiones de inversión. Éstas, se enfrentan a elecciones vitales sobre si invertir en proyectos de energías renovables, los cuales generalmente implican una inversión inicial significativa antes de comenzar a generar beneficios<sup>32</sup>, o seguir comprando derechos de emisión que cubran sus emisiones.

Si el mercado de derechos de emisión es volátil o incierto en cuanto a los precios, se dificulta la planificación a largo plazo y, por ende, se obstaculiza el logro de los objetivos climáticos. Además, la incertidumbre en los precios puede desalentar la inversión en energías renovables. Por otro lado, un mercado estable y predecible no solo facilita la consecución de estas metas ambientales, sino que también promueve la transparencia y fomenta un entorno más propicio para inversiones sostenibles y responsables<sup>33</sup>.

Existen diversas medidas para estabilizar los precios de cotización en este tipo de mercados. Por ejemplo, se pueden implementar políticas basadas en el volumen de derechos que están en circulación, como la creación de reservas estratégicas o la cancelación de una cantidad específica de derechos para ajustar la oferta. Otra posible estrategia es establecer límites

---

<sup>31</sup> *Id.*

<sup>32</sup> Vargas, H. (2014). “El problema de los precios en los Mercados de Carbono. Entre el éxito económico y el fracaso climático. *Trabajos y Ensayos*”. p.13. (disponible en: [https://www.academia.edu/download/33077521/El\\_problema\\_de\\_los\\_precios\\_en\\_los\\_Mercados\\_de\\_Carbono\\_Entre\\_el\\_exito\\_economico\\_y\\_el\\_Fracaso\\_Climatico..pdf](https://www.academia.edu/download/33077521/El_problema_de_los_precios_en_los_Mercados_de_Carbono_Entre_el_exito_economico_y_el_Fracaso_Climatico..pdf))

<sup>33</sup> Amsen, D. (2022). What is carbon pricing and why is it important?. *Neste* (disponible en: <https://journeytozerostories.neste.com/what-is-carbon-pricing#dd104638>)

máximos y mínimos para los precios de cotización, lo que ayudaría a evitar fluctuaciones extremas y mantener la estabilidad del mercado<sup>34</sup>.

En el año 2008 se produjo una disminución muy notable de la demanda de derechos de emisión debido a la reducción de la actividad industrial causada por la recesión económica, generando un exceso de oferta de derechos que provocó una importante caída en sus precios, desincentivando así la inversión en energías renovables. En aquel momento, la Unión Europea no contaba con los mecanismos de flexibilidad necesarios para ajustar el nivel de los precios de los derechos a la nueva oferta, provocando así un excedente de dos mil millones de derechos<sup>35</sup>.

#### d. Fase 3 (2013-2020)

La Fase 3 del Sistema de Comercio de Emisiones de la UE marcó un avance significativo en su evolución, consolidándose como un elemento central en la política climática de la Unión Europea. Este periodo se inició con una revisión exhaustiva del sistema, motivada por los desafíos y desequilibrios experimentados durante la Fase 2. Entre 2008 y 2012, la notable disminución en los precios de los derechos de emisión y la acumulación de créditos de carbono en exceso dieron lugar a una merma en la confianza de los inversores y redujeron los incentivos para invertir en energías renovables. En este contexto, las empresas tenían acceso a derechos de carbono a muy bajo coste, lo que disminuyó la necesidad de invertir en nuevas tecnologías limpias y sostenibles que permitieran la reducción de emisiones contaminantes<sup>36</sup>. Para solventar las ineficiencias, la UE introdujo las reformas al mercado mediante un paquete de medidas sobre el clima y la energía hasta el año 2020, recogido en la Directiva 2009/28/CE<sup>37</sup>.

Entre las medidas más significativas introducidas por la Unión Europea en su política climática se incluyen la centralización del límite de emisiones a nivel de la UE, eliminando la posibilidad

---

<sup>34</sup> IEA (2020), *Implementing Effective Emissions Trading Systems*, IEA, París (disponible en: <https://www.iea.org/reports/implementing-effective-emissions-trading-systems>)

<sup>35</sup> *Id.*

<sup>36</sup> Climate Policy. (2024). *EU Emissions Trading System: An Introduction*. (disponible en <https://climatepolicyinfohub.eu/eu-emissions-trading-system-introduction.html>).

<sup>37</sup> Directiva 2009/28/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables y por la que se modifican y se derogan las Directivas 2001/77/CE y 2003/30/CE. (DOUE, 5 de junio de 2009).

de que cada Estado establezca su propio límite sin referencia europea. Además, se implementó una reducción anual obligatoria del 1,74% en las emisiones, con el objetivo de alcanzar una disminución del 21% en 2020 en comparación con los niveles de 2005, meta que fue exitosamente lograda<sup>38</sup>.

Un cambio clave en el paquete de medidas de la UE fue la reforma del método de asignación de derechos de emisión, con el objetivo de ir sustituyéndolo paulatinamente en un método de subasta. En las fases anteriores este último había sido más residual, no obstante, sirve para impulsar la eficiencia del mercado y la generación de ingresos. De igual manera, la asignación de derechos gratuita generó controversias sobre la posibilidad de que éstas falsearan la competencia dentro de los sectores obligados a operar en este mercado<sup>39</sup>.

Además, el método de subasta en el EU-ETS ayudó a abordar el exceso de derechos de emisión acumulados en la Fase 2. Entre 2014 y 2016, se retuvo la asignación y circulación de 900 millones de derechos para reducir la oferta en el mercado, los cuales fueron posteriormente subastados en la Fase 3. Este método se conoce como “blackloading” y fue una estrategia esencial para restablecer el equilibrio en el mercado de derechos de emisión.<sup>40</sup>

Por otra parte, para abordar el exceso de oferta a largo plazo, se creó la Reserva de Estabilidad de Mercado (MSR) a través de la Decisión 2015/1814/UE<sup>41</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo. La aprobación de este instrumento no estuvo exenta de detractores; Polonia impugnó

---

<sup>38</sup> Gaztañaga, A., Calvo, B., et al., *Op.Cit.*, p.13.

<sup>39</sup> Tribunal de Justicia de la Unión Europea. (2016). Sentencia del Caso C-540/14, DK Recycling und Roheisen GmbH y Comisión Europea. (disponible en: [https://curia.europa.eu/juris/document/document\\_print.jsf;jsessionid=9ea7d2dc30ddaed7f260e3134274ad86f2770139f2e8.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxyNchz0?doclang=ES&text=medio%2Bambiente&pageIndex=0&part=1&mode=DOC&docid=180687&occ=first&dir=&cid=134874](https://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf;jsessionid=9ea7d2dc30ddaed7f260e3134274ad86f2770139f2e8.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxyNchz0?doclang=ES&text=medio%2Bambiente&pageIndex=0&part=1&mode=DOC&docid=180687&occ=first&dir=&cid=134874) ).

<sup>40</sup>European Commission. (2024). Market Stability Reserve. (disponible en: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/market-stability-reserve\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/market-stability-reserve_en)).

<sup>41</sup> Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de octubre de 2015, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE. (DOUE 9 de octubre 2015).

la Decisión que aprobaba su entrada en vigor, sin embargo, no se estimó por el Tribunal de Justicia de la Unión.

La Reserva es un organismo que evalúa la cantidad de derechos de carbono que salen a subasta cada año, dónde entran y salen derechos, no de manera automática como ocurría con la asignación gratuita, sino que se atiende a las circunstancias concretas del mercado<sup>42</sup>. La MSR evalúa si el número total de los derechos en circulación sobrepasa un valor predeterminado, en caso afirmativo, en el periodo siguiente la cifra de derechos subastados disminuirá. Por el contrario, si el número de derechos es inferior al valor establecido, se subastarán más derechos<sup>43</sup>. En resumen, el objetivo es que en el mercado exista un determinado nivel de liquidez que permitan a las empresas comprar y vender derechos sin generar hundimientos de los precios.

La Fase 3 consolidó y fortaleció el Sistema de Comercio de Emisiones de la Unión, estableciendo firmemente un mercado de derechos de carbono alineado con los objetivos climáticos de la Unión Europea para la siguiente fase.

#### e. Fase 4 (2021-2030)

El objetivo de la Fase 4 del EU-ETS es ser la fase preparatoria para el propósito de neutralidad climática de la Unión para el año 2050. Esta fase establece un objetivo intermedio dónde se espera reducir las emisiones en un 55% respecto de los valores de 1990<sup>44</sup> y aumentar el factor de reducción anual en un 2,2%

Durante este periodo, el método de subasta de derechos de emisión se consolidará gradualmente hasta convertirse en el mecanismo predominante, disminuyendo progresivamente la proporción

---

<sup>42</sup> Sanchez, I. (2019). “La asignación gratuita de derechos de emisión y las subastas de derechos de emisión en España”, *Presupuesto y Gasto Público*. p.151 (disponible en: [https://www.ief.es/docs/destacados/publicaciones/revistas/pgp/97\\_08.pdf](https://www.ief.es/docs/destacados/publicaciones/revistas/pgp/97_08.pdf) )

<sup>43</sup>Dutch Emissions Authority. (2024). Market stability reserve. (disponible en <https://www.emissionsauthority.nl/topics/eu-ets-registry-2021-2030/allowances/market-stability-reserve>)

<sup>44</sup> European Commission (2024). Our ambition for 2030 - EU Emissions Trading System (EU ETS). (disponible en: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/our-ambition-2030\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/our-ambition-2030_en) )

destinada a la asignación gratuita de derechos<sup>45</sup>. Mientras que en la Fase 3 ya se observó una reducción significativa en la cantidad de derechos asignados gratuitamente, enfocándose especialmente en industrias con riesgo de fuga de carbono, la Fase 4 avanza con el objetivo de minimizar el porcentaje de derechos asignados gratuitamente, manteniendo las asignaciones gratuitas en favor de las industrias anteriormente mencionadas<sup>46</sup>.

Asimismo, durante el período actual, se han implementado cambios importantes en el Reglamento 1031/2010<sup>47</sup>, que regula el régimen de subastas en el EU-ETS. Entre estas modificaciones destaca la instauración de un mercado organizado, que facilita que cada Estado miembro disponga de su propia plataforma de subastas, accesible a todos los países integrantes del mercado. Además, se ha estipulado que las subastas sean anónimas, se realicen en una única ronda y se basen en un sistema de precio uniforme, para garantizar la equidad y transparencia en el proceso<sup>48</sup>.

Es importante destacar que desde el inicio de la Fase 4, y especialmente desde noviembre de 2020, los precios de los derechos de emisión han experimentado un aumento exponencial. En noviembre de 2020, el precio de un derecho de emisión se situaba en torno a los 25 euros, mientras que actualmente ha ascendido a aproximadamente 74 euros por EUA. Este notable incremento se atribuye a una variedad de factores, incluyendo el aumento del factor de reducción lineal, objetivos climáticos cada vez más exigentes a nivel global y una reducción en el número total de derechos disponibles. Este fenómeno ha tenido como consecuencia más destacada el aumento en el coste de la energía.<sup>49</sup>

---

<sup>45</sup> Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. (2024). Asignación gratuita de derechos de emisión para las instalaciones fijas. (disponible en: <https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/comercio-de-derechos-de-emision/intro-asignacion.html>)

<sup>46</sup> *Id.*

<sup>47</sup> Reglamento (UE) 1031/2010 de la Comisión de 12 de noviembre de 2010 sobre el calendario, la gestión y otros aspectos de las subastas de los derechos de emisión de gases de efecto invernadero con arreglo a la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad. (DOUE 18 de noviembre de 2010)

<sup>48</sup> Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. (2021). Estudio del Mercado Ibérico de Electricidad (MIBEL) y su interacción con el mercado de CO<sub>2</sub>. (disponible en: [https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor\\_contenidos/Energia/Mibel/2021\\_Estudio\\_MIBEL\\_Mercado\\_CO2\\_vers\\_ES.pdf](https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/Energia/Mibel/2021_Estudio_MIBEL_Mercado_CO2_vers_ES.pdf))

<sup>49</sup> *Id.*

La modificación más relevante en esta etapa ha sido la implementación del Mecanismo de Ajuste en Fronteras de Carbono (CBAM), el cual constituye el foco de las evaluaciones jurídicas realizadas en este trabajo. Esta medida entró en vigor mediante el Reglamento 2023/056<sup>50</sup>. Aunque se detallará más adelante, cabe señalar brevemente que su propósito es imponer un gravamen a las importaciones de ciertos productos originarios de países con estándares climáticos menos rigurosos (preámbulo reglamento).

En resumen, la Fase 4, la principal evolución del sistema no se centra en la introducción de nuevos sectores afectos, sino más bien en cambios como el aumento de la reducción anual de las emisiones, la mayor dependencia del método de subasta para asignar derechos de emisión, y el fortalecimiento de la Reserva de Estabilidad del Mercado (MSR).

### **III. CRÍTICAS**

En el apartado anterior, dedicado al estudio del mercado de derechos de emisión de la UE, se han explicado las distintas fases de desarrollo del Sistema de Comercio de Emisiones de la UE. Se ha visto cómo cada fase ha introducido cambios y ajustes significativos, con el objetivo de mejorar la eficacia del sistema en la lucha contra el cambio climático y alinear las políticas de emisión de la Unión con los objetivos climáticos globales más ambiciosos.

Si bien este mercado es una pieza central de la política climática europea y ha sido un modelo para otros sistemas de comercio de emisiones en todo el mundo, no está exento de críticas. Aunque el sistema ha logrado ciertos éxitos en la reducción de emisiones y ha estimulado la innovación en tecnologías bajas en carbono, también ha generado controversias.

A continuación, se expondrán las críticas más destacadas que a nivel jurídico presenta la última modificación a este mercado que introduce el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (CBAM). Primero se evaluarán las tensiones surgidas entre la Unión y los Estados miembros, debido la potencial intromisión de la primera en la soberanía de los segundos. Posteriormente, se analizarán los conflictos aparecidos entre la normativa comunitaria con la de Organización

---

<sup>50</sup> Reglamento (UE) 2023/956 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023 por el que se establece un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono. (DOUE 16 de mayo 2023).

Mundial del Comercio (OMC), tanto con la totalidad de los Estados que forman parte de la misma como con grupos en concreto de Estados.

## 1. TENSIONES DEL SISTEMA DE COMERCIO DE EMISIONES DE LA UE: SOBERANÍA Y NORMATIVA INTERNACIONAL

### **3.1 Afectación del mercado EU-ETS a la soberanía estatal y cómo puede resultar vulnerada. ¿Extralimitación competencial de la Unión?**

#### *3.1.1. ¿Qué se entiende por soberanía?*

Tras la Paz de Westfalia en 1648 se consolidó la doctrina de la soberanía, estableciendo al Estado como el actor principal en materia de relaciones internacionales. Desde esta fecha y hasta el fin de la Segunda Guerra Mundial, las interacciones entre los Estados estaban basadas en la intergubernamentalidad y el principio de soberanía absoluta. Este esquema consistía en que cada Estado tenía autoridad exclusiva sobre sus asuntos internos y, por ende, no estaba permitida la intromisión de terceros Estados. Esta doctrina definió el orden internacional durante siglos, subrayando la independencia y la autodeterminación estatal como pilares fundamentales de las relaciones globales<sup>51</sup>.

El fin de la Segunda Guerra Mundial marcó un punto de inflexión en el concepto de soberanía estatal, evidenciando las deficiencias del sistema absolutista que había predominado hasta entonces. En respuesta a estas limitaciones, emergieron organizaciones internacionales que iniciaron un proceso gradual de redefinición del concepto tradicional de soberanía, buscando fomentar la cooperación y el entendimiento mutuo por encima de los intereses nacionales aislados. Dentro de este contexto, la Unión Europea destaca por ser el caso más relevante de esta evolución. A través de un continuado proceso de transformación, la UE se ha convertido en el ejemplo más significativo de supranacionalidad. En ella, Los Estados miembros han ido accediendo a la cesión del ejercicio de ciertas competencias inherentes a su soberanía a una

---

<sup>51</sup> Balmaceda, V . (1994). “La soberanía estatal frente a las demandas del nuevo orden mundial.” *Derecho & Sociedad*, (8-9), p.46 (disponible en: <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/download/14283/14903>).

entidad supranacional, en este caso la Unión Europea, que busca la cooperación estatal para promover el bienestar colectivo y responder conjuntamente a problemas comunes<sup>52</sup>.

El Tratado de Lisboa, en concreto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea<sup>53</sup> (TFUE), el define tres categorías de competencias dentro de la Unión Europea. La primera se recoge en el artículo 3 que establece aquellas materias donde la Unión tendrá competencias exclusivas. Es decir, son materias cuyo ejercicio está cedido en su totalidad por los Estados miembros a la Unión, y por tanto solo ella puede legislar y adoptar actos jurídicamente vinculantes.

Asimismo, el artículo 4 describe las competencias compartidas, donde tanto la UE como los Estados miembros tienen la posibilidad de establecer medidas relativas a las mismas, aunque en caso de que la Unión actúe, su normativa prevalece respecto de la interna de los Estados miembros. Además, es importante señalar que, conforme a las conclusiones del Abogado General Yves Bot en el asunto C-274/11<sup>54</sup>, mientras que el listado de competencias exclusivas del artículo 3 del TFUE es exhaustivo, los ámbitos de actuación de las competencias compartidas que se recogen en el artículo 4 no son *numerus clausus*, es decir, no se incluyen en él todos los ámbitos de actuación compartidos, sino únicamente los más importantes. Finalmente, el artículo 6 del TFUE señala las competencias de apoyo, donde la UE puede complementar o coordinar las acciones estatales.

De igual manera en lo referente a la materia competencial, es importante explicar el principio de subsidiariedad. Éste fue establecido en primer lugar a nivel jurisprudencial en asuntos como

---

<sup>52</sup> Tremps, P. P. (1992). El concepto de integración supranacional en la Constitución. *Revista del Centro de Estudios Constitucionales*, (13), p.106 (disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/download/articulo/1051166.pdf> ).

<sup>53</sup> Tratado de la Unión Europea y Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Versiones consolidadas. Protocolos. Anexos. Declaraciones anejas al Acta Final de la Conferencia intergubernamental que ha adoptado el Tratado de Lisboa (DOUE 30 de marzo de 2010).

<sup>54</sup> Tribunal de Justicia de la Unión Europea (2012). Conclusiones Abogado General del Caso C-274/11, Reino de España y República Italiana v Consejo de la Unión Europea. (disponible en: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=131666&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=9983643> ). Párrafo 49.

el C-233/94<sup>55</sup> o el C-84/94<sup>56</sup>, donde se establece que para justificar la actuación de la Unión en una materia deberá constarse que los objetivos fijados se vayan a lograr de una forma más eficaz desde la actuación conjunta que desde la acción individual estatal. Posteriormente, el principio de subsidiariedad fue recogido en el artículo 5 del TUE que establece que fuera de las competencias exclusivas de la Unión, su actuación deberá quedar amparada en base al principio de subsidiariedad.

En concreto, la regulación y desarrollo del Régimen de comercio de derechos de emisión, se engloba dentro de las políticas ambientales y climáticas, establecidas como compartidas en el artículo 4.2.e) del TFUE y por tanto afectadas por el principio de subsidiariedad.

### *3.1.2. Tensiones con Estados miembros*

Uno de los ámbitos donde pueden surgir tensiones significativas con los Estados miembros es en la política fiscal. Según el principio de atribución, establecido en el artículo 5 del (TFUE), las competencias no asignadas explícitamente a la Unión por los tratados permanecen bajo la soberanía de los Estados miembros. Esto significa que la titularidad y el ejercicio de la política fiscal, particularmente en lo que respecta a los impuestos directos, son inherentes a la soberanía estatal y no están transferidos a la Unión Europea.

Sin embargo, la UE posee competencias limitadas para la armonización de ciertas áreas fiscales, específicamente en relación con los impuestos indirectos, como el IVA, y los impuestos especiales, tal como se refleja en los artículos 113 a 115 del TFUE. Estas competencias de armonización buscan asegurar el correcto funcionamiento del mercado interior y evitar distorsiones en la competencia entre los Estados miembros. Dado el impacto que estas medidas de armonización pueden tener en las políticas fiscales nacionales y la autonomía de los Estados miembros, el proceso de adopción de tales medidas requiere la

---

<sup>55</sup> Tribunal de Justicia de la Unión Europea (1997). Sentencia del Caso C-233/94, República Federal Alemana v Parlamento Europeo. (disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:61994CJ0233> ). Párrafo 53.

<sup>56</sup> Tribunal de Justicia de la Unión Europea (1996). Sentencia del Caso C-84/94, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte V Consejo de la Unión Europea. (disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:61994CJ0084&from=PL> ). Párrafo 54.

aprobación por unanimidad en el Consejo de la Unión Europea, como se estipula en el artículo 115 del TFUE.

El objetivo de esta armonización fiscal es la alineación de las políticas fiscales nacionales con los objetivos compartidos del mercado único, buscando así asegurar su coherencia y compatibilidad<sup>57</sup>. Sin embargo, la mera existencia de diferencias normativas nacionales no basta para justificar medidas de armonización en base al artículo 114 del TFUE<sup>58</sup>.

En 2023, el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea aprobaron el Reglamento 2023/956, que introduce el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (CBAM) como un nuevo instrumento normativo. Este mecanismo obligará a los importadores de ciertos productos en la Unión Europea a adquirir certificados cuyo valor refleja el coste de carbono que habría sido aplicable si dichos productos hubieran sido producidos de acuerdo con las regulaciones de fijación de precios de carbono de la UE<sup>59</sup>. Aunque su análisis detallado se reserva para la siguiente sección, es esencial estudiar cómo este nuevo instrumento afectará las políticas fiscales propias de cada Estado miembro, influyendo así en una competencia soberana de los mismos por el principio de atribución.

A pesar de que el reglamento que lo instituye no lo define explícitamente como un impuesto, en la práctica, el mecanismo exhibe numerosas cualidades típicamente asociadas con los tributos<sup>60</sup>. Esta realidad sugiere una influencia significativa en la autonomía fiscal de los Estados miembros, entrando en colisión las políticas fiscales de la Unión Europea y las preferencias estatales.

---

<sup>57</sup> Cordon, L. (2006). “La política fiscal de la UE: ¿Convergencia o Competencia?” *CLM Economía*. p.64 (disponible en: [http://www.clmeconomia.jccm.es/pdfclm/cordon\\_gutierrez\\_9.pdf](http://www.clmeconomia.jccm.es/pdfclm/cordon_gutierrez_9.pdf)).

<sup>58</sup> Tribunal de Justicia de la Unión Europea (2019), Sentencia del Caso C-482/17, República Checa V Parlamento Europeo. (disponible en: <https://www.tirantonline-com.eu1.proxy.openathens.net/tol/documento/show/9910109?index=1&general=principio+de+atribuci%C3%B3n&searchtype=substring&concepts=principio&concepts=atribuci%C3%B3n> ). Párrafo 47.

<sup>59</sup> Barenys, J. (2023) *El Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono*. Cuatrecasas. (disponible en: <https://www.cuatrecasas.com/es/spain/fiscalidad/art/mecanismo-ajuste-en-frontera-por-carbono>).

<sup>60</sup> European Commission. (2024). Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono. (disponible en: [https://taxation-customs.ec.europa.eu/carbon-border-adjustment-mechanism\\_es](https://taxation-customs.ec.europa.eu/carbon-border-adjustment-mechanism_es)).

En relación con las características propias de los tributos, la coactividad es una de las más importantes. Esto implica que los tributos son obligaciones impuestas por la Administración bajo el marco del Derecho Público, lo que confiere a éstos una naturaleza coercitiva esencial. No estamos ante obligaciones voluntarias que se acuerden mediante negociaciones, sino que los tributos se imponen a los ciudadanos conforme a lo establecido por la legislación.<sup>61</sup> Específicamente, este nuevo mecanismo impone a los importadores de ciertos productos en la Unión la obligación de adquirir certificados que reflejan el coste del carbono asociado a los mismos, conforme a los estándares de la Unión<sup>62</sup>. Esta obligación no surge de un acuerdo voluntario entre partes, sino que es impuesta por la regulación comunitaria, y su incumplimiento conlleva sanciones<sup>63</sup>, siendo por tanto también exigible al igual que los impuestos.

La coactividad de este nuevo instrumento se manifiesta en su capacidad para imponer requisitos legales a los importadores, amparados en la normativa comunitaria, con el objetivo de alinear las prácticas comerciales de terceros países con las políticas climáticas europea<sup>64</sup>.

Otra similitud notable entre el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono y los tributos tradicionales radica en su función como fuente de ingreso público. Los tributos, establecidos por entidades gubernamentales, actúan como mecanismos de financiación para los gastos públicos, destinando sus recaudaciones no al beneficio de individuos particulares, sino al soporte de los servicios y necesidades de la comunidad en su conjunto<sup>65</sup>. De manera similar, aunque el propósito primordial del nuevo mecanismo sea corregir las desventajas competitivas que enfrentan los productos europeos frente a importaciones menos reguladas en términos de emisiones de carbono<sup>66</sup>, incidentalmente también contribuye a la generación de ingresos para

---

<sup>61</sup> Lopez, J., Martinez, E., Damas, E., et al. (2014). *Manual Práctico de Derecho Tributario Parte General*. p.32 Tirant Lo Blanch. (disponible en: <https://www.tirantonline.com/cloudLibrary/ebook/info/9788490537893>)

<sup>62</sup> Artículo 2 del Reglamento 2023/956.

<sup>63</sup> Artículo 26 del Reglamento 2023/956.

<sup>64</sup> European Commission. (2024). Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono. (disponible en: [https://taxation-customs.ec.europa.eu/carbon-border-adjustment-mechanism\\_es](https://taxation-customs.ec.europa.eu/carbon-border-adjustment-mechanism_es)).

<sup>65</sup> Lopez, J., Martinez, E., Damas, E., et al., *Op.Cit.*, p.28

<sup>66</sup> Artículo 2 del Reglamento 2023/956.

el sector público. Estos ingresos, a pesar de tener un objetivo ambiental, se administran bajo principios similares a los de otros tributos, destinados a financiar iniciativas públicas y proyectos que apoyan la transición ecológica y la sostenibilidad dentro de la Unión Europea.

Por otra parte, respecto de impuestos en particular, el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono, guarda una gran similitud con el impuesto sobre el carbono, una medida ya implementada por diversos países antes de la propuesta del CBAM. Los impuestos sobre el carbono tienen como objetivo principal imponer una carga fiscal sobre los productos producidos con un alto nivel de emisiones contaminantes, especialmente CO<sub>2</sub><sup>67</sup>.

Asimismo, el CBAM y el impuesto sobre el carbono comparten una característica fundamental: ambos son indirectos, gravando el consumo o la utilización de un bien específico<sup>68</sup>, en este caso, las emisiones de dióxido de carbono. Esta naturaleza indirecta se manifiesta en que el coste finalmente recae sobre el consumidor final del producto o servicio que emite CO<sub>2</sub>. Además, estas medidas poseen una notable semejanza al ser clasificadas como impuestos pigouvianos<sup>69</sup>. Este tipo de impuesto se diseña con el propósito de mitigar externalidades negativas que afectan a la sociedad en su conjunto, como lo es la contaminación por CO<sub>2</sub> en este contexto. En consecuencia, es razonable concluir que, *de facto*, los efectos resultantes de la implementación del CBAM serán sustancialmente similares a los generados por un impuesto.

Como se ha mencionado anteriormente, mientras que las competencias relacionadas con la política fiscal permanecen principalmente bajo la jurisdicción de los Estados miembros, la Unión Europea posee ciertas capacidades para la armonización fiscal en áreas específicas, tal como se establece en los artículos 113 a 115 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

---

<sup>67</sup> Larrea, M. (2021) “La fiscalidad sobre el carbono en Europa| ICADE”. *Revista de la Facultad de Derecho*. (disponible en: <https://revistas.comillas.edu/index.php/revistaicade/article/view/15859/14933#toc> )

<sup>68</sup> Lopez, J., Martinez, E., Damas, E., et al., *Op.Cit.*, p.76

<sup>69</sup> Cansino, J. (2008). “Impuestos pigouvianos e incentivos fiscales para el fomento”. *Universidad de Sevilla*. p.4 (disponible en: [https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/89193/impuestos\\_pigouvianos\\_e\\_incentivos\\_fiscales\\_para\\_el\\_fomento.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/89193/impuestos_pigouvianos_e_incentivos_fiscales_para_el_fomento.pdf?sequence=1&isAllowed=y))

La problemática se encuentra en la decisión de clasificar el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono dentro del dominio de la política ambiental, apelando al artículo 192 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), en lugar de abordarlo como una cuestión de armonización fiscal<sup>70</sup>. Esta opción legislativa plantea serias preocupaciones sobre una potencial intromisión de la Unión Europea en el ámbito de la soberanía fiscal de los Estados miembros. Este enfoque, adoptado por el Consejo y el Parlamento Europeo, parece esquivar deliberadamente la necesidad de unanimidad requerida para las medidas de armonización fiscal<sup>71</sup>, optando en cambio por el procedimiento legislativo ordinario que solo requiere una mayoría cualificada. Dicha mayoría se define como el apoyo del 55% de los Estados miembros, representando al menos el 65% de la población total de la Unión, según el artículo 164 del Tratado de la Unión Europea (TUE).

La elección de este camino legislativo, si bien facilita la aprobación del mecanismo, sugiere una actuación que podría interpretarse como un atajo para evitar las rigurosas exigencias de consenso en materia fiscal. Al hacerlo, la Unión Europea parece estar actuando en el límite de sus competencias, potencialmente violando aspectos que son parte de la soberanía fiscal de los Estados miembros. Esta acción levanta dudas sobre si el CBAM, que en esencia posee características de un impuesto al gravar los productos importados en función de su contenido de carbono, debería haber sido aprobado por unanimidad conforme al artículo 113 del TFUE que establece que en materia de armonización fiscal se deberá seguir el procedimiento legislativo especial<sup>72</sup>.

Polonia expresó esta misma preocupación durante el proceso de aprobación del Reglamento y posteriormente formalizó su objeción mediante recurso (Caso C-505/23). Polonia solicitó la anulación de éste, argumentando que la base jurídica escogida era incorrecta. Ésta alega que la nueva normativa introduce medidas que tienen un carácter predominantemente fiscal, lo cual, según su interpretación, requeriría una base jurídica diferente, en concreto la del artículo 192

---

<sup>70</sup> Mercado, P., Pérez, E. J., Arana, E., & Serrano, J.L. (2012). *Derecho, Globalización, Riesgo y Medio Ambiente*. p.105 Tirant Lo Blanch. (disponible en: <https://www.tirantonline.com/cloudLibrary/ebook/info/9788490334478>)

<sup>71</sup> Serrano, F. (2023) Día de Europa: La fiscalidad ambiental en el marco del «Objetivo 55», LegalToday. (disponible en: <https://www.legaltoday.com/practica-juridica/derecho-fiscal/fiscalidad-internacional/dia-de-europa-la-fiscalidad-ambiental-en-el-marco-del-objetivo-55-2023-05-09/> ).

<sup>72</sup> *Id.*

del TFUE, ya que éste sí justifica adecuadamente este nuevo mecanismo<sup>73</sup> de naturaleza tributaria.

### 3.1.3. Tensiones con Estados no miembros

#### a. Intromisión en la soberanía de terceros Estados

La implementación del Sistema de Comercio de Emisiones de la Unión Europea (EU-ETS) no solo ha generado preocupaciones sobre potenciales infracciones a la soberanía de los Estados miembros de la unión, sino que también ha provocado descontento entre terceros países. Estos últimos han expresado su inquietud por considerar que, en ciertos aspectos, la Unión ha sobrepasado su ámbito competencial<sup>74</sup>.

La controversia más destacada se originó con la inclusión de las aerolíneas en el ámbito de aplicación del Sistema de Comercio de Emisiones de la Unión Europea (EU-ETS). El anexo de la Directiva 2008/101/CE<sup>75</sup> introdujo cambios en la Directiva 2003/87/CE, estipulando que las aerolíneas que tuvieran vuelos con origen y destino dentro de un Estado miembro debían compensar sus emisiones de gases de efecto invernadero mediante la adquisición de derechos de emisión.

Esta regulación imponía que compañías aéreas de países no miembros, como Estados Unidos o China, quedaran sujetas al Sistema de Comercio de Emisiones de la Unión Europea (EU-ETS), a pesar de no estar originalmente obligadas por dicho sistema. Esta medida, al forzar la participación de aerolíneas extranjeras en el EU-ETS por el simple hecho de operar vuelos hacia o desde Estados miembros de la UE, evidencia una controvertida extensión de la jurisdicción europea que roza la intromisión en la soberanía de otros Estados. Tal imposición

---

<sup>73</sup> Recurso interpuesto el 8 de agosto de 2023 — República de Polonia / Parlamento Europeo, Consejo de la Unión Europea (Asunto C-505/23) (2023/C 338/18). EUR-Lex. (disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:62023CN0505>).

<sup>74</sup> European Commission. (2021). Staff working document: Impact assessment accompanying the proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a carbon border adjustment mechanism. p.173 (disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SWD:2021:0603:FIN:EN:PDF> ).

<sup>75</sup> Directiva 2008/101/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. (DOUE 30 de marzo de 2010).

no solo generó tensión diplomática<sup>76</sup>, sino que también plantea cuestionamientos sobre la legitimidad de la UE para regular actividades fuera de sus fronteras físicas y legales.

Este enfoque ha sido criticado por extralimitar los límites de la autoridad de la Unión, afectando la operatividad global de las aerolíneas y sus estrategias comerciales internacionales, bajo el pretexto de la lucha contra el cambio climático. De esta forma, diversos Estados como Estados Unidos, China o India reaccionaron rápidamente tras su aprobación puesto que consideraron que se había incurrido en una violación de sus potestades soberanas por parte de la Unión.

El caso más relevante que refleja esta escalada de tensiones fue el C-366/10<sup>77</sup>, donde La Transport Association of America (ATA), junto a varias aerolíneas de forma, impugnaron esta medida. Su argumento principal fue que la Unión había extralimitado su ámbito competencial infringiendo tanto la soberanía de Estados no miembros como varios principios del derecho internacional, incluyendo la Convención de Chicago de 1944, que regula la aviación civil internacional. En concreto, según establece el apartado de marco jurídico de la sentencia se alega la violación de los artículos 1, 11, 12, 15, 17 y 24. En este apartado de alegaciones de la Sentencia se sostiene que la Unión no tenía derecho a imponer su sistema de comercio de emisiones a las aerolíneas por actividades realizadas fuera del espacio aéreo europeo, especialmente sobre alta mar y en los territorios de terceros países.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea acabó fallando que la inclusión de la aviación en el EU-ETS era compatible con el derecho internacional, incluida la Convención de Chicago, y no violaba la soberanía de otros países. El tribunal argumentó que la medida era una forma legítima de combatir el cambio climático y se aplicaba sin discriminación a todas las aerolíneas que operaban en la Unión Europea, independientemente de su nacionalidad<sup>78</sup>.

---

<sup>76</sup> Heredia, J. (2016). "Conflicto jurídico del Régimen de Comercio de Emisiones de la Unión Europea: Estudio de caso de la inclusión de las compañías aéreas por su contaminación y perjuicio al turismo". *Revista Cuatrimestral de las Facultades de Derecho y Ciencias Económicas y Empresariales*, pp 16-20. (disponible en: <https://revistas.comillas.edu/index.php/revistaicade/article/download/6792/6607/14820>)

<sup>77</sup> Tribunal de Justicia de la Unión Europea. (2011). Sentencia del Caso C-366/10, Air Transport Association of America and Others v Secretary of State for Energy and Climate Change. (disponible en: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=117193&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=2735147>).

<sup>78</sup> Apartados 148-157 de la Sentencia C-366/10.

La decisión fue controvertida y provocó una fuerte oposición por parte de países fuera de la UE, incluidos Estados Unidos, China e India, quienes argumentaron que la UE estaba actuando unilateralmente en un asunto que requería una solución global negociada bajo la cobertura de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)<sup>79</sup>. En respuesta a las tensiones diplomáticas y a las amenazas de represalias comerciales, la Unión Europea posteriormente suspendió temporalmente la aplicación del EU-ETS a los vuelos internacionales que entraban y salían de la UE, a la espera de una solución global para reducir las emisiones de la aviación internacional<sup>80</sup>.

Esta suspensión, conocida como "stop the clock", fue parte de los esfuerzos para facilitar las negociaciones internacionales hacia un esquema global para abordar las emisiones de la aviación<sup>81</sup>, lo que eventualmente llevó al desarrollo del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA).

#### b. Potencial confrontación con la normativa de la OMC

La creación y evolución del Sistema de Comercio de Emisiones de la UE (EU-ETS) no solo ha provocado debates sobre su impacto en la soberanía de los Estados, tanto miembros como no miembros de la Unión Europea, sino que también ha suscitado interrogantes acerca de su conformidad con las regulaciones internacionales establecidas por la Organización Mundial del Comercio (OMC)<sup>82</sup>. Una de las regulaciones que más controversia ha generado ha sido la implementación del Mecanismo de Ajuste de Frontera (CBAM) que se examinará a continuación.

---

<sup>79</sup> Heredia., *Op Cit.*, p.16.

<sup>80</sup> Decisión n ° 377/2013/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2013, que establece una excepción temporal a la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad Texto pertinente a efectos del EEE. (DOUE 24 de abril 2013).

<sup>81</sup> European Parliament. (2022). Digital sovereignty for Europe. p.2 ([disponible en: https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/698882/EPRS\\_BRI\(2022\)698882\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/698882/EPRS_BRI(2022)698882_EN.pdf)).

<sup>82</sup> Moreno, A. (2023). *El Derecho del Cambio Climático: Retos, instrumentos y litigios*. p.309 Tirant lo Blanch. (disponible en: <https://www.tirantonline.com/cloudLibrary/ebook/info/9788411472661> ).

### c. Mecanismo de Ajuste de Frontera por Carbono

#### i. Concepto

Como se mencionó anteriormente, el Mecanismo de Ajuste en Frontera es una iniciativa implementada por la Unión Europea, diseñada como un impuesto. Su principal objetivo es equiparar el coste energético de los productos fabricados dentro de las normas del Sistema de Comercio de Emisiones de la UE (EU-ETS) con aquellos producidos en países no miembros de la Unión que cuentan con regulaciones ambientales menos estrictas. Este mecanismo busca, por tanto, nivelar el campo de juego entre productores sujetos a diferentes estándares medioambientales, mitigando así la desventaja competitiva que podrían enfrentar los productores dentro de la UE sujetos a regulaciones más rigurosas<sup>83</sup>.

El propósito principal del mecanismo mencionado es combatir el fenómeno conocido como fugas de carbono. Este fenómeno ocurre cuando, ante las estrictas normativas climáticas de la Unión Europea, las industrias que deben adquirir derechos de emisión para compensar sus contaminantes optan por trasladarse a países fuera de la Unión que poseen regulaciones climáticas menos rigurosas<sup>84</sup>. Existen dos razones principales por las cuales las empresas se ven motivadas a realizar estas fugas de carbono. En primer lugar, hay un motivo directo: las industrias con emisiones significativas de gases de efecto invernadero (GEI) enfrentan un incremento en sus costes de producción al tener que comprar derechos de emisión, lo que afecta su competitividad. Por otro lado, hay un motivo indirecto: las empresas con procesos productivos que demandan grandes cantidades de energía, como las fábricas de manufactura intensiva, también se sienten incentivadas a establecer operaciones en países con regulaciones climáticas más laxas, donde los costes energéticos para sus procesos son sustancialmente menores<sup>85</sup>.

---

<sup>83</sup> Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. (2024). Mecanismo de ajuste en fronteras de carbono (CBAM). (disponible en: <https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/cbam.html>).

<sup>84</sup> Ramos, J., Martín, JM., & Macarro, JM., (2022). *Desafíos fiscales en un mundo post-COVID. Valoración y retos pendientes a nivel interno e internacional*. p.811 Tirant lo Blanch. <https://www.tirantonline.com/cloudLibrary/ebook/info/9788411135658>

<sup>85</sup> Hinojo, P. (2011). "El problema de las "fugas de carbono" y las opciones para afrontarlo". *ICE, Revista De Economía*, 1. p.115 (disponible en: <https://revistasice.com/index.php/ICE/article/view/1453>).

En este contexto, el esfuerzo de la Unión Europea por combatir el cambio climático podría resultar infructuoso sin medidas efectivas para abordar el impacto de la externalización de la producción en aquellos productos que sí cumplen con la regulación climática europea. Es aquí donde entra en juego el Mecanismo de Ajuste de Frontera, diseñado para contrarrestar dichos efectos. Sin embargo, esta iniciativa no ha estado libre de controversias, enfrentando críticas de la comunidad comercial internacional, que debate su compatibilidad con las normas y principios establecidos por la Organización Mundial del Comercio (OMC)<sup>86</sup>.

#### ii. Violación del principio de Responsabilidad Común pero Diferenciada

El principio de Responsabilidad Común Diferenciada es un concepto clave en la gestión climática global, introducido formalmente en la Declaración de Río de Janeiro sobre Medio Ambiente y Desarrollo de 1992<sup>87</sup>. Esta declaración reconoce como fundamental el derecho de todos los Estados a buscar su desarrollo y erradicar la pobreza, respetando al mismo tiempo su soberanía. En particular, el principio 6 destaca la importancia de considerar las necesidades de desarrollo específicas de los países en desarrollo. Más crucial aún, el principio 7 subraya que, aunque todos los países comparten una responsabilidad colectiva en la protección del medio ambiente, esta responsabilidad es diferenciada según la historia y el nivel de contribución de cada país a la problemática ambiental global. Esto refleja el reconocimiento de que los países desarrollados han alcanzado su estado actual a menudo a expensas de un considerable daño ambiental debido a sus emisiones contaminantes. Además, se enfatiza la obligación de los países desarrollados de cooperar con aquellos en desarrollo o en transición, brindándoles asistencia para que avancen hacia un desarrollo sostenible sin depender de la intensificación de las emisiones de carbono, favoreciendo el uso de energías limpias.

En resumen, el principio de Responsabilidad Común pero Diferenciada podemos considerarlo como una base para la cooperación internacional en la protección ambiental, equilibrando la carga de la acción entre los países. Mientras la responsabilidad "común" enfatiza la importancia de un esfuerzo colectivo entre naciones para preservar recursos cruciales para el bienestar

---

<sup>86</sup> Steinberg, F., Feás, E., & Touza, L., *Op.Cit.*, p.2

<sup>87</sup> Naciones Unidas. (1992). Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo.

global, la parte "diferenciada" permite ajustes en las obligaciones ambientales. Esto reconoce que los países varían en su capacidad económica, sus niveles de desarrollo, y su impacto histórico en la degradación ambiental<sup>88</sup>. Así, se busca fomentar un enfoque más equitativo y flexible que permita a cada país contribuir de acuerdo con sus propias capacidades y circunstancias, promoviendo al mismo tiempo el desarrollo sostenible en naciones menos avanzadas. Este principio se traduce en la práctica en políticas y compromisos diferenciados que reflejan esta dualidad de responsabilidad común y diferenciada, apoyando a los países en desarrollo mediante la provisión de tecnología, financiación y capacidades para alcanzar sus objetivos ambientales<sup>89</sup>.

Dentro del marco de la OMC, este concepto se manifiesta como el principio de Trato Especial y Diferenciado. Es muy relevante para este trabajo examinar si el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono, por su naturaleza fiscal, podría infringir dicho principio, dado que la Unión Europea al ser parte de la OMC está sujeta a su normativa.

El principio de Trato Especial y Diferenciado se encuentra incrustado en el propio Acuerdo de Marrakech<sup>90</sup> en que se establece la OMC, enfatizando que las estrategias para lograr el desarrollo sostenible deben ser flexibles y adaptarse a las necesidades e intereses particulares de cada país, considerando sus distintos niveles de desarrollo<sup>91</sup>. Este enfoque se refleja en el reconocimiento de que los países en desarrollo tienen derecho a un trato preferencial para facilitar su progreso económico y social<sup>92</sup>, un principio reafirmado en eventos clave como la Conferencia Ministerial de Bali<sup>93</sup> de 2013 donde se subraya que estas disposiciones son

---

<sup>88</sup> Mercado, P., Pérez E. J., Arana, E., *Op.Cit.*, p.133

<sup>89</sup> Pentinat, S. B. (2004). "Análisis jurídico del principio de responsabilidades comunes, pero diferenciadas". *Seqüência: estudos jurídicos e políticos*, p.155 (disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4817979> ).

<sup>90</sup> Organización Mundial del Comercio. (2024). Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio.

<sup>91</sup> Organización Mundial del Comercio. (2024). Disposiciones sobre trato especial y diferenciado. (disponible en: [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/devel\\_s/dev\\_special\\_differential\\_provisions\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/devel_s/dev_special_differential_provisions_s.htm)).

<sup>92</sup> *Id.*

<sup>93</sup> Organización Mundial del Comercio. (2024). Novena Conferencia Ministerial. Recuperado de [https://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/minist\\_s/mc9\\_s/mc9\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/thewto_s/minist_s/mc9_s/mc9_s.htm)

esenciales para todos los acuerdos de la OMC, reforzando su importancia en el marco del comercio global.

Por todo ello, numerosos son los acuerdos en particular que prevén un trato diferenciado y más favorable hacia los países en desarrollo. Algunos ejemplos pueden ser: el Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio (ADPIC), el cual, en su artículo 65<sup>94</sup>, establece periodos de transición más largos para los países en desarrollo, permitiéndoles más tiempo para cumplir con las obligaciones del acuerdo; o el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias<sup>95</sup>, que mientras prohíbe ciertas subvenciones en los países desarrollados, permite su uso en los países en desarrollo con el objetivo de fomentar su desarrollo comercial. De igual manera que el ADPIC, este acuerdo establece plazos de transición extendidos para los países en vías de desarrollo. Estas medidas son reflejo del compromiso de la OMC con los países en vías de desarrollo que merecen un trato especial para facilitar su inclusión en el sistema de comercio mundial<sup>96</sup>.

Atendiendo ahora a casos en particular, tanto el Órgano de Apelación como el Órgano de Solución de Diferencias de la Organización Mundial del Comercio han implementado el principio de Tratamiento Especial y Diferenciado en la resolución de disputas comerciales. Un ejemplo destacado es el caso DS246, referido a "Comunidades Europeas – Condiciones para la Concesión de Preferencias Arancelarias a los Países en Desarrollo". En esta instancia, India cuestionó el régimen de preferencias arancelarias generalizadas otorgadas exclusivamente a 12 países por las Comunidades Europeas, argumentando que esto la situaba en una desventaja competitiva. La decisión crucial del Órgano de Apelación subrayó la legitimidad de conceder beneficios arancelarios a ciertas naciones basándose en sus necesidades específicas de

---

<sup>94</sup> Organización Mundial del Comercio. (1994). El Acuerdo sobre los ADPIC y los Convenios de la OMPI.

<sup>95</sup> Organización Mundial del Comercio. (1997). Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias.

<sup>96</sup> Canseco, A. F. D. (2001). "Trato especial y diferenciado para países en desarrollo". *THEMIS: Revista de Derecho*, (43), p.249. (disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/download/articulo/5109807.pdf>).

desarrollo. Este razonamiento jurídico reconoce y justifica el otorgamiento de un trato preferencial y diferenciado en asuntos arancelarios, en favor de los países en desarrollo.<sup>97</sup>

El principio de Tratamiento Especial y Diferenciado también se aplicó en el caso DS141, "Comunidades Europeas – Ropa de Cama". En este litigio, India presentó una queja contra las Comunidades Europeas por la aplicación de aranceles antidumping definitivos a varios productos indios. El Grupo Especial determinó que las Comunidades Europeas habían violado las normas del Acuerdo Antidumping (AAD), ya que se espera que los países desarrollados busquen "soluciones constructivas" antes de imponer aranceles antidumping definitivos a las importaciones procedentes de países en desarrollo. Estas soluciones podrían incluir la imposición de aranceles a un nivel reducido o la aceptación de compromisos de precios por parte de los exportadores. De esta manera, se concedió un trato preferencial a India, reconociendo su estatus de país en desarrollo y promoviendo un enfoque más equitativo en la aplicación de medidas comerciales restrictivas<sup>98</sup>.

Por todo ello, después de este análisis teórico del trato especial y diferenciado y de su importancia en todos los acuerdos de la OMC, es evidente que la entrada en vigor del CBAM no contempla dicho principio. La normativa de la Unión Europea, al ser parte de la OMC, tiene que estar en consonancia con los principios y regulación de ésta en materia comercial<sup>99</sup>, y así mismo tradicionalmente los acuerdos intracomunitarios han respetado la normativa internacional<sup>100</sup>. En el Reglamento (UE) 2023/956, en el que entra en vigor el Mecanismo de Ajuste de Frontera (CBAM) no se atiende la posibilidad de establecimiento de un trato diferenciado respecto de aquellos países en desarrollo. El Reglamento únicamente menciona

---

<sup>97</sup> Organización Mundial del Comercio (OMC). (2003). Comunidades Europeas – Condiciones para la concesión de preferencias arancelarias a los países en desarrollo (DS246). (disponible en: [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/cases\\_s/ds246\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/cases_s/ds246_s.htm))

<sup>98</sup> Organización Mundial del Comercio (OMC). (2000). Comunidades Europeas – Ropa de cama (DS141). (Disponible en: [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/cases\\_s/ds141\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/cases_s/ds141_s.htm)).

<sup>99</sup> Artículo II del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio.

<sup>100</sup> Véase Velut, JB., Baeza-Breinbauer, D., De Bruijne, M., Garnizova, E., Jones, M., Kolben, K., Oules, L., Rouas, V., Tigere Pittet y F., Zamparutti, T. (2022), *Comparative Analysis of Trade and Sustainable Development Provisions in Free Trade Agreements*, The London School of Economics and Political Science p.28. (disponible en: [Report \(lse.ac.uk\)](https://www.lse.ac.uk/TradeandSustainableDevelopment/Reports/TradeandSustainableDevelopmentProvisionsinFreeTradeAgreements)).

en el preámbulo el compromiso de la Unión a prestar asistencia técnica a países menos desarrollados sin establecer ningún tipo de medida transitoria o comercial menos gravosa para estos países.

En conclusión, para estar en mayor consonancia con la normativa y jurisprudencia internacional anteriormente explicada, el Reglamento podría haber previsto la condición de especial vulnerabilidad en la que se encuentran los países en vías de desarrollo, y el impacto que nuevo mecanismo tendrá en sus economías<sup>101</sup> para así establecer medidas para adaptar progresivamente las exportaciones provenientes de estos países a los umbrales de exigencias climáticas de la Unión. Por ejemplo, permitir mayores periodos de transitoriedad para los productos provenientes de estos países o consentir umbrales de emisión menos exigentes a los productos provenientes de estos países<sup>102</sup>. Éstas podrían haber sido medidas efectivas para atender a situación de estas regiones, y, por tanto, cumplir con la normativa comercial internacional.

iii. Proteccionismo encubierto contrario al principio de Trato Nacional de la OMC.

En el apartado anterior, se analizó cómo el Mecanismo de Ajuste de Carbono en Fronteras (CBAM) de la Unión Europea podría enfrentarse a potenciales conflictos con la normativa de la OMC en relación con el desarrollo de países emergentes y principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas. Asimismo, la preocupación hacia este instrumento la comparten tanto economías en vías de desarrollo como las desarrolladas<sup>103</sup> en relación con la posible infracción de uno de los pilares fundamentales de la Organización Mundial del Comercio (OMC): el principio de Trato Nacional, según se establece en el artículo III del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT).

---

<sup>101</sup>UNCTAD. (2021). A European Union Carbon Border Adjustment Mechanism: Implications for developing countries. (disponible en: [https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2021d2\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2021d2_en.pdf)).

<sup>102</sup> Canseco, A. F. D., *Op.Cit.*, p.250.

<sup>103</sup> Organización Mundial del Comercio (2020), Acta de la reunión del consejo del comercio de mercancías 25 y 26 de noviembre de 2020, pp: 34-37, (disponible en: <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=s:/G/C/M138.pdf&Open=True>).

El principio de Trato Nacional pone de manifiesto la importancia de tratar de manera equitativa a los productos importados y a los producidos localmente en lo que respecta a las políticas de tributación y regulación dentro de un país. Este principio insiste en que las leyes, impuestos y otros requisitos que afectan a la comercialización, uso o distribución de bienes deben ser aplicados sin favorecer injustamente a los productos locales frente a los extranjeros<sup>104</sup>. Se destaca además que no se deben imponer cargas fiscales o cualquier otra clase de gravámenes más onerosos a los productos importados en comparación con los similares nacionales.

De igual manera, se subraya la prohibición de restricciones cuantitativas<sup>105</sup> que obliguen al uso de productos nacionales en proporciones específicas para ciertas actividades de producción o consumo, aunque se admiten algunas excepciones en casos particulares como en las compras del gobierno y subsidios directos a productores locales, siempre que estas prácticas no interfieran con el principio general de equidad. El artículo III del GATT reafirma el compromiso con un comercio internacional basado en la equidad, evitando prácticas que puedan interferir en la competencia a favor de los productos domésticos en detrimento de los importados<sup>106</sup>.

La implementación del Mecanismo de Ajuste de Carbono en Fronteras podría enfrentarse directamente a los principios establecidos en el Artículo III del GATT. Este análisis, que se desarrollará a continuación, examinará las posibles áreas de conflicto entre el CBAM y la normativa sobre el Trato nacional en lo que respecta a la tributación y regulación interna.

El objetivo clave del nuevo mecanismo es contrarrestar la fuga de carbono, un fenómeno observado tras la implementación del EU-ETS, donde empresas de sectores de alta demanda energética movieron su producción a regiones con menores restricciones ambientales para

---

<sup>104</sup> Mazzoni, A. & Malaguti, M. C. (2021). *Derecho del Comercio Internacional. Fundamentos y Perspectivas*. pp. 89 y 90. Tirant lo Blanch. (disponible en: <https://www.tirantonline.com/cloudLibrary/ebook/info/9788413555720> )

<sup>105</sup> *Id.*

<sup>106</sup> Organización Mundial del Comercio. (2024). Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT 1994) - Artículo III: Trato nacional en materia de tributación y de reglamentación interiores.

beneficiarse de costes energéticos más reducidos<sup>107</sup>. Desde el fin del período transitorio el 31 de diciembre de 2025<sup>108</sup>, el ajuste impondrá un gravamen a las importaciones de industrias específicas en países sin sistemas de derechos de emisión comparables al de la Unión. El CBAM podría alinearse con el Artículo III del GATT al buscar equilibrar las importaciones con la producción nacional, y si este fuera conforme a alguna de las excepciones recogidas en el artículo XX del GATT o al concepto de ajuste fiscal de frontera<sup>109</sup>.

Reformulando la referencia a las directrices de la Organización Mundial del Comercio, para aplicar ciertos gravámenes sin tener que adherirse estrictamente a las condiciones detalladas para las excepciones generales en el artículo XX del GATT, se recurre a la estrategia de los ajustes fiscales en frontera, especificada en el artículo II.2.a) del GATT. Esta disposición autoriza la imposición de impuestos a los productos importados si estos enfrentan un impuesto análogo en el territorio al que se importan, siempre que los productos nacionales estén sujetos a un gravamen comparable<sup>110</sup>. En este contexto, surge la interrogante de si el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono se alinea con este instrumento, particularmente en situaciones donde el Sistema de Comercio de Emisiones de la UE (EU-ETS) impone una carga fiscal parecida a las empresas dentro de su jurisdicción. La respuesta es negativa por varias razones.

En primer lugar, ha sido el propio TJUE el que ha rechazado la posibilidad que el mercado EU-ETS tenga naturaleza de tipo tributaria. En la Sentencia del 21 de diciembre de 2011, afirma que este instrumento no pretende generar un ingreso de naturaleza recaudatoria en favor de los poderes públicos (párrafo 143), al igual que establece que el régimen de comercio de los derechos de emisión constituye por su propia naturaleza un mercado y no un gravamen o tasa (párrafo 147)<sup>111</sup>. Por tanto, no se puede equiparar las exigencias del EU-ETS con la naturaleza impositiva del CBAM.

---

<sup>107</sup> González H., *Op.Cit.*, p.115.

<sup>108</sup> Artículo 32 del Reglamento 2023/956.

<sup>109</sup> Pons, X. F. (2020). “La propuesta de la Unión Europea relativa a un impuesto sobre el carbono en frontera y su compatibilidad con las normas de la Organización Mundial del Comercio”. *Revista de educación y derecho= Education and law review*, (21), p.5. (disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7388653> ).

<sup>110</sup> *Id.*

Por otro lado, existen dudas sobre la comparación del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (CBAM) con los ajustes fiscales en frontera tal como se definen en el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) por la naturaleza del producto gravado. Históricamente, estos ajustes se aplican a componentes físicos específicos utilizados en la elaboración de ciertos productos, por ejemplo, el oro en la fabricación de joyería. Esto es posible porque se puede determinar con precisión la cantidad de oro utilizado para crear una pieza de joyería y, por lo tanto, aplicar un impuesto en el producto final equivalente al que se aplicaría en el país importador. Sin embargo, la situación se complica al intentar aplicar un ajuste basado en las emisiones de gases contaminantes, dado que resulta considerablemente más complejo establecer con exactitud la cantidad de emisiones generadas en la producción de un producto específico, lo cual podría llevar a errores de cálculo<sup>112</sup>.

Finalmente, el objetivo principal de los ajustes en frontera es igualar las condiciones de competencia entre los productos nacionales y los importados, asegurando que estos últimos no gocen de una ventaja competitiva injusta<sup>113</sup>. Sin embargo, al existir la asignación gratuita de derechos de emisión, surge otra complejidad que cuestiona la compatibilidad del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono con la normativa de la OMC<sup>114</sup>.

Durante el periodo (2026-2034), mientras las empresas dentro de la UE pueden beneficiarse temporalmente de permisos de emisión sin coste, las importaciones sujetas al CBAM enfrentarán tasas adicionales por sus emisiones de carbono<sup>115</sup>. La simultaneidad del CBAM con las asignaciones gratuitas genera una situación compleja. Por un lado, se busca proteger a la industria europea y evitar la fuga de carbono, pero por otro, se impone una carga adicional a

---

<sup>112</sup> Pons, X. F., *Op.Cit.*, p.11.

<sup>113</sup> Hinojo, P. *Op.Cit.*, p.115.

<sup>114</sup> Pons, X. F., *Op.Cit.*, p.5.

<sup>115</sup> European Parliament. (2024). *Carbon border adjustment mechanism*. (disponible en: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/package-fit-for-55/file-carbon-border-adjustment-mechanism>)

las importaciones que es, en efecto, una barrera comercial que genera una ventaja en favor de la producción de la Unión a través de una medida proteccionista<sup>116</sup>.

Así, la presencia de dichas asignaciones gratuitas podría distorsionar la igualdad de condiciones pretendida por los ajustes fiscales en frontera. Estas asignaciones, que asimismo cuentan con un claro sesgo sectorial al ser atribuidas a determinados sectores únicamente y no a todos los que operan en el EU-ETS, suponen un claro trato diferenciado y más favorable hacia las empresas que operan en el mercado europeo<sup>117</sup>.

Por todas las razones expuestas, no se debe equiparar el mecanismo propuesto por la Unión con los ajustes de frontera establecidos en el GATT.

La otra vía en la que cabría justificar el CBAM sería a través de las excepciones generales establecidas en el artículo XX del GATT. Las dos excepciones que podrían justificar el establecimiento del CBAM, conforme a la normativa del GATT y más en concreto con el principio de Trato Nacional, serían las recogidas en los apartados<sup>118</sup> b) y g), éstas permiten que se apliquen las medidas:

b) necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales;

g) relativas a la conservación de los recursos naturales agotables, a condición de que tales medidas se apliquen juntamente con restricciones a la producción o al consumo nacionales

---

<sup>116</sup> Steinberg, F., Feás, E., & Touza, L. L. (2023). “El “arancel al carbono (CBAM)”: ¿proteccionismo verde o liderazgo global contra el cambio climático?”. *Análisis del Real Instituto Elcano (ARI)*. p.2, (disponible en: <https://media.realinstitutoelcano.org/wp-content/uploads/2023/03/el-arancel-al-carbono-cbam-proteccionismo-verde-o-liderazgo-global-contra-el-cambio-climatico.-real-instituto-elcano.pdf> ).

<sup>117</sup> Ortiz-Arce, S., Anibarro, S., Pérez, Sanz, I., et al., 2014). *Cambio Climático y Unión Europea*. p.47 Tirant Lo Blanch. p.47 (disponible en: <https://www.tirantonline.com/cloudLibrary/ebook/info/9788490537183>).

<sup>118</sup> Pons, X. F., *Op.Cit.*, pp.8-11.

Respecto a la excepción mencionada en el apartado b), se autorizan restricciones comerciales siempre y cuando sean imprescindibles para garantizar la protección de la salud y la vida humanas, de animales o de plantas. Se podría argumentar que el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (CBAM), al perseguir la reducción de las emisiones de gases contaminantes —conocidos por sus efectos perjudiciales sobre los ámbitos de protección señalados—, encaja dentro de este propósito. Sin embargo, existen varios motivos por los cuales el CBAM no se ajusta plenamente a esta excepción.

En primer lugar, existe un precedente en las resoluciones de la Organización Mundial del Comercio (OMC) que señala la posible inadecuación de implementar medidas comerciales restrictivas por motivos ambientales bajo la cobertura de la excepción b). Un ejemplo claro se encuentra en el caso de *Brasil contra Neumáticos Recauchutados*, en el cual el Grupo Especial desestimó el argumento de Brasil de limitar importaciones basándose en motivos ambientales amparados por la excepción b), al determinar que tales restricciones ambientales solo tenían un efecto marginal en la protección de los grupos de interés y, por lo tanto, no satisfacían el criterio de ser medidas necesarias. De esta manera, se concluye que, aunque es fundamental adoptar medidas de protección ambiental (como en el caso del CBAM), es preferible que estas se alineen con políticas de alcance global. Así, se entiende que el objetivo de protección ambiental no puede justificarse plenamente bajo la excepción b), si el impacto sobre el medio ambiente es solo marginal<sup>119</sup>.

Además, resulta complicado fundamentar el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (CBAM) dentro de la excepción b), dado que históricamente esta cláusula se ha aplicado a cuestiones que impactan directamente los grupos de protección a nivel nacional o territorial. Es decir, las medidas diseñadas para abordar problemas medioambientales de alcance transnacional no han encontrado cabida bajo esta excepción, ya que tradicionalmente se ha interpretado que se refiere a la protección inmediata y directa dentro de los límites geográficos del país que aplica la medida<sup>120</sup>.

---

<sup>119</sup> Organización Mundial del Comercio. (2007). Brasil – Medidas que afectan la importación de neumáticos recauchutados (WT/DS332/AB/R). (disponible en: <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=S:/WT/DS/332ABR.pdf&Open=True>)

<sup>120</sup> Condon, B. J. (2012). “La” Polinización Cruzada” en la interpretación de los acuerdos de la OMC en los casos de comercio y medio ambiente.” *Revista de Derecho Económico Internacional*, 2(3), p.76. (disponible en: [http://dei.itam.mx/archivos/articulo3/segundo\\_articulo\\_marzo.pdf](http://dei.itam.mx/archivos/articulo3/segundo_articulo_marzo.pdf) )

En este sentido, una política como el CBAM, cuyo propósito es imponer gravámenes sobre las emisiones de gases de efecto invernadero producidas fuera de las fronteras del país implementador, se aleja del espíritu original de la excepción b). El nuevo ajuste busca mitigar el impacto ambiental global incentivando prácticas más sostenibles a nivel internacional, un enfoque que, se desvía de la intención original de la excepción, que es proteger la salud y el medio ambiente dentro del propio territorio<sup>121</sup>.

Otra excepción que podría aplicarse para justificar el CBAM, es la contenida en el apartado g), esta cláusula tradicionalmente se ha asociado con recursos naturales agotables de carácter tangible y limitado, como pueden ser los minerales críticos. Sin embargo, recientemente esta excepción abarca también elementos como el aire limpio, que es precisamente uno de los objetivos de protección del mecanismo introducido por la Unión. Este enfoque fue respaldado en el caso de *Estados Unidos - Medidas concernientes a la gasolina reformulada y convencional*<sup>122</sup>, donde se reconoció la aplicación de esta excepción a la protección de recursos como el aire, ampliando así el entendimiento de qué constituye un recurso natural agotable bajo la normativa de la OMC.

El Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono podría ajustarse a la excepción g), ya que esta no requiere que las medidas tengan un impacto exclusivamente dentro de los límites jurisdiccionales para su aplicación. En otras palabras, no es imprescindible que los Estados pertenecientes OMC actúen solo dentro de su jurisdicción<sup>123</sup> (en este caso la Unión Europea sería el territorio jurisdiccional) para proteger un recurso natural escaso, como en este caso es el aire limpio. El CBAM tiene como objetivo la protección de este recurso, reconocido por su naturaleza transfronteriza, dado que la calidad del aire no puede limitarse a regiones geográficas específicas.

---

<sup>121</sup> Pons, X. F., *Op.Cit.*, p.9.

<sup>122</sup> Organización Mundial del Comercio. (1996). *Estados Unidos - Medidas concernientes a la gasolina reformulada y convencional*. (disponible en: [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/2r.pdf](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/2r.pdf)).

<sup>123</sup> Horn, H., & Mavroidis, P. C. (2010). "Climate change and the WTO: legal issues concerning border tax adjustments". *Japanese YB Int'l L.*, 53, p.29.(disponible en: [https://heinonline.org/hol-cgi-bin/get\\_pdf.cgi?handle=hein.journals/jpyintl53&section=5](https://heinonline.org/hol-cgi-bin/get_pdf.cgi?handle=hein.journals/jpyintl53&section=5) ).

Sin embargo, la aplicación del CBAM dentro de esta excepción no es posible por varias razones. Primero, aunque esta excepción admite la protección de recursos naturales agotables, incluso aquellos que no tienen un valor económico significativo en el mercado, una interpretación amplia y sistemática podría llevar a los Estados miembros de la OMC a implementar, de manera encubierta, políticas proteccionistas bajo la apariencia de conservación. Estas medidas, aunque presentadas como esfuerzos de protección ambiental, corren el riesgo de convertirse en herramientas para restringir el comercio de forma injustificada, disfrazando objetivos proteccionistas detrás de la conservación de recursos naturales<sup>124</sup>.

Además, es crucial tener en cuenta el segundo requisito de la excepción, que dicta que las medidas solo se justifican si se implementan de manera conjunta con limitaciones equivalentes a la producción o al consumo dentro del propio territorio. Esto significa que, para que el nuevo mecanismo introducido por la Unión se ajuste legítimamente a esta excepción, a nivel comunitario deberían establecerse restricciones paralelas de igual naturaleza sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> que impacten de forma similar en los costes tanto para las empresas dentro de la Unión como para aquellas en países externos. Esto implica un equilibrio en el tratamiento de las emisiones, asegurando que las políticas internas reflejen las mismas exigencias ambientales y económicas impuestas a los productos importados, para mantener la coherencia y justicia en el enfoque de la UE hacia la reducción de las emisiones globales<sup>125</sup>.

Por otra parte, como ya se ha mencionado, la sentencia C-366/10 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), determinó que el Sistema de Comercio de Emisiones de la UE (EU-ETS) no posee una naturaleza tributaria, sino que opera según principios de mercado. Por lo tanto, existe una diferencia fundamental entre la esencia del EU-ETS, que es un mercado, y las medidas impuestas por el CBAM, que es una medida de carácter fiscal.

Adicionalmente, las obligaciones que recaen sobre las empresas dentro de los sectores sujetos al EU-ETS no son comparables con las cargas que enfrentarán los productos afectados por el

---

<sup>124</sup> Marrero, I., Pérez C., Segura, A., Martínez, L. M., et.al., (2022). *Derecho Internacional Económico*. pp 209-210 Tirant lo Blanch. (disponible en: <https://www.tirantonline.com/cloudLibrary/ebook/info/9788411136020> ).

<sup>125</sup> Marrero, I., Pérez C., et.al., *Op.Cit.*, p.50.

CBAM. Esto se debe principalmente a la concesión de asignaciones gratuitas a ciertas empresas participantes en el EU-ETS hasta el año 2034, que puede generar importantes ventajas económicas. Aquellas empresas que continúen recibiendo asignaciones de derechos de forma gratuita, y éstas sean superiores a las que necesitarían para cubrir sus emisiones de carbono, podrán acudir al mercado de comercio de derechos de emisión, vender el excedente de derechos que han obtenido de forma gratuita y obtener un beneficio económico<sup>126</sup> discriminatorio para las empresas exportadoras de terceros países.

En resumen, este análisis finaliza con la conclusión de que el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono representa un obstáculo al comercio. Al no encontrar justificación como mecanismo de ajuste fronterizo conforme a las normativas de la Organización Mundial del Comercio (OMC), ni alinearse con las excepciones generales del artículo XX del GATT, el nuevo mecanismo se revela efectivamente como una medida proteccionista y discriminatoria, contraria al principio de Trato Nacional, destacando su papel más como una barrera al libre comercio que como una herramienta legítima de política ambiental en el marco del derecho comercial internacional<sup>127</sup>.

#### **IV. CAMBIO DEL CONTEXTO GLOBAL**

Enfrentar y mitigar el cambio climático es el desafío más importante para la humanidad en la actualidad; resulta indiscutible su existencia y el profundo efecto que ejerce en la vida de todos. En este contexto, el diseño del Mercado de Emisiones de la UE (EU-ETS) y, por extensión, el Mecanismo de Ajuste en Fronteras de Carbono (CBAM) representan herramientas meticulosamente concebidas que son representación del compromiso de la Unión Europea con la acción climática. No obstante, consecuencias derivadas de estos instrumentos, particularmente del CBAM, generan preguntas sobre si sus objetivos subyacentes son verdaderamente ambientales.

Es fundamental considerar el panorama geopolítico mundial actual para entender el propósito

---

<sup>126</sup> Salassa, R., (2013). *La tributación de la renta derivada del comercio de derechos de emisión de dióxido de carbono*. p.59 Tirant Lo Blanch. (disponible en: <https://www.tirantonline.com/cloudLibrary/ebook/info/9788490330104> )

<sup>127</sup> Marrero, I., et al., *Op.Cit.*, p.209.

detrás de la implementación del Mecanismo de Ajuste en Fronteras de Carbono. Este contexto está marcado por un momento crítico en los principios que dieron origen al Sistema de Bretton Woods, fundamentos que inspiraron la creación del GATT y, por consiguiente, de la OMC. La globalización y el libre comercio, objetivos centrales del GATT, alcanzaron su apogeo antes de la crisis financiera de 2008<sup>128</sup>. En este escenario, aunque existía una dominancia evidente de los países desarrollados sobre los emergentes, la globalización propició beneficios mutuos en cierta medida<sup>129</sup>.

Por un lado, las naciones industrializadas consolidaron su supremacía, ejerciendo un control institucional casi total, mientras que, por otro lado, aunque no experimentaron un crecimiento económico tan acelerado como sus contrapartes en desarrollo<sup>130</sup>, acumularon avances significativos en producción de bienes de alto valor añadido, como tecnología, manteniéndose así siempre un paso adelante<sup>131</sup>. En contraste, los países en desarrollo se vieron considerablemente favorecidos por la globalización, al poder exportar de forma masiva sus productos y recursos naturales y convirtiéndose en los lugares de deslocalización que los países desarrollados utilizaban para externalizar partes de sus procesos productivos que no generan grandes niveles de valor añadido, logrando salir de la extrema pobreza y experimentando un notable crecimiento económico, gracias a la integración global<sup>132</sup>.

Sin embargo, la realidad actual se aleja significativamente de cualquier estado de equilibrio. Por un lado, en los países desarrollados se evidencia una creciente desigualdad y una progresiva erosión de las clases medias, situación que alimenta un creciente descontento entre la población respecto a sus circunstancias actuales y facilita la emergencia de movimientos proteccionistas, como fue el caso de Donald Trump en Estados Unidos<sup>133</sup>.

---

<sup>128</sup> Balaam, D. N., & Dillman, B. (2015). *Introduction to International Political Economy*. p.275 (disponible en: *Routledge eBooks*. <https://doi.org/10.4324/9781315663838> )

<sup>129</sup> O'Sullivan, M. (2019). *The levelling: What's Next After Globalization*. pp.136 y 137 Hachette UK.

<sup>130</sup> O'Sullivan, M., *Op.Cit.*, p.14

<sup>131</sup> Fuenzalida, J. (2002). *Valor agregado, crecimiento y comercio internacional*. *Pharos*, 9(2). p.3. (disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/208/20809207.pdf> )

<sup>132</sup> Balaam, D. N., & Dillman, B. (2015). *Op.Cit.*, p.85

<sup>133</sup> O'Sullivan, M. (2019). *The levelling: What's Next After Globalization*. p.10, Hachette UK.

Por otro lado, los países que tradicionalmente ocupaban los escalafones más bajos en el espectro del desarrollo ahora aspiran a alcanzar los niveles de progreso y estándares de vida propios de las naciones desarrolladas, considerando insuficiente su rol histórico como proveedores de recursos y centros de manufactura para los más avanzados. Un reflejo de este cambio de actitud fue la formación del Grupo de los 77, actualmente Grupo de los 24<sup>134</sup>, en el contexto de Bretton Woods, simbolizando la solidaridad entre países en desarrollo y menos desarrollados en su lucha contra el dominio de las naciones industrializadas. Además, con el objetivo de superar a los países desarrollados, las regiones en proceso de desarrollo han comenzado a modificar su posición en el espectro internacional, mostrando un interés creciente por involucrarse en la producción de bienes de mayor valor añadido, los cuales tradicionalmente han sido dominio casi exclusivo de las economías avanzadas<sup>135</sup>.

Dentro de las economías emergentes, las asiáticas, han sido las que han logrado mayores avances significativos, erigiéndose actualmente como los principales competidores directos de las naciones tradicionalmente consideradas desarrolladas<sup>136</sup>. Un ejemplo destacado de este viraje en el panorama internacional es China. En respuesta a una desaceleración económica a partir de 2014, el país implementó un conjunto de medidas enérgicas con el objetivo de convertirse en un líder mundial en el ámbito de las tecnologías disruptivas, un sector previamente dominado por países avanzados<sup>137</sup>. Además de China, otras economías asiáticas como la India, la de Tailandia y o la de Indonesia se han posicionado como rivales destacados en este nuevo contexto global<sup>138</sup>.

---

<sup>134</sup> Novales, A. “El tercer mundo y la reforma del sistema monetario internacional”. *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, p.12 (disponible en: <https://revistas.unam.mx/index.php/rri/article/view/87259> ).

<sup>135</sup> O’Sullivan, M. *Op.Cit*

<sup>136</sup> Sedik, T. S. (2018). “Revolución digital en Asia”. *Finance & Development*. p.31 (disponible en: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/spa/2018/09/pdf/sedik.pdf> ).

<sup>137</sup> Estévez, A. B. (2019). “China como líder innovador, entre el éxito y las dudas”. *Análisis del Real Instituto Elcano (ARI)*, (75), 1. (disponible en: <https://media.realinstitutoelcano.org/wp-content/uploads/2021/11/ari75-2019-blancoestevez-china-lider-innovador-entre-exito-dudas.pdf> )

<sup>138</sup> Sedik, T. S., *Op.Cit.*, p.32

Frente a la amenaza que representa el cambio climático, y en el marco de la actual lucha contra este fenómeno, los países desarrollados han comenzado a adoptar estrategias que, aunque en teoría se presentan como esfuerzos para combatir el cambio climático, en realidad pueden contener elementos de proteccionismo. Un ejemplo destacado es Estados Unidos, donde en 2021 se promulgó la Ley de Reducción de la Inflación (IRA, por sus siglas en inglés), autorizando el mayor presupuesto jamás destinado a infraestructuras climáticas. Esta legislación refleja una clara política mercantilista por parte de la administración de Biden, al designar más de 400,000 millones de dólares en subsidios que resultan incompatibles con las normas de la Organización Mundial del Comercio (OMC)<sup>139</sup>.

Por todo ello, tras el detallado estudio sobre las discordancias del Mecanismo de Ajuste en Fronteras de Carbono (CBAM) dentro del marco legal europeo y frente a las regulaciones de la Organización Mundial del Comercio (OMC), se han identificado claras señales de un trasfondo proteccionista en el CBAM. Este enfoque se enmarca en el esfuerzo continuo de las potencias establecidas por preservar su hegemonía global, asegurando su liderazgo en la transición hacia una economía más verde y sostenible, mientras buscan mantener una ventaja competitiva sobre otras naciones<sup>140</sup>.

---

<sup>139</sup> Steinberg, F., Feás, E., & Touza, L., *Op.Cit.*, p.2

<sup>140</sup> Marrero, I., Pérez C., et.al., *Op.Cit.*, p.208.

## V. CONCLUSIONES

### PRIMERA:

La lucha contra el cambio climático representa un asunto de evidente alcance mundial, cuyos efectos se extienden más allá de las meras políticas ambientales. Abordarlo implica una reorientación completa de la acción gubernamental y de la totalidad de nuestro sistema económico. Este problema se produce en un momento en que el mundo experimenta un declive de la globalización a favor de un auge del regionalismo. Por consiguiente, es necesario analizar todas las políticas que se implementen en respuesta al cambio climático, para así asegurarse de que su objetivo sea la descarbonización de nuestras economías y no simplemente servir como tácticas de proteccionismo político para así generar ventajas competitivas en favor de determinadas regiones.

### SEGUNDA:

En relación con el desarrollo del Mercado de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea, es palpable el profundo compromiso de la Unión en la lucha contra el cambio climático. Al examinar las etapas de su evolución, se aprecia cómo este mecanismo se ha elaborado de forma precisa, implementando gradualmente sus diversas fases para garantizar la mejor adaptación al mismo de los sectores que, paulatinamente, han ido siendo obligados a operar en él. Sin embargo, en algunas ocasiones, la normativa de la Unión por ampliar su alcance podría haber excedido sus competencias, interfiriendo en asuntos que afectan la soberanía de Estados no miembros, como ocurrió con la inclusión del sector aeronáutico.

### TERCERA:

Por último, en cuanto al Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (CBAM), la última medida adoptada por la Unión Europea en materia ambiental, el trabajo revela que, si bien es evidente su implicación medioambiental, su implementación va a plantear numerosas controversias. Por un lado, su aprobación ha infringido las competencias soberanas de los Estados miembros, ya que, dada su naturaleza fiscal, debería haberse incorporado mediante un proceso de armonización fiscal que exige unanimidad, en vez de seguir el procedimiento

utilizado para las medidas medioambientales, ya que esta medida, a pesar de su fundamentación ambiental, tiene una profunda implicación fiscal. Por otro lado, el carácter proteccionista de este mecanismo ha sido un tema recurrente en el trabajo, sugiriendo que podría contravenir las normativas internacionales de la Organización Mundial del Comercio (OMC), específicamente el principio de Responsabilidad Común pero Diferenciada y el principio de Trato Nacional. A pesar del papel líder de la Unión Europea en la descarbonización de nuestras economías, la implementación de este nuevo instrumento podría desviarse de estos objetivos, encubriendo un trasfondo proteccionista como respuesta a las nuevas dinámicas globales.

## **VI. BIBLIOGRAFÍA:**

### **1. LEGISLACIÓN, DERECHO DE LA UNIÓN Y CONVENIOS INTERNACIONALES**

Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. (2024). Protocolo de Kioto.

Directiva 2003/87/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directivas 96/61/CE del Consejo (DOUE 25 de octubre 2003).

Directiva 2008/101/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. (DOUE 30 de marzo de 2010)

Directiva 2009/28/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables y por la que se modifican y se derogan las Directivas 2001/77/CE y 2003/30/CE. (DOUE 5 de junio de 2009).

Decisión n ° 377/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2013 , que establece una excepción temporal a la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad Texto pertinente a efectos del EEE. (DOUE 24 de abril 2013)

Decisión n° 1/2023 del Comité Mixto creado por el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, de 24 de marzo de 2023, por la que se establecen disposiciones relativas al Marco de Windsor (DOUE 17 de abril de 2023)

Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de octubre de 2015, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE. (DOUE 9 de octubre 2015).

Instrumento de Ratificación del Protocolo de Kyoto al Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, hecho en Kyoto el 11 de diciembre de 1997. (BOE 8 de febrero de 2005).

Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. (BOE, 10 de marzo de 2005).

Naciones Unidas. (1992). Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo.

Organización Mundial del Comercio. (2024). Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT 1994) - Artículo III: Trato nacional en materia de tributación y de reglamentación interiores.

Organización Mundial del Comercio. (1994). Acuerdo sobre los ADPIC y los Convenios de la OMPI.

Organización Mundial del Comercio. (1997). Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias.

Organización Mundial del Comercio. (1994). Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio.

Reglamento de Ejecución UE 2018/2066, de 19 de diciembre, sobre el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero en aplicación de la Directivas 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 601/2012 de la Comisión, (DOUE 19 de diciembre de 2018)

Reglamento (UE) 1031/2010 de la Comisión de 12 de noviembre de 2010 sobre el calendario, la gestión y otros aspectos de las subastas de los derechos de emisión de gases de efecto invernadero con arreglo a la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad. (DOUE 18 de noviembre de 2010)

Reglamento (UE) 2023/956 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023 por el que se establece un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono. (DOUE 16 mayo 2023).

Tratado de la Unión Europea y Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Versiones consolidadas. Protocolos. Anexos. Declaraciones anejas al Acta Final de la Conferencia intergubernamental que ha adoptado el Tratado de Lisboa (DOUE 30 de marzo de 2010).

## 2. JURISPRUDENCIA Y RESOLUCIONES OMC

Organización Mundial del Comercio. (2007). Brasil – Medidas que afectan la importación de neumáticos recauchutados (WT/DS332/AB/R). (disponible en: <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=S:/WT/DS/332ABR.pdf&Open=True>)

Organización Mundial del Comercio (OMC). (2003). Comunidades Europeas – Condiciones para la concesión de preferencias arancelarias a los países en desarrollo (DS246). (disponible en: [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/cases\\_s/ds246\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/cases_s/ds246_s.htm))

Organización Mundial del Comercio (OMC). (2000). Comunidades Europeas – Ropa de cama (DS141). (Disponible en: [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/cases\\_s/ds141\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/cases_s/ds141_s.htm))

Organización Mundial del Comercio. (2024). Disposiciones sobre trato especial y diferenciado. (disponible en: [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/devel\\_s/dev\\_special\\_differential\\_provisions\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/devel_s/dev_special_differential_provisions_s.htm))

Organización Mundial del Comercio. (1996). Estados Unidos - Medidas concernientes a la gasolina reformulada y convencional. (disponible en: [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/2r.pdf](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/2r.pdf))

Recurso interpuesto el 8 de agosto de 2023 — República de Polonia / Parlamento Europeo, Consejo de la Unión Europea (Asunto C-505/23) (2023/C 338/18). EUR-Lex. (disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:62023CN0505>)

Tribunal de Justicia de la Unión Europea (1996). Sentencia del Caso C-84/94, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte V Consejo de la Unión Europea. (disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:61994CJ0084&from=PL>).

Tribunal de Justicia de la Unión Europea (1997). Sentencia del Caso C-233/94, República Federal Alemana v Parlamento Europeo. (disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:61994CJ0233> ).

Tribunal de Justicia de la Unión Europea. (2011). Sentencia del Caso C-366/10, Air Transport Association of America and Others v Secretary of State for Energy and Climate Change. (disponible en: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=117193&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=2735147>)

Tribunal de Justicia de la Unión Europea (2012). Conclusiones Abogado General del Caso C-274/11, Reino de España y República Italiana v Consejo de la Unión Europea. (disponible en: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=131666&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=9983643> )

Tribunal de Justicia de la Unión Europea. (2016). Sentencia del Caso C-540/14, DK Recycling und Roheisen GmbH v Comisión Europea. (disponible en: [https://curia.europa.eu/juris/document/document\\_print.jsf;jsessionid=9ea7d2dc30ddaed7f260e3134274ad86f2770139f2e8.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxyNchz0?doclang=ES&text=medio%2Bambiente&pageIndex=0&part=1&mode=DOC&docid=180687&occ=first&dir=&cid=134874](https://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf;jsessionid=9ea7d2dc30ddaed7f260e3134274ad86f2770139f2e8.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxyNchz0?doclang=ES&text=medio%2Bambiente&pageIndex=0&part=1&mode=DOC&docid=180687&occ=first&dir=&cid=134874)

Tribunal de Justicia de la Unión Europea. (2018). Sentencia del Caso C-5/2016, República de Polonia v Parlamento Europeo y Consejo Europeo. (disponible en: [https://online-elderecho.com.eu1.proxy.openathens.net/seleccionProducto.do;jsessionid=E5EF6A2F8DA32B93361283E1D1156638.TC\\_ONLINE01?producto=UNIVERSAL#presentar.do%3Fhref%3D7e2195b7%26producto%3DA%26jurisdiccion%3D9%26fulltext%3Don](https://online-elderecho.com.eu1.proxy.openathens.net/seleccionProducto.do;jsessionid=E5EF6A2F8DA32B93361283E1D1156638.TC_ONLINE01?producto=UNIVERSAL#presentar.do%3Fhref%3D7e2195b7%26producto%3DA%26jurisdiccion%3D9%26fulltext%3Don))

Tribunal de Justicia de la Unión Europea. (2018). Sentencia del Caso C-410/15 Schaefer Kalk GmbH & Co. KG v Bundesrepublik Deutschland, (disponible en: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=Kioto&docid=186967&pageIndex=0&doclang=ES&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=8468292#ctx1>)

Tribunal de Justicia de la Unión Europea (2019), Sentencia del Caso C-482/17, República Checa V Parlamento Europeo. (disponible en: <https://www.tirantonline.com.eu1.proxy.openathens.net/tol/documento/show/9910109?index=1&general=principio+de+atribuci%C3%B3n&searchtype=substring&concepts=principio&concepts=atribuci%C3%B3n> )

Tribunal de Justicia de la Unión Europea. (2021). Sentencia del Caso C-203/12, Billerud Karlsborg AB, Billerud Skärblacka AB v Naturvårdsverket, (disponible en:

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=143186&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=9510289>)

Tribunal Supremo (Contencioso), Sentencia EDJ 2008/262397, de 2 de diciembre de 2008. (disponible en: [https://online-elderecho.com.eu1.proxy.openathens.net/seleccionProducto.do;jsessionid=E5EF6A2F8DA32B93361283E1D1156638.TC\\_ONLINE01?producto=UNIVERSAL#presentar.do%3Fnref%3D7d8400fd%26producto%3DA%26jurisdiccion%3D3%26fulltext%3Don](https://online-elderecho.com.eu1.proxy.openathens.net/seleccionProducto.do;jsessionid=E5EF6A2F8DA32B93361283E1D1156638.TC_ONLINE01?producto=UNIVERSAL#presentar.do%3Fnref%3D7d8400fd%26producto%3DA%26jurisdiccion%3D3%26fulltext%3Don))

### 3. OBRAS DOCTRINALES Y ARTÍCULOS ACADÉMICOS

Balmaceda, V. (1994). “La soberanía estatal frente a las demandas del nuevo orden mundial”. *Derecho & Sociedad*, pp.46-51, (disponible en: <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/download/14283/14903>)

Balaam, D. N., & Dillman, B. (2015). *Introduction to International Political Economy*. Chapters 2 and 7, (disponible en: *Routledge eBooks*. <https://doi.org/10.4324/9781315663838> )

Cabezas, A. (2016) “El Mercado de Derechos de Emisión: España y Unión Europea”, *Revista de Responsabilidad Social de la Empresa*, n°24, pp.103-118, (disponible en: [https://www.accioncontraelhambre.org/sites/default/files/documents/revista\\_rse\\_24\\_0.pdf](https://www.accioncontraelhambre.org/sites/default/files/documents/revista_rse_24_0.pdf) )

Canseco, A. F. D. (2001). “Trato especial y diferenciado para países en desarrollo”. *THEMIS: Revista de Derecho*, (43), pp.249-259, (disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5109807.pdf>).

Cansino, J. (2008). “Impuestos pigouvianos e incentivos fiscales para el fomento”. *Universidad de Sevilla*. pp.1-36, (disponible en: [https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/89193/impuestos\\_pigouvianos\\_e\\_incentivos\\_fiscales\\_para\\_el\\_fomento.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/89193/impuestos_pigouvianos_e_incentivos_fiscales_para_el_fomento.pdf?sequence=1&isAllowed=y))

Condon, B. J. (2012). “La" Polinización Cruzada" en la interpretación de los acuerdos de la OMC en los casos de comercio y medio ambiente”. *Revista de Derecho Económico Internacional*, 2(3), pp.61-102 (disponible en: [http://dei.itam.mx/archivos/articulo3/segundo\\_articulo\\_marzo.pdf](http://dei.itam.mx/archivos/articulo3/segundo_articulo_marzo.pdf) )

Cordón Gutiérrez, L. (2006). “La política fiscal de la UE: ¿Convergencia o Competencia?” *CLM Economía*. pp.61-94, (disponible en: [http://www.clmeconomia.jccm.es/pdfclm/cordon\\_gutierrez\\_9.pdf](http://www.clmeconomia.jccm.es/pdfclm/cordon_gutierrez_9.pdf))

Fuenzalida, J. (2002). *Valor agregado, crecimiento y comercio internacional*. *Pharos*, 9(2). pp.1-24, (disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/208/20809207.pdf> )

Heredia, J. (2016). “Conflicto jurídico del Régimen de Comercio de Emisiones de la Unión Europea: Estudio de caso de la inclusión de las compañías aéreas por su contaminación y perjuicio al turismo”, *Revista Cuatrimestral de las Facultades de Derecho y Ciencias Económicas y Empresariales*, pp.87-116 (disponible en: <https://revistas.comillas.edu/index.php/revistaicade/article/download/6792/6607/14820>)

Hinojo, P. (2011). “El problema de las "fugas de carbono" y las opciones para afrontarlo”. *ICE, Revista De Economía*, pp.111-122, (disponible en: <https://revistasice.com/index.php/ICE/article/view/1453> )

Horn, H., & Mavroidis, P. C. (2010). “Climate change and the WTO: legal issues concerning border tax adjustments”. *Japanese YB Int'l L.*, 53, pp.19-40, (disponible en: [https://heinonline.org/hol-cgi-bin/get\\_pdf.cgi?handle=hein.journals/jpyintl53&section=5](https://heinonline.org/hol-cgi-bin/get_pdf.cgi?handle=hein.journals/jpyintl53&section=5) )

Larrea, M. “La fiscalidad sobre el carbono en Europa” / *ICADE. Revista de la Facultad de Derecho*. (2021). pp.1-27, (disponible en: <https://revistas.comillas.edu/index.php/revistaicade/article/view/15859/14933#toc> )

Lopez, J., Martinez, E., Damas, E., et al. (2014). *Manual Práctico de Derecho Tributario Parte General*. Tirant Lo Blanch. Lecciones I y II, (disponible en: <https://www.tirantonline.com/cloudLibrary/ebook/info/9788490537893>)

Marrero, I., Pérez C., Segura, A., Martínez, L. M., et.al., (2022). *Derecho Internacional Económico*. Capítulo 9, Tirant lo Blanch. (disponible en: <https://www.tirantonline.com/cloudLibrary/ebook/info/9788411136020> ).

Mazzoni, A. & Malaguti, M. C. (2021). *Derecho del Comercio Internacional. Fundamentos y Perspectivas*. Capítulo 4, Tirant lo Blanch. (disponible en: <https://www.tirantonline.com/cloudLibrary/ebook/info/9788413555720> )

Mercado, P., Pérez, E. J., Arana, E., & Serrano, J.L. (2012). *Derecho, Globalización, Riesgo y Medio Ambiente*. Lección I, Tirant Lo Blanch. (disponible en: <https://www.tirantonline.com/cloudLibrary/ebook/info/9788490334478> )

Moreno, A. (2023). *El Derecho del Cambio Climático: Retos, instrumentos y litigios* Tirant lo Blanch. Capítulo 7, (disponible en: <https://www.tirantonline.com/cloudLibrary/ebook/info/9788411472661> ).

Novalés, A. “El tercer mundo y la reforma del sistema monetario internacional”. *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, (12). pp.5-17, (disponible en: <https://revistas.unam.mx/index.php/rri/article/view/87259> )

O’Sullivan, M. (2019). *The levelling: What’s Next After Globalization*. Chapters 1 and 6, Hachette UK

Ortiz-Arce, S., Anibarro, S., Pérez, Sanz, I., et al., (2014). *Cambio Climático y Unión Europea*. Capítulo I, Tirant Lo Blanch. (disponible en: <https://www.tirantonline.com/cloudLibrary/ebook/info/9788490537183>.)

Pentinat, S. B. (2004). “Análisis jurídico del principio de responsabilidades comunes, pero diferenciadas”. *Seqüência: estudos jurídicos e políticos*, (49), pp.153-195, (disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4817979> )

Pons, X. F. (2020). “La propuesta de la Unión Europea relativa a un impuesto sobre el carbono en frontera y su compatibilidad con las normas de la Organización Mundial del Comercio”. *Revista de educación y derecho= Education and law review*, (21), pp.1-24, (disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7388653> )

Ramos, J., Martín, JM., & Macarro. JM., (2022). *Desafíos fiscales en un mundo post-COVID. Valoración y retos pendientes a nivel interno e internacional*. Bloque 4, Tirant lo Blanch. (disponible en: <https://www.tirantonline.com/cloudLibrary/ebook/info/9788411135658> )

Salassa, R., (2013). *La tributación de la renta derivada del comercio de derechos de emisión de dióxido de carbono*. Capítulo 1, Tirant Lo Blanch. (disponible en: <https://www.tirantonline.com/cloudLibrary/ebook/info/9788490330104> )

Sanchez, I. (2019). “La asignación gratuita de derechos de emisión y las subastas de derechos de emisión en España”, pp. 140-153, *Presupuesto y Gasto Público* (disponible en: [https://www.ief.es/docs/destacados/publicaciones/revistas/pgp/97\\_08.pdf](https://www.ief.es/docs/destacados/publicaciones/revistas/pgp/97_08.pdf) )

Trempe, P. P. (1992). “El concepto de integración supranacional en la Constitución”. *Revista del Centro de Estudios Constitucionales*, (13), pp.103-126, (disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/1051166.pdf> )

Vargas, H. (2014). “El problema de los precios en los Mercados de Carbono. Entre el éxito económico y el fracaso climático”. *Trabajos y Ensayos*. (disponible en: [https://www.academia.edu/download/33077521/El\\_problema\\_de\\_los\\_precios\\_en\\_los\\_Mercados\\_de\\_Carbono.\\_Entre\\_el\\_exitoeconomicoyelFracasoClimatico..pdf](https://www.academia.edu/download/33077521/El_problema_de_los_precios_en_los_Mercados_de_Carbono._Entre_el_exitoeconomicoyelFracasoClimatico..pdf))

Véase Velut, JB., Baeza-Breinbauer, D., De Bruijne, M., Garnizova, E., Jones, M., Kolben, K., Oules, L., Rouas, V., Tigere Pittet y F., Zamparutti, T. (2022), “Comparative Analysis of Trade and Sustainable Development Provisions in Free Trade Agreements”, *The London School of Economics and Political Science* pp.1-240, (disponible en: [Report \(lse.ac.uk\)](https://www.lse.ac.uk/Trade-and-Sustainable-Development/Trade-and-Sustainable-Development-Provisions-in-Free-Trade-Agreements)).

#### 4. RECURSOS INSTITUCIONES PÚBLICAS

Climate Policy (2024). EU Emissions Trading System: An Introduction. (disponible en: <https://climatepolicyinfocus.eu/eu-emissions-trading-system-introduction.html>)

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. (2021). Estudio del Mercado Ibérico de Electricidad (MIBEL) y su interacción con el mercado de CO2. (disponible en: [https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor\\_contenidos/Energia/Mibel/2021\\_Estudio\\_MIBEL\\_Mercado\\_CO2\\_vers\\_ES.pdf](https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/Energia/Mibel/2021_Estudio_MIBEL_Mercado_CO2_vers_ES.pdf) )

Dutch Emissions Authority. (2024). Market stability reserve. (disponible en <https://www.emissionsauthority.nl/topics/eu-ets-registry-2021-2030/allowances/market-stability-reserve>)

European Commission. (2021). Staff working document: Impact assessment accompanying the proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a carbon border adjustment mechanism. p.173 (disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SWD:2021:0603:FIN:EN:PDF> ).

European Commission. (2024). Kyoto 1st commitment period (2008–12). (disponible en: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/international-action-climate-change/kyoto-1st-commitment-period-2008-12\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/international-action-climate-change/kyoto-1st-commitment-period-2008-12_en))

European Commission. (2024). Kyoto 2nd commitment period (2013–20). (disponible en: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/international-action-climate-change/kyoto-2nd-commitment-period-2013-20\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/international-action-climate-change/kyoto-2nd-commitment-period-2013-20_en))

European Commission. (2024). Market Stability Reserve. (disponible en: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/market-stability-reserve\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/market-stability-reserve_en))

European Commission. (2024). Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono. (disponible en: [https://taxation-customs.ec.europa.eu/carbon-border-adjustment-mechanism\\_es](https://taxation-customs.ec.europa.eu/carbon-border-adjustment-mechanism_es))

European Commission (2024). Our ambition for 2030 - EU Emissions Trading System (EU ETS). (disponible en: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/our-ambition-2030\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/our-ambition-2030_en))

European Commission. (2024). Scope of the EU Emissions Trading System. (disponible en: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/scope-eu-emissions-trading-system\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/scope-eu-emissions-trading-system_en)).

European Commission. (2024). What is the EU ETS? (disponible en: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/what-eu-ets\\_en#our-climate-ambition-for-2030](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/what-eu-ets_en#our-climate-ambition-for-2030))

Eur-Lex. (2024). Resumen del contenido legal: Paquete de Clima y Energía 2020. (disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/2020-climate-and-energy-package.html>)

European Parliament. (2022). Digital sovereignty for Europe. p.2 (disponible en: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/698882/EPRS\\_BRI\(2022\)69888\\_2\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/698882/EPRS_BRI(2022)69888_2_EN.pdf))

European Parliament. (2024). *Carbon border adjustment mechanism*. (disponible en: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/package-fit-for-55/file-carbon-border-adjustment-mechanism>)

IEA (2020), Implementing Effective Emissions Trading Systems, IEA, Paris (disponible en: <https://www.iea.org/reports/implementing-effective-emissions-trading-systems>)

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. (2024). Mecanismo de ajuste en fronteras de carbono (CBAM). (disponible en: <https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/cbam.html>).

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. (2020). ¿Qué es un Sistema de Comercio de Emisiones? (disponible en: [https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2022/03/12\\_2020\\_FICHA\\_INFORMATIVA\\_\\_2\\_%C2%BFQue-es-un-Sistema-de-Comercio-de-Emisiones\\_\\_compressed.pdf](https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2022/03/12_2020_FICHA_INFORMATIVA__2_%C2%BFQue-es-un-Sistema-de-Comercio-de-Emisiones__compressed.pdf))

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. (2024). Asignación gratuita de derechos de emisión para las instalaciones fijas. (disponible en: <https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/comercio-de-derechos-de-emision/intro-asignacion.html>)

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. (2024). ¿Qué es el comercio de derechos de emisión? (disponible en: <https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/comercio-de-derechos-de-emision/que-es-el-comercio-de-derechos-de-emision.html>)

Organización Mundial del Comercio. (2024). Novena Conferencia Ministerial. (disponible en: [https://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/minist\\_s/mc9\\_s/mc9\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/thewto_s/minist_s/mc9_s/mc9_s.htm))

Parlamento Europeo. (2001). Libro Verde. (disponible en: [https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/deve/20020122/com\(2001\)366\\_es.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/deve/20020122/com(2001)366_es.pdf))

UNFCCC. (2022, October 31). A Guide to UN Market-based Mechanisms. Recuperado de: <https://unfccc.int/news/a-guide-to-un-market-based-mechanisms>

UNCTAD. (2021). A European Union Carbon Border Adjustment Mechanism: Implications for developing countries. (disponible en: [https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2021d2\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2021d2_en.pdf)).

## 5. RECURSOS DE INTERNET

Amsen, D. (2022). “What is carbon pricing and why is it important?” *Neste* (disponible en: <https://journeytozerostories.neste.com/what-is-carbon-pricing#dd104638>)

Barenys, J (2023) “El Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono.” Cuatrecasas. (disponible en. <https://www.cuatrecasas.com/es/spain/fiscalidad/art/mecanismo-ajuste-en-frontera-por-carbono>)

Daza, P. A. (2021, 2 abril). “El Protocolo de Kyoto: lo que debes saber”. *CNN*. (disponible en: <https://cnnespanol.cnn.com/2021/03/18/protocolo-kioto-datos-trax/> )

Gaztañaga, A. “Mercado de Emisiones: Presente y Futuro del EU-ETS”, *Equipo Europa*, pp.1-36, (disponible en: <https://equipoeuropa.org/wp-content/uploads/2022/11/ES-informe-I.pdf> )

Estévez, A. B. (2019). “China como líder innovador, entre el éxito y las dudas”. *Análisis del Real Instituto Elcano (ARI)*, (75), pp.1-7, (disponible en: <https://media.realinstitutoelcano.org/wp-content/uploads/2021/11/ari75-2019-blancoestevez-china-lider-innovador-entre-exito-dudas.pdf> )

Sedik, T. S. (2018). “Revolución digital en Asia.” *Finance & Development*. pp.31-33, (disponible en: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/spa/2018/09/pdf/sedik.pdf>)

Steinberg, F., Feás, E., & Touza, L. L. (2023). “El “arancel al carbono (CBAM)”¿: protección verde o liderazgo global contra el cambio climático?”. *Análisis del Real*

*Instituto Elcano (ARI)*, (15), pp.1-8, (disponible en: <https://media.realinstitutoelcano.org/wp-content/uploads/2023/03/el-arancel-al-carbono-cbam-proteccionismo-verde-o-liderazgo-global-contra-el-cambio-climatico.-real-instituto-elcano.pdf> )