



FACULTAD DE DERECHO

¿QUÉ IMPLICACIONES TIENE EL CBAM PARA EL  
EQUILIBRIO ENTRE LA PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL  
Y EL DERECHO INTERNACIONAL EXISTENTE EN  
MATERIA COMERCIAL?

Autor: Ana Gordón González

5ºE-3 B

Derecho Internacional

Madrid

Junio 2025

**Resumen:** El presente trabajo examina el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono de la Unión Europea evaluando su compatibilidad con las normas de derecho internacional, en particular, con las normas de la Organización Mundial del Comercio, y su alineación con el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas. Su implementación como medida de protección medioambiental ha sido aceptada en el marco de la Unión Europea, su carácter potencialmente proteccionista genera controversias en el ámbito global. A lo largo del análisis se aborda el contexto normativo en el que surge el CBAM, su naturaleza jurídica y el conflicto que plantea entre la protección medioambiental que se busca con la medida, y la protección del comercio internacional. Por último, se aporta una visión de la repercusión de este tipo de medidas en los países en desarrollo y las implicaciones que puede tener para la cooperación multilateral. A medida que se acentúa la crisis climática y las políticas medioambientales son más exigentes, éstas suponen un mayor riesgo para la libertad del comercio internacional. Se justificando la necesidad de este análisis para estudiar el equilibrio que debe darse entre la ambición de los objetivos climáticos y la protección de los principios que rigen el mercado global.

**Palabras clave:** Comercio internacional, competitividad, fuga de carbono, Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (CBAM), países en desarrollo, proteccionismo, protección medioambiental.

**Abstract:** This study examines the European Union's Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM), assessing its compatibility with international law, particularly the rules of the World Trade Organization (WTO), and its alignment with the principle of common but differentiated responsibilities. While its implementation as an environmental protection measure has been accepted within the European Union framework, its potentially protectionist nature generates controversies on a global scale. The analysis addresses the normative context in which the CBAM emerges, its legal nature, and the conflict it poses between the environmental protection it seeks and the safeguarding of international trade. Additionally, it provides insight into the impact of such measures on developing countries and the implications for multilateral cooperation. As the climate crisis intensifies and environmental policies become more stringent, these measures pose a greater risk to the freedom of international trade. This justifies the need for this analysis to study the balance that must be struck between the ambition of climate goals and the protection of the principles governing the global market.

**Keywords:** Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM), carbon leakage, industrial competitiveness, environmental protection, protectionism, international trade, developing countries.

## Índice de contenidos

|  |    |
|--|----|
| <b>1. Introducción</b> .....   | 6  |
| 1.1. Planteamiento del problema .....                                  | 6  |
| 1.2. Objetivo del trabajo .....  | 8  |
| <b>2. Marco teórico</b> .....  | 8  |
| 2.1. El CBAM – Contexto normativo.....                                 | 8  |
| 2.2. Naturaleza jurídica.....  | 11 |
| 2.3. Otras medidas contra el cambio climático.....                     | 14 |
| <b>3. EL CBAM en el marco normativo de la OMC</b> .....                | 18 |
| 3.1. Fundamento y principios rectores del GATT y la OMC .....          | 18 |
| 3.2. Principio de Nación Más Favorecida (NMF) .....                    | 21 |
| 3.3. Principio de trato nacional.....                                  | 22 |
| 3.4. Artículo XX .....   | 24 |
| 3.4.1. Orden de análisis .....   | 24 |
| 3.4.2. Interpretación de las excepciones .....                         | 26 |
| 3.4.3. Apartado b).....  | 28 |
| 3.4.4. Apartado g).....  | 32 |
| 3.4.5. Chapeau .....   | 33 |
| <b>4. El CBAM en el marco de la CMNUCC</b> .....                       | 36 |
| 4.1. Responsabilidades comunes pero diferenciadas.....                 | 36 |
| <b>5. Conclusiones</b> .....   | 42 |
| <b>6. Referencias bibliográficas</b> .....                             | 44 |
| 6.1. Legislación, Derecho de la Unión y convenios internacionales..... | 44 |
| 6.2. Jurisprudencia y resoluciones de la OMC .....                     | 44 |
| 6.3. Obras doctrinales y artículos académicos.....                     | 46 |
| 6.4. Recursos de internet.....   | 48 |

## Listado de abreviaturas

CBAM: *Carbon Border Adjustment Mechanism*

CBDR: *Common But Differentiated Responsibilities* (Responsabilidades Comunes pero Diferenciadas)

CCM: Consejo de Comercio de Mercancías

CMNUCC: Convención Marco de la Naciones Unidas sobre el Cambio Climático

CO<sub>2</sub>: Dióxido de Carbono

ETS: *Emissions Trading System* (Sistema de Comercio de Emisiones)

GATT: *General Agreement on Tariffs and Trade* (Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio)

GEI: Gases de Efecto Invernadero

*Id.:* *Ídem*

MAFC: Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono

MAFC: Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono

NMF: Nación más favorecida

OMC: Organización Mundial del Comercio

*Op. Cit.:* *Opus citatum* – obra citada

p o pp.: página o páginas

RCDE: Régimen de Comercio de Derechos de Emisión

TFUE: Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

TUE: Tratado de la Unión Europea

UE: Unión Europea

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. Planteamiento del problema

El cambio climático es un desafío global de creciente magnitud, y el papel atribuido a la acción humana en este proceso ha impulsado el desarrollo y la adopción de políticas e iniciativas internacionales orientadas a estabilizar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Sus efectos repercuten en el medio ambiente, con fenómenos meteorológicos cada vez más extremos; en la salud humana, favoreciendo la propagación de enfermedades y el desarrollo de nuevas patologías; y en la actividad económica, al afectar negativamente a los mercados debido a la escasez de recursos derivada de una climatología extrema<sup>1</sup>. El efecto transfronterizo de las consecuencias del cambio climático suscita la necesidad de asignar responsabilidad colectiva y tomar acción urgentemente.

Los debates internacionales para hacer frente al cambio climático comenzaron en Génova a finales de la década de los 80, seguidos de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) que tuvo lugar en 1992, y en la que se promovió el desarrollo sostenible sentando la base para futuros tratados internacionales. En 1997, con el Protocolo de Kyoto, se estableció el marco básico de acción contra el cambio climático, imponiendo por primera vez limitaciones a las emisiones de GEI a través de objetivos vinculantes, y sentando las bases de los mercados de carbono. Posteriormente, el Acuerdo de París que tuvo lugar en 2015 reforzó la cooperación internacional promoviendo las contribuciones a nivel nacional así como una mayor colaboración y un enfoque que de apoyo a los países en desarrollo<sup>2</sup>.

En el contexto de la UE, también se sentaron ambiciosos objetivos climáticos para limitar el aumento de la temperatura media del planeta, con el Acuerdo de París y con el

---

<sup>1</sup> Galán Madruga, D. y Garrido Morales, J.L., “Cambio climático. Perspectivas futuras”, *Observatorio Medioambiental*, vol.15, p. 14, 2012 (disponible en [https://doi.org/10.5209/rev\\_OBMD.2012.v15.40329](https://doi.org/10.5209/rev_OBMD.2012.v15.40329); última consulta 12/01/2025)

<sup>2</sup> Makomere, R., y Mbeva, K.L., “Squaring the Circle: Development Prospects Within the Paris Agreement”, *Carbon & Climate Law Review*, vol.12, p. 35, 2018 (disponible en <https://doi.org/10.21552/cclr/2018/1/7>; última consulta 12/01/2025)

Pacto Verde Europeo<sup>3</sup>. Además, el Reglamento (UE) 2021/119 del Parlamento y del Consejo sienta objetivos vinculantes de reducción de gases de efecto invernadero y neutralidad climática antes de 2050, dando pie a medidas como el Régimen de Comercio de Derechos de la UE. Si bien estas iniciativas pueden fomentar la reducción de emisiones y fomentar el desarrollo de tecnologías para una producción más sostenible, su implementación enfrenta una serie de obstáculos, como la pérdida de competitividad en el mercado, derivada del aumento de gastos asociados al cumplimiento de las normativas impuestas, así como del incremento en los precios de la electricidad. Además, su eficacia se ha visto mermada con el riesgo de la fuga de carbono, un fenómeno por el que, aunque las emisiones internas sí que se han visto reducidas, aquellas implícitas en los productos importados no ha dejado de aumentar.

Para abordar estos retos nace el “Fit for 55”, un paquete de propuestas presentado por la Comisión Europea que introduce nuevas disposiciones y actualiza la legislación de la UE para garantizar alcanzar la reducción de GEI en un 55% antes de 2030<sup>4</sup>. La medida más destacada es el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono, también conocido como MAFC o CBAM (por sus siglas en inglés, Carbon Border Adjustment Mechanism), que grava los productos importados en función de las emisiones generadas durante su proceso de producción. Su diseño no ha quedado exento de críticas, y se plantean numerosos interrogantes jurídicos, sobre todo en cuanto a su compatibilidad con la Organización Mundial del Comercio (OMC), con los principios del GATT y el principio de Responsabilidades Comunes pero Diferenciadas. Los debates alrededor de sus posibles tintes proteccionistas, su adecuación con el comercio internacional o su impacto en las economías de los países en desarrollo, adquieren relevancia a nivel jurídico y social. Por este motivo, se justifica un análisis de la medida que permita evaluar las implicaciones de su entrada en vigor el próximo 2026, como herramienta de política ambiental y en relación con el comercio internacional.

---

<sup>3</sup> Gerdonget, E., “The European Union’s Proposed Carbon-Border Adjustment and Its Impact on Trade With Africa”, *Global Trade And Customs Journal*, vol. 16, p. 567, 2021

<sup>4</sup> Miguez, A., “¿En qué consiste el mecanismo de ajuste en frontera por carbono y por qué es tan polémico?”, *Tecnología y Equipamiento para Química*, n.114, p.62, 2024

## **1.2. Objetivo del trabajo**

El objetivo principal de este trabajo es aportar un análisis del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono, diseñado por la Unión Europea, evaluando su eficacia y viabilidad como herramienta de política medioambiental y su compatibilidad con las normas del comercio internacional, en particular en el marco de la OMC. Para ello, se pretende en primer lugar, estudiar el contexto normativo y político en el que se desarrolla el CBAM. Se explorarán cuales son los problemas que derivan al desarrollo de esta medida y cual es el contexto en el que surge, analizando para ello que otras alternativas se plantean.

Se seguirá con un análisis de los principios y excepciones de la OMC, para así poder determinar si el CBAM como herramienta de protección del medio ambiente es compatible con las protección del comercio internacional. Por último, se analizan las implicaciones del MAFC en la distribución de responsabilidades climáticas, especialmente en el contexto del principio de Responsabilidades Comunes pero Diferenciadas y los países menos desarrollados. Con esto se busca determinar si el CBAM es la medida más justa para abordar el cambio climático.

En conclusión, se busca determinar cuáles son las implicaciones del CBAM para el equilibrio entre la protección medioambiental y del derecho internacional existente en materia comercial, desde un enfoque que analice su viabilidad como herramienta climática en el marco del derecho internacional.

## **2. MARCO TEÓRICO**

### **2.1. El CBAM – Contexto normativo**

El Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono surge en el marco del Pacto Verde Europeo, como una herramienta para hacer frente al cambio climático a medida que este se intensifica y las políticas globales actuales no muestran los resultados esperados. Está regulado por el Reglamento (UE) 2023/956 del Parlamento Europeo y del Consejo del 10 de mayo de 2023, y es un gravamen a las importaciones en función de las emisiones de GEI generadas durante su proceso de producción en sectores intensivos

en carbono como el cemento, el hierro, el aluminio o la electricidad<sup>5</sup>. Su implementación persigue dos objetivos principales: contrarrestar la fuga de carbono y garantizar la competitividad de las empresas europeas frente a las importaciones de países con normativas ambientales más laxas.

La fuga de carbono es un fenómeno que se produce como respuesta a la imposición de medidas de compensación y reducción de emisiones, en el que los agentes afectados por el régimen trasladan su producción al extranjero, donde las restricciones medioambientales son más laxas<sup>6</sup>. Esta relocalización, conocida como *refugio de la contaminación*, suele darse en su mayoría hacia países en desarrollo, donde las normativas son menos exigentes y los gobiernos promueven políticas destinadas a atraer la producción y la inversión extranjera para promover el desarrollo económico<sup>7</sup>.

Hasta ahora, una de las iniciativas más extendidas para reducir las emisiones de carbono ha sido la de los sistemas de comercio de emisiones (ETS por sus siglas en inglés *Emissions Trading System*), sistemas financieros que asignan un precio al carbono para internalizar los costes ambientales inherentes a los procesos de producción, promoviendo la reducción de emisiones mediante derechos comercializables. En la Unión Europea se implementa el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE) de la UE a través de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, que establece un sistema armonizado de fijación de precio de emisiones de GEI y fija un límite a las emisiones permitidas con el objetivo de ir reduciéndolas gradualmente. Aparecen así los derechos de emisión, que representan una autorización para emitir una tonelada de CO<sub>2</sub> y que puede ser objeto de compra y venta en el mercado de carbono. Su distribución se puede dar a través de subastas o de asignaciones gratuitas. Estas últimas se asignan a sectores industriales con riesgo de fuga de carbono para que puedan mantener su competitividad, y es por ello que su reducción gradual puede acentuar de nuevo los riesgos de fuga de carbono.

---

<sup>5</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 de 2023)

<sup>6</sup> Misch, F. y Wingender, P., “Revisiting carbon leakage”, *Energy Economics*, vol. 140, 2024 (disponible en <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2024.107786>; última consulta 12/01/2025)

<sup>7</sup> López, L. A., Arce, G., y Zafrilla, J. E., “Parcelling virtual carbon in the pollution haven hypothesis”, *Energy Economics*, vol. 39, 2013 (disponible en <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2013.05.006>; última consulta 12/01/2025)

La implementación del CBAM busca mitigar el riesgo de la fuga de carbono causado por el RCDE, de manera que, si se traslada la producción a un lugar donde no haya medidas de reducción de emisiones para no tener que abordar el coste de acoger esas medidas, esas emisiones de carbono implícitas son gravadas al importar el producto a la UE. Esta medida, planteada como un arancel, no solo actúa como barrera para evitar la deslocalización de emisiones, también incentiva la adopción de tecnologías más sostenibles a nivel global<sup>8</sup>. Fomenta la transición hacia una energía más limpia ya que, al reducir las emisiones en los procesos productivos, los productores externos verían rebajados los costes impuestos por el CBAM, obteniendo así una ventaja competitiva en el mercado europeo<sup>9</sup>.

El segundo objetivo del CBAM es nivelar la competitividad entre los productores de dentro y fuera de la UE, es decir, entre aquellos sometidos a las iniciativas de descarbonización, y los que no lo están. Actualmente, las empresas europeas deben enfrentar costes significativos derivados del RCDE y otras medidas medioambientales, lo que puede erosionar su competitividad frente a las importaciones de países con políticas menos exigentes a nivel medioambiental. Al imponer un arancel proporcional a las emisiones generadas durante la producción de los bienes importados, que equivale al coste que tendría que haber asumido la empresa en el marco legislativo de la UE, el CBAM reduce esta desventaja competitiva<sup>10</sup>. Se busca así que sea un incentivo para que los socios comerciales de la UE implementen sistemas de producción menos intensivos en carbono con el objetivo de minimizar los impuestos aplicables a sus exportaciones.

La entrada en vigor tendrá lugar en 2026, aunque antes del comienzo del periodo definido está teniendo lugar, desde el 1 de octubre de 2023 y hasta el próximo 31 de

---

<sup>8</sup> Arce González, G., “Fuga de carbono, hipótesis refugio de emisiones e hipótesis alternativas. Una revisión de la literatura”. *ICE, Revista De Economía*, vol.1, n. 881, p. 173, 2014.

<sup>9</sup> Parry, I. W. H., Dohlman, P., y Hillier, C., “Carbon pricing: What role for border carbon adjustments?”, *IMF STAFF CLIMATE NOTE 2021/004*, 2021 (disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/staff-climate-notes/Issues/2021/09/24/Carbon-Pricing-What-Role-for-Border-Carbon-Adjustments-464805>, última consulta 11/01/2025)

<sup>10</sup> Partnership for Market Readiness. “Carbon Leakage: Theory, Evidence, and Policy.”. *World Bank, Washington, DC, PMR Technical Note 11*, 2015 (disponible en <https://documents1.worldbank.org/curated/en/138781468001151104/pdf/100369-NWP-PUBLIC-ADD-SERIES-Partnership-for-Market-Readiness-technical-papers-Box393231B.pdf>; última consulta: 13/01/2025)

diciembre de 2025, el periodo transitorio, que servirá para poner a prueba la medida, su eficacia y para garantizar una transición cuidadosa y eficaz. Durante este periodo de prueba, se ha podido identificar en la medida una excesiva carga administrativa, y la presión que puede suponer para pequeñas y medianas empresas (pymes), que deben asumir grandes costes para cumplir los requisitos. Además, las cantidades monetarias que representan sus contribuciones no compensan los beneficios que supone su participación para la mitigación del cambio climático. Estas críticas llevaron a que, el 26 de febrero de 2025, la Comisión Europea anunciara como parte de su paquete legislativo “Ómnibus”, una propuesta para reformar y simplificar el MAFC, sin afectar a su eficacia como medida medioambiental<sup>11</sup>. Esta propuesta busca reducir y agilizar las gestiones administrativas, simplificando procesos de cálculo de emisiones y facilitando procesos de documentación, registro e información.

En conclusión, el CBAM surge para lidiar con el riesgo de la fuga de carbono y para garantizar la competitividad de las empresas europeas, aunque presenta algunos desafíos en cuanto a la complejidad de sus exigencias. Como se explorará más adelante, estas no son las únicas controversias que se plantean, pues también enfrenta críticas en cuanto a su compatibilidad con los principios de la OMC y su diseño como potencial medida proteccionista.

## **2.2. Naturaleza jurídica**

La implementación del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono de la Unión Europea suscita cierto debate respecto a su naturaleza jurídica y su encaje como instrumento de política ambiental al amparo del artículo 192 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)<sup>12</sup>. Al concebirse como un complemento de las medidas regulatorias existentes y no como una medida de armonización fiscal, su aprobación tuvo lugar mediante el procedimiento legislativo ordinario por el que, conforme al artículo 164 del Tratado de la Unión Europea (TUE), que solo requiere una

---

<sup>11</sup> Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (UE) 2023/956 en lo que respecta a la simplificación y el afianzamiento del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono

<sup>12</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).

mayoría cualificada del 55% de los Estados Miembros. Se trata de una cuestión que cobra especial importancia ya que, si la medida tuviera carácter fiscal, su aprobación habría requerido unanimidad, por lo que parece que el hecho de que el CBAM tenga más que ver con sortear los requisitos de unanimidad que de la otra manera hubieran sido necesarios<sup>13</sup>. Sin embargo, hay ciertas cuestiones por las que es difícil pasar por alto su naturaleza fiscal.

La presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, anunció en 2019 que introduciría un impuesto para lidiar con la fuga de carbono e igualar la competitividad de las empresas europeas en el mercado. Así, cuando se presentó el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono, sus características encajaban con el anuncio previamente realizado, excepto por su consideración como instrumento de política ambiental y no como impuesto.

Otra cuestión que se debe considerar es la naturaleza coercitiva, una de las principales características de los tributos por ser estos una obligación impuesta a los ciudadanos en el marco de una legislación. El CBAM impone a las empresas que importan ciertos productos la obligación de comprar certificados que reflejen las emisiones de carbono generadas durante la producción fuera de la UE. Adicionalmente, esta coercitividad también se refleja en otros rasgos como su exigibilidad establecida en la legislación y no voluntariamente por las partes, así como por las sanciones derivadas de su incumplimiento<sup>14</sup>.

El principio de destino es otra de las características de los impuestos, que supone que deban aplicarse en el país donde se consumen los productos. De acuerdo con esto, podría argumentarse la naturaleza fiscal del CBAM, pues se aplica a productos

---

<sup>13</sup> Brauch, M. D., Arnold, J., Klonsky, E., y Everard, F., “Event highlights: Carbon border adjustments in the EU, the U.S., and beyond”, *The Columbia Center on Sustainable Investment (CCSI), Columbia Law School, and Columbia Climate School at Columbia University, New York, NY, United States*, [Conference presentation], 2021.

<sup>14</sup> Klotz, S., Probst, S. L., y Hulliger, O., “The Carbon Border Adjustment Mechanism – A Tax in Disguise?”, *European Taxation*, vol. 62, n.8, 2022 (disponible en: <https://doi.org/10.59403/139fdjw> ; última consulta 13/04/2025)

importados que se consumen en la UE<sup>15</sup>. Como ya se ha expuesto *supra*, el Mecanismo de Ajuste en Frontera es un mecanismo que surge para hacer frente a las fugas de carbono y regular el campo del comercio internacional mitigando la desventaja competitiva a la que se enfrentan los países con regulaciones medioambientales más rigurosas. La medida se introduce con el Reglamento 2023/956 que el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea aprobaron en 2023. Su objetivo es ser un instrumento que paulatinamente sustituya el sistema de derechos de emisión gratuitos del RCDE UE (Régimen de Comercio de Derechos de la UE).

Parece por tanto plausible plantear que la base jurídica del art. 192 TFUE de la que parte el CBAM podría no ser correcta, lo que podría suponer una colisión entre las políticas fiscales de la UE y la autonomía fiscal de los Estados Miembros.

Partiendo de la base de su posible naturaleza fiscal, el CBAM podría encajar bajo las premisas legales del GATT (General Agreement on Tariffs and Trade por sus siglas en inglés), invocando esta vez el artículo II:2 del GATT en vez del XX. Este artículo contempla la posibilidad de imponer un gravamen a un producto existe uno similar a nivel doméstico. El artículo reza:

*“2. Ninguna disposición de este artículo impedirá a una parte contratante imponer en cualquier momento sobre la importación de cualquier producto:*

- a) una carga equivalente a un impuesto interior aplicado de conformidad con las disposiciones del párrafo 2 del artículo III\* a un producto nacional similar o a una mercancía que haya servido, en todo o en parte, para fabricar el producto importado”.*

Para poder justificar la implementación del CBAM bajo este artículo, sería necesario que la UE diseñara paralelamente un impuesto a nivel interno para gravar los productos domésticos en función de las emisiones de CO<sub>2</sub> que hayan tenido lugar durante

---

<sup>15</sup> Leonelli, G. C., “Export Rebates and the EU Carbon Border Adjustment Mechanism: WTO Law and Environmental Objections”. *Journal of World Trade*, vol.56, n.6, p. 984, 2022.

su producción<sup>16</sup>. A nivel europeo las medidas que se han tomado para mitigar el efecto del cambio climático han estado normalmente enfocadas a impulsar la reducción de emisiones a través del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión. Cabe plantearse si esta medida en sí misma podría ser concebida como un impuesto o una figura impositiva análoga. Sin embargo, esta idea ha sido descartada por el Tribunal de Justicia de la UE,<sup>17</sup> que niega que una medida basada en la asignación de derechos de emisión y la comercialización de los mismos pueda tener la consideración de régimen tributario.

Por consiguiente, al no tener el vigente régimen de emisiones carácter fiscal, la implementación del CBAM debería ir acompañada de una reforma a nivel fiscal en la UE para añadir un impuesto que grave las emisiones de carbono domésticas. En línea con esto también suscita dudas el requisito de “productos similares”, pues lo que se gravaría en este caso no sería un producto físico, sino las emisiones de carbono implícitas en su producción. Sin embargo, en el caso Estados Unidos – Impuestos al Petróleo y ciertas Sustancias Importadas<sup>18</sup>, se afirmó la posibilidad de poner un ajuste fiscal a importaciones que hubieran utilizado ciertas sustancias químicas en su proceso de producción. De esto se puede interpretar que el artículo II:2 también puede extenderse a impuestos que graven la huella de carbono por ser parte de la “mercancía” necesaria para la fabricación del producto final, aunque las emisiones no sean tangibles.

### **2.3. Otras medidas contra el cambio climático**

La necesidad de tomar medidas que ayuden a mitigar el cambio climático es cada vez más notoria, por lo que cada vez son más los países que toman medidas al respecto. Uno de los motivos que agrava esta situación, es la creciente insatisfacción de las negociaciones multilaterales, las acusaciones de proteccionismo, y la necesidad de aumentar las medidas climáticas para cumplir con los objetivos del Acuerdo de París. En este contexto, la cooperación internacional se vuelve vital para evitar que las distintas

---

<sup>16</sup> Fernández, X., “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”, n.21, 2020, p. 12

<sup>17</sup> Sentencia de 21 de diciembre de 2011 relativa a la interacción de las actividad de aviación dentro del Régimen de comercio de derecho de emisión de la UE. Par. 147: por sus propias características, constituye una medida basada en el mercado y no un derecho, gravamen o tasa”

<sup>18</sup> Estados Unidos – Impuestos sobre el petróleo y sobre determinadas sustancias importadas, Informe del Grupo Especial, L/6175 - 34S/157, adoptado el 17 de junio de 1987.

políticas climáticas den pie a un panorama fragmentado que se reduzca a acusaciones de proteccionismo disfrazado<sup>19</sup>.

Algunos países están tomando medidas unilaterales pero, lejos de perseguir un objetivo de ambición climática, en muchos casos parece que es una reacción para proteger la economía doméstica frente a los efectos proteccionistas del CBAM. Destaca, entre otras, la propuesta legislativa introducida por el senador Sheldon Whitehouse denominada *Clean Competition Act*. Se trata de un proyecto que pretende establecer un sistema de tarifas basado en la intensidad de carbono de productos industriales, aplicable a nivel nacional y a las importaciones<sup>20</sup>.

Otra de las alternativas que está en auge es el “club climático” o “club del clima”, una medida prometedora que surge a raíz del Acuerdo de París, como complemento al mismo. El concepto nace con la idea de crear un marco de colaboración en el que los países puedan mejorar su acción contra el cambio climático, con una estructura más flexible que la que ofrecen otras alternativas y facilitando la colaboración entre sus miembros. El canciller alemán Olaf Scholz fue quien propuso al G7 la creación de un “Club del Clima” y se basa en tres pilares o ideas fundamentales<sup>21</sup>: 1) mitigar el cambio climático fomentando la colaboración internacional para promover políticas ambiciosas y transparentes de reducción de emisiones, 2) transformar las industrias impulsada por la descarbonización y basada en energías más limpias, y 3) fomentar la cooperación internacional a través de alianzas para ayudar a países en desarrollo a descarbonizar sus industrias.

Ya cuenta con más de 30 miembros y desde su creación en la COP28 en 2023 su objetivo es ofrecer una plataforma que coordine esfuerzos globales para la descarbonización industrial, promoviendo políticas y oportunidades de financiación que

---

<sup>19</sup> Mehling, M., van Asselt, H., Droege, S., y Das, K., “The Form and Substance of International Cooperation on Border Carbon Adjustments”, *American Journal of International Law Unbound*, vol. 116, p.214, 2022.

<sup>20</sup> [S.4355, 117th Cong.](#) (2022).

<sup>21</sup> G7 Statement on Climate Club (2022) (disponible en <https://g7.utoronto.ca/summit/2022elmau/220628-climate-club.html>)

aceleren la transición hacia energías más limpias<sup>22</sup>. Se presenta como una opción que aporta un enfoque innovador, marcado por la flexibilidad y por la cooperación con los países en desarrollo, con políticas que no solo se centran en los aspectos económicos y ambientales, sino también sociales. Al ampliar el alcance de sus políticas y adaptarlas a las realidades socioeconómicas de los países, se convierte en una herramienta que facilita y acelerará la lucha inclusiva contra el cambio climático<sup>23</sup>.

El concepto de “club del clima” está ganando popularidad por presentarse como una posible solución para mitigar algunos de los desafíos que implica el multilateralismo. Al involucrar a un número reducido de países, se mejora su rapidez y eficacia frente a los procesos multilaterales como el de la CMNUCC, que requiere el consenso de casi 200 países, retrasando la llegada a un acuerdo entre las partes<sup>24</sup>. Además de permitir negociaciones más ágiles y rápidas, a través de estos clubes se pueden abordar puntos muertos políticos que surgen a raíz de otros foros como el G7 o el G20. Otra de las limitaciones que pueden ayudar a solucionar en este sentido, es el beneficio indebido de los beneficios de las reducciones de emisiones de las que se aprovechan algunos países sin tener que contribuir proporcionalmente. Esta iniciativa puede desincentivar este tipo de acciones ofreciendo beneficios exclusivos a los miembros y sancionando a aquellos que no lo son, lo que a su vez serviría como incentivo para la participación activa<sup>25</sup>.

La flexibilidad es otra de los principales beneficios que destacan frente a un marco multilateral, puesto que los clubes climáticos pueden adaptarse a diferentes contextos y necesidades. Entre otras características, se definen por la variedad de modelos de clubes que se pueden dar, incluyendo modelos más o menos estrictos para poder acoger diferentes niveles de ambición y complejidad<sup>26</sup>. Uno de los modelos es el de los clubes

---

<sup>22</sup> Interim Secretariat of the Climate Club. Climate Club: Accelerating Global Industry Decarbonisation through Stronger International Collaboration. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) and International Energy Agency (IEA), 2023 (disponible en <https://climate-club.org/>)

<sup>23</sup> Alpert, A., y Snower, D. J., “Todos son bienvenidos en el Club del Clima,” Project Syndicate, 2022.

<sup>24</sup> Falkner, R., “A minilateral solution for global climate change? On bargaining efficiency, club benefits, and international legitimacy”, *Perspectives on Politics*, vol. 14, n.1, p. 99, 2016.

<sup>25</sup> Tagliapietra, S., “2021 Can Be a Climate Breakthrough, but Biden and Europe Need to Talk”, *Bruegel*, 2021 (disponible en: <https://www.bruegel.org/comment/2021-can-be-climate-breakthrough-biden-and-europe-need-talk>; última consulta 29/04/2025)

<sup>26</sup> Hall, C., “Towards minilateral climate governance? Analysing climate club design options through the lens of common but differentiated responsibilities and respective capabilities”, *Review of European, Comparative & International Environmental Law*, vol. 33, n.3, p. 617, 2024.

normativos se centran en compromisos voluntarios hacia objetivos climáticos comunes, pero sin imponer obligaciones legales vinculantes o sanciones estrictas. Esto lo hace más atractivo para una amplia gama de actores, lo que se refleja en el creciente número de clubes de este tipo como por ejemplo el *Powering Past Coast Alliance*, que busca eliminar el carbón de la generación de energía y fomenta las acciones a través de compromisos públicos e intercambio de mejores prácticas, en vez de con sanciones y requisitos legales.

Además, la flexibilidad también se ve reflejada en la capacidad para mantener un enfoque sectorial, lo que permite centrarse en temas de alto impacto. Al poder abordar problemas específicos, mejora su eficacia frente a las negociaciones multilaterales, que a menudo son demasiado amplias o ambiguas para tratar un tema en profundidad<sup>27</sup>. Sin ir más lejos, dos de los problemas que más preocupación suscitan son la fuga de carbono y la pérdida de competitividad, que se podrían abordar de manera mucho más efectiva en un marco en el que las partes son limitadas. Los clubes climáticos pueden acordar un precio mínimo al carbono para algunos sectores para asegurar que los costes asociados a las emisiones sean similares entre los miembros. De esta manera se preserva la competitividad, eliminando la necesidad de medidas de ajuste, y al alinearse los costes del carbono entre los miembros del club, se minimiza el riesgo de que se traslade la producción a otros países.

A pesar de las ventajas que tiene, también deben tenerse en cuenta otras cuestiones, como por ejemplo su menor eficacia por no tener carácter coercitivo o impositivo. Otro factor que podría mermar la eficacia de los clubes del clima es la diferencia de preferencias entre países. Aunque quepa la posibilidad de que estos clubes tengan menos miembros que otros tratados internacionales, es importante que, a la hora de diseñar soluciones, estas se basen en los factores homogéneos que compartan sus integrantes, lo que podría limitar su rango de actuación<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> Overland, I. y Sadaqat, M., “Climate clubs and carbon border adjustments: a review”, *Environmental Research Letters*, vol. 17, n.9 (disponible en: [https://www.researchgate.net/publication/363431092\\_Climate\\_clubs\\_and\\_carbon\\_border\\_adjustments\\_a\\_review](https://www.researchgate.net/publication/363431092_Climate_clubs_and_carbon_border_adjustments_a_review); última consulta: 05/05/2025)

<sup>28</sup> Nordhaus, W.D., “Climate Club Futures: On the effectiveness of future Climate Clubs”, *Cowles Foundation Discussion Papers - Research Papers in Economics*, 2021 (disponible en <https://elischolar.library.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3618&context=cowles-discussion-paper-series>; última consulta 28/4/2025)

En conclusión, a medida que se acentúa el cambio climático aumentan las medidas diseñadas para hacer frente al mismo. Los clubes climáticos son alianzas de cooperación que pueden incentivar a países a formar parte del cambio ofreciendo compromisos más asequibles y basados en la colaboración. Su creciente popularidad hace que se valore como una alternativa a otras medidas más exigentes como el CBAM. Es por ello que se vuelve de vital importancia analizar exhaustivamente todas las posibles herramientas climáticas disponibles para encontrar la que más se adecue con las capacidades de los países y las necesidades climáticas. Especialmente en relación con el CBAM, se vuelve más importante que nunca asegurar su viabilidad legal y su eficacia para que su implementación no suponga una discriminación arbitraria.

### 3. EL CBAM EN EL MARCO NORMATIVO DE LA OMC

En un contexto de crecientes tendencias proteccionistas y de una escalada del nacionalismo económico<sup>29</sup>, la implementación del CBAM por parte de la UE suscita debate sobre el equilibrio entre la soberanía regulatoria en materia climática y las obligaciones derivadas del sistema multilateral de comercio promovido por la OMC. Para determinar la legalidad del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono, es preciso analizar su compatibilidad con los principios de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

#### 3.1. Fundamento y principios rectores del GATT y la OMC

El Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio, mejor conocido como GATT se firmó en 1947 recogiendo los principios y reglas del sistema propuesto después de la posguerra para liberalizar el comercio internacional. En los años posteriores a que se firmara se le dotó de un aparato administrativo, lo que permitió que se pasara a considerar como una Organización. El GATT como Organización está formado por una Secretaría General que se encarga de las tareas administrativas y de coordinación, y un órgano

---

<sup>29</sup> OMC, “INFORMACIÓN ACTUALIZADA SOBRE LA VIGILANCIA DEL COMERCIO – 8 DE JULIO DE 2024”, *VIGILANCIA DEL COMERCIO — INFORMES DE LA OMC SOBRE LOS HECHOS RELACIONADOS CON EL COMERCIO*, pp. 2-4, 2024 (disponible en [https://www.wto.org/spanish/news\\_s/news24\\_s/tmwto\\_08jul24\\_s.pdf](https://www.wto.org/spanish/news_s/news24_s/tmwto_08jul24_s.pdf); última consulta 27/03/2025).

ejecutivo constituido por los representantes de los países miembros reunidos en asamblea, llamado “Las Partes Contratantes”.

Cuando el acuerdo entró en vigor, contaba con 23 miembros fundadores, aunque con el paso de los años y la vista de su éxito como sistema multilateral de comercio e instrumento de reforma económica y comercial, fue aumentando la afluencia de países que pasaban a formar parte del mismo. A medida que aumentaba el número de miembros, se buscó la forma de ampliar el sistema multilateral y reforzar su efectividad, esfuerzos que se reflejan en la Ronda de Uruguay, la Declaración de Marrakech y la creación de la OMC<sup>30</sup>.

Para alcanzar su objetivo de liberalizar el comercio internacional, el GATT se asienta en 5 principios que promueve y protege<sup>31</sup>:

- (i) El principio de no discriminación, base fundamental del GATT que se desgaja a su vez en otros dos: el principio de Nación Más Favorecida (NMF) y el principio de trato nacional, recogidos en los artículos I y III, respectivamente. Se trata de un principio de especial relevancia en el contexto del CBAM, por lo que su análisis se reserva para el siguiente apartado en que se aborda con profundidad.
- (ii) El principio de reciprocidad, que recoge la obligación de que, cuando un país sea concedido reducciones arancelarias, el beneficiado corresponda con reducciones similares.
- (iii) El principio de mercado abierto, en el artículo XI, establece una limitación a las restricciones a la importación y exportación, prohibiendo cualquier instrumento de protección diferente a los aranceles.

---

<sup>30</sup> Barreiro, D., “Del GATT a la Organización Mundial del Comercio”, Instituciones Económicas y del Comercio Internacional, n.5, 1998 (disponible en [https://www.iri.edu.ar/publicaciones\\_iri/IRI%20COMPLETO%20-%20Publicaciones-V05/Publicaciones/L2/L205.htm](https://www.iri.edu.ar/publicaciones_iri/IRI%20COMPLETO%20-%20Publicaciones-V05/Publicaciones/L2/L205.htm); última consulta 26/03/2025)

<sup>31</sup> Organización Mundial del Comercio. (2024). Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT 1994)

- (iv) En el artículo XVI se recoge el principio de mercado limpio, orientado a eliminar las subvenciones dirigidas a la exportación.
- (v) Por último, está el principio que establece la reducción progresiva de aranceles y su consolidación, así como el compromiso no superar una cuantía determinada a la hora de imponer un arancel.

Si bien es cierto que durante muchos años el GATT ha sido el detonante del crecimiento económico en muchos países, actualmente hay una crisis que podría poner en jaque su eficacia. Esta crisis se explica, por un lado, porque su articulado contempla excepciones a sus principios, a las que con el tiempo se han ido añadiendo otras adicionales, lo que, en suma, ha ido debilitando la credibilidad del sistema. En segundo lugar, el uso cada vez más extendido por parte de Estados y empresas de medidas de protección no arancelarias en ocasiones no recogidas en el GATT y, en el caso de estar contempladas, aplicadas de manera abusiva. Esta tendencia ha deteriorado significativamente la eficacia del régimen jurídico del comercio internacional, agravando la crisis del GATT<sup>32</sup>.

El CBAM, al gravar importaciones según su contenido de carbono, se encuentra en la intersección entre una medida de comercio y de cambio climático, lo que lo somete al escrutinio de las reglas del GATT. En este contexto, adquiere especial importancia el principio de no discriminación, que puede ser vulnerado por la forma en que esta medida repercute en el mercado y en los derechos de los Miembros de la OMC.

Las políticas diseñadas para cumplir objetivos ambientales, como el CBAM, pueden por su naturaleza limitar el comercio internacional, lo que podría entrar en conflicto con principios fundamentales del GATT, especialmente el de no discriminación. Tal y como se ha mencionado *supra*, el GATT prevé en su articulado algunas excepciones a sus principios, y las recoge en su artículo XX. Bajo el amparo de este artículo, cabe la justificación de ciertas medidas siempre que se cumplan circunstancias específicas,

---

<sup>32</sup> Oyarzun de Laiglesia, J. “GATT. Neoproteccionismo y ronda Uruguay”, Cuadernos de Relaciones Laborales, n.2, p.167, 1993 (disponible en <https://revistas.ucm.es/index.php/CRLA/article/view/CRLA9393120155A>)

aunque se trata de un clausula de excepción cuya aplicación solo debe darse una vez se demuestre que una medida efectivamente contraviene los principios del GATT.

A continuación, se analiza la compatibilidad del CBAM con el principio de no discriminación del GATT, para posteriormente evaluar si se podría justificar su legalidad en el marco de la OMC bajo el amparo de la cláusula de excepciones generales del artículo XX.

### **3.2. Principio de Nación Más Favorecida (NMF)**

El principio de la Nación Más Favorecida, recogido en el artículo I del GATT, establece:

*“Con respecto a los derechos de aduana y cargas de cualquier clase impuestos a las importaciones o a las exportaciones, o en relación con ellas, o que graven las transferencias internacionales (...), cualquier ventaja, favor, privilegio o inmunidad concedido por una parta contratante a un producto originario de otro país o destinado a él, será concedido inmediata e incondicionalmente a todo producto similar originario de los territorios de todas las demás partes contratantes o a ellos destinado”<sup>33</sup>.*

Se trata por tanto de un principio que establece que los beneficios a nivel comercial que un miembro de la OMC otorgue a otro, deban extenderse al resto de miembros de manera inmediata e incondicional con el objetivo de igualar las oportunidades competitivas entre productos de diferentes orígenes. El objetivo es garantizar igualdad en las condiciones comerciales, eliminando la discriminación entre productos según su origen y asegurando que los obstáculos comerciales que se reduzcan para un país se reduzcan también para el resto de los Estados Miembros<sup>34</sup>.

---

<sup>33</sup> Organización Mundial del Comercio. (2024). Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT 1994) - Artículo I: Trato general de la nación más favorecida.

<sup>34</sup> ICC “Why the most-favoured nation principle matters for business”. En *International Chamber Of Commerce*, 2025 (disponible en <https://iccwbo.org/wp-content/uploads/sites/3/2025/03/2025-ICC-Why-the-most-favoured-nation-principle-matters-for-business.pdf>, última consulta 17/04/2025)

El CBAM plantea un posible en conflicto con este principio ya impone un trato diferenciados a las importaciones en función del carbono emitido durante su producción, lo que puede resultar en un trato desigual entre los socios comerciales. Adicionalmente, el sistema que regula el CBAM favorece implícitamente a países que cuentan con sistemas de precios de carbono que guarden similitud con el ETS de la UE, reduciendo el número de certificados que los importadores requieren. Esto puede resultar en una discriminación de facto puesto que países que usen otros sistemas, aunque igualmente efectivos, no se verán beneficiados por estos “descuentos” y por tanto verán sus productos encarecidos en el mercado de la UE. De este tratamiento desigual surge una desventaja competitiva para países que usen medidas alternativas para reducir emisiones, lo que supondría una alteración de las condiciones de competitividad que el principio de NMF busca garantizar, y por tanto una infracción del mismo<sup>35</sup>.

Así las cosas, el diseño del CBAM favorece a unos países frente a otros en función de sus medidas de reducción de emisiones, alterando la competitividad que el principio de NMF protege, y por tanto podría suponer una infracción de las obligaciones de la OMC.

### **3.3. Principio de trato nacional**

El principio de trato nacional, previsto en el artículo III:2 del GATT, recoge la obligación de dar a los productos importados el mismo trato que recibirían productos de similares características en el país importador:

*“Los productos del territorio de toda parte contratante importados en el de cualquier otra parte contratante no estarán sujetos, directa ni indirectamente, a impuestos interiores u otras cargas interiores, de cualquier clase que sean, superiores a los aplicados, directa o indirectamente, a los productos nacionales similares. Además, ninguna parte contratante aplicará, de cualquier otro modo, impuestos u otras*

---

<sup>35</sup> Martín Durán, G., “SECURING COMPATIBILITY OF CARBON BORDER ADJUSTMENTS WITH THE MULTILATERAL CLIMATE AND TRADE REGIMES”, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 72, n.1, p. 93, 2023.

*cargas interiores a los productos importados o nacionales, en forma contraria a los principios enunciados en el párrafo 1*<sup>36</sup>.

De acuerdo con este principio, se prohíbe que las partes impongan gravámenes a productos importados que superen los aplicados a productos nacionales similares, para garantizar la igualdad de condiciones. A efectos de determinar la “similitud” de los productos, la jurisprudencia de la OMC establece que se debe interpretar restrictivamente y añade algunos factores que podrían considerarse pertinentes a la hora de hacer el análisis. Estos incluyen (i) que uso se le da al producto en un mercado determinado, (ii) la percepción del consumidor en función de sus gustos y hábitos, y (iii) la naturaleza y las características que definen el producto, como sus propiedades o su calidad<sup>37</sup>.

El CBAM podría infringir este principio al imponer certificados de carbono a las importaciones sin gravar de manera equivalente los productos de la UE<sup>38</sup>. En particular, el Sistema de Comercio de Emisiones de la UE otorga asignaciones gratuitas de emisiones a productores domésticos intensivos en carbono, lo que reduce sus costes y supone un trato más favorable frente a los importadores que deben adquirir certificados CBAM. Además, el precio del carbono usa el RCDE como referencia, sin considerar los del país de origen, lo que también podría resultar en un cálculo potencialmente injusto para los extranjeros. Este desequilibrio entre las exigencias supone en una ventaja competitiva para los productores domésticos, lo que hace que el CBAM pueda suponer una forma de proteccionismo y por tanto contravenga el principio de trato nacional.

En resumidas cuentas, y considerando que el CBAM grava las importaciones en función de su huella de carbono, con los precios del mercado doméstico y exigiendo requisitos en función del parecido con el Sistema de Comercio de Emisiones, es una

---

<sup>36</sup> Organización Mundial del Comercio. (2024). Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT 1994) - Artículo III:2: Trato nacional en materia de tributación y de reglamentación interiores

<sup>37</sup> Organización Mundial del Comercio (OMC) (1998) Canadá — Determinadas medidas que afectan a las publicaciones (WT/DS31/9/Add.5) (Disponible en [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/cases\\_s/ds31\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/cases_s/ds31_s.htm))

<sup>38</sup> Leal-Arcas, R., Faktaufon, M., y Kyprianou, A., “A Legal Exploration of the European Union’s Carbon Border Adjustment Mechanism”. *European Energy And Environmental Law Review*, vol. 31, n.4, 2022, pp. 231

medida incompatible con los principios del GATT de 1994. Por tanto, procede verificar si este tratamiento diferenciado se puede justificar en el marco de las excepciones previstas en el GATT. Estas se recogen en el artículo XX, y las relativas a excepciones de medidas medioambientales más en específico en las letras b) y g) del mismo artículo.

### **3.4. Artículo XX**

#### *3.4.1. Orden de análisis*

En su artículo XX, el GATT contempla diez excepciones a estas obligaciones sustantivas, reconociendo a los Estados el derecho a implementar medidas que, si bien pueden ser restrictivas para el comercio, o incompatibles con las normas del GATT, busquen proteger intereses públicos esenciales. Se trata de una cláusula de excepción y, como tal, su interpretación deberá ser restrictiva, pudiendo invocarse únicamente cuando se determine la incompatibilidad de una medida con las normas del GATT y se justifique su adopción dentro de las excepciones permitidas<sup>39</sup>.

Como este trabajo se centra en el análisis del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono, se acotará el estudio del artículo a las excepciones que resultan relevantes, los apartados b) y g). Estos son los que regulan las medidas de protección del medioambiente y, por tanto, los que establecen el marco bajo el que debe determinarse la legalidad del CBAM y la legitimidad de su aplicación como instrumento de política ambiental.

*“Artículo XX*

*Excepciones generales*

*“A reserva de que no se apliquen las medidas enumeradas a continuación en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario o injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio*

---

<sup>39</sup> González Arruti, C.I., “COMERCIO INTERNACIONAL, MEDIO AMBIENTE Y EL PRINCIPIO DE PRECAUCIÓN” en Márquez, R. (ed.), *El derecho internacional y el principio de precaución en el ámbito de la diversidad biológica: una especial atención a los organismos vivos modificados*, en Márquez, R. (ed.), Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, México, 2016, p. 144. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/9/4234/6.pdf>

*internacional, ninguna disposición del presente Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que toda parte contratante adopte o aplique 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 conjuntamente con restricciones a la producción o al consumo nacionales”<sup>40</sup>.*

La interpretación del artículo requiere de un doble análisis. En primer lugar, es necesario verificar que la medida encaja en alguno de los supuestos de los párrafos a) a j) del artículo XX. Seguidamente, procede el análisis del preámbulo del artículo, que presenta condiciones adicionales con el fin de evitar un uso indebido de estas excepciones. Debe esclarecerse que las condiciones del *chapeau* solo pasarán a verificarse una vez se haya comprobado que la medida se encuentra comprendida en alguna de las diez excepciones, tal y como determinó el Órgano de Apelación en el caso *Estados Unidos – Medidas concernientes a la gasolina reformulada y convencional*<sup>41</sup>: “*el análisis es doble: primero, la justificación provisional de la medida por su carácter de medida comprendida en el apartado g) del artículo XX; segundo, nueva evaluación de la misma medida a la luz de las cláusulas introductorias del artículo XX.*”

El Grupo Especial subraya en el asunto *Estados Unidos – Prohibición de importar ciertos camarones y sus productos*<sup>42</sup> el carácter amplio de las normas del preámbulo que requieren en su interpretación adaptarse a la medida que se examina, una tarea “*se hace muy difícil, si no imposible si el intérprete (el Grupo Especial, en este caso) no ha identificado y examinado en primer lugar la excepción específica amenazada de abuso*”.

---

<sup>40</sup> Organización Mundial del Comercio. (2024). Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT 1994) - Artículo XX: Excepciones generales

<sup>41</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>42</sup> Organización Mundial del Comercio. (2001). Estados Unidos - Prohibición de importar ciertos camarones y sus productos. (disponible en: [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/cases\\_s/ds58\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/cases_s/ds58_s.htm))

Se trata, por tanto, de requisitos acumulativos, sin que se pueda alterar el orden pues éste responde a la lógica que subyace en el artículo XX, un orden que el grupo especial resalta, que no es arbitrario, sino el reflejo de “*la estructura y lógica fundamental del artículo XX*”.

Los Estados Miembros tienen reconocida soberanía nacional para realizar políticas ambientales bajo el derecho de la OMC, aunque debe mantenerse el equilibrio entre los derechos y obligaciones. Por ello, es necesario que invocando esta excepción, no se vulneren los derechos convencionales de los Miembros. Así, el preámbulo actúa como garante de dicho equilibrio a través del test del *chapeau*, que constituye la segunda parte del análisis, y que establece “*La disponibilidad en última instancia de la excepción está sujeta a que el Miembro que la invoca cumpla las prescripciones del Preámbulo*”.<sup>43</sup>

#### 3.4.2. Interpretación de las excepciones

Antes de proceder al análisis de los apartados b) y g) se deben matizar algunas cuestiones respecto a su aplicación. Siguiendo la regla de interpretación efectiva de tratados, la lectura de una cláusula por quien la interpreta debe realizarse de manera que se reconozca la armonía de la misma con el resto del tratado<sup>44</sup>. En términos generales, esto supone que no se adopte una lectura de la cláusula de manera que resulte en redundancia o inutilidad. La aplicación de esta regla al artículo XX parece dar a entender que las medidas que se clasifiquen al amparo de una de las excepciones, no deberían en principio poder encajar en otra. Tanto los apartados b) como g) están dirigidas a medidas medioambientales, por lo que podría surgir confusión respecto como deben interpretarse de manera armónica y reconociendo su utilidad a cada una de las disposiciones.

Para resolver esta ambigüedad y garantizar una interpretación coherente de las excepciones, es fundamental distinguir sus ámbitos de aplicación considerando los intereses que protegen y los umbrales que lo justifican. El apartado b) ampara las medidas consideradas “necesarias”, un requisito estricto al que además debe sumarse la exigencia

---

<sup>43</sup> Ibidem, párrafo 160

<sup>44</sup> Artículo 31. Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 23 de mayo de 1969 (U.N.T.S., vol. 1155, p. 331).

de demostrar la ausencia de medidas alternativas menos restrictivas al comercio. En contraste, el apartado g) se refiere a medidas “relativas a” la conservación de recursos naturales agotables, lo que supone condiciones más laxas al exigirse una conexión menos rigurosa de la medida con el objetivo que persigue. La jurisprudencia<sup>45</sup> lo ha confirmado estableciendo que, en el apartado b) el término “necesario” impone un estándar más elevado que el de “relativas” del apartado g).

Se trata de una cuestión que ya ha planteado dudas en otras ocasiones en que la protección de la salud humana<sup>46</sup> o la protección de las tortugas marinas<sup>47</sup> se han justificado bajo el apartado g) por considerarse recursos naturales agotables. Este último caso tiene especial relevancia ya que una medida de protección de tortugas marinas podría encajar en el apartado b), y el no haberse interpretado así sugiere una preferencia por el apartado g) por su menor umbral de exigencia, lo que podría contravenir la regla de interpretación efectiva de tratados. Para evitar esto, se propone determinar la excepción bajo la que se ampara una medida según la proximidad del interés del país que la adopta<sup>48</sup>.

Bajo este enfoque, las medidas de interés doméstico quedarían bajo el apartado b), y las de interés transnacional o global bajo el g). Esta interpretación se alinea con la interpretación dada por la jurisprudencia en ocasiones anteriores, que normalmente justifican las medidas de interés doméstico con el apartado b). Entre otros motivos, la decisión se da por la mayor rigidez de las exigencias del apartado b), lo que sugiere que es más conveniente que para las medidas de carácter transnacional se apliquen los requisitos más laxos del apartado g), favoreciendo la cooperación internacional a la hora de abordar problemas globales<sup>49</sup>.

---

<sup>45</sup> Organización Mundial del Comercio (OMC) (1996) Estados Unidos – Pautas para la gasolina reformulada y convencional, *Op. Cit.*

<sup>46</sup> *id*

<sup>47</sup> Organización Mundial del Comercio (OMC) (2001) Estados Unidos – Prohibición de las importaciones de determinados camarones y productos del camarón (Informe del Órgano de Apelación, WT/DS58/AB/R)

<sup>48</sup> Condon, B., “GATT Article XX and Proximity of Interest: Determining the Subject Matter of Paragraphs B and G”, ITAM – School of Law, 2004 (disponible en [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=666984](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=666984))

<sup>49</sup> El informe del Órgano de Apelación en el caso Estados Unidos – Prohibición de las importaciones de determinados camarones y productos del camarón (WT/DS58/AB/R) aborda la importancia de la cooperación internacional en el contexto del artículo XX(g) del GATT de 1994. Especialmente en el contexto de medidas ambientales, se subraya la necesidad de desarrollar medidas multilaterales,

Por último, debemos dirigirnos al preámbulo del Acuerdo de la OMC pues su texto también parece reforzar la interpretación expuesta sobre la proximidad de intereses<sup>50</sup>. La única mención sobre recursos se refiere a “recursos mundiales”, lo que también podría indicar que los recursos contemplados en el párrafo g) del artículo XX del GATT son de carácter transnacional. Por otro lado, en cuanto a medidas medioambientales, determina que estas deben darse “*procurando proteger y preservar el medio ambiente e incrementar los medios para hacerlo, de manera compatible con sus respectivas necesidades e intereses según los diferentes niveles de desarrollo económico*”. La coincidencia del mismo verbo que en el apartado b) sugiere que se refiere a los temas tratados en esa excepción y que, a diferencia del enfoque global del apartado g), se trata de cuestiones internas de cada país que debe abordarlas según sus propias circunstancias nacionales.

Aclaradas las cuestiones que deben considerarse en el análisis de las excepciones, procede ahora a examinarse si efectivamente la medida del CBAM cae dentro del marco de aplicación de las excepciones de los apartados b) y/o g).

### 3.4.3. Apartado b)

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

En el marco del apartado b) se permite la aplicación de medidas necesarias para proteger la salud, incluso si son incompatibles con el GATT, siempre que no existan alternativas menos restrictivas. A diferencia del análisis anterior bajo el principio de no discriminación, donde se debe alegar que no supone una discriminación para productos importados considerados “similares”, a la hora de evaluar si la excepción encaja con el apartado b) del artículo XX, debe determinarse si la protección que la medida otorga para

---

considerando la medida EE.UU. discriminatoria por imponer restricciones unilaterales sin negociar previamente con los países afectados.

<sup>50</sup> Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio, 15 de abril de 1994, Preámbulo, 1867 U.N.T.S. p.11

proteger la salud humana justifica su aplicación a pesar de ser incompatible con los principios del GATT<sup>51</sup>.

Para comprobar si el CBAM podría ampararse en apartado, se deben evaluar dos aspectos: en primer lugar, la necesidad de la medida “*para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales*” y, en segundo lugar, si existe una medida alternativa menos restrictiva en relación con el objetivo perseguido.

Según la OMC, una medida se podrá calificar como necesaria en función de “*la contribución de la medida ambiental al objetivo de política, la importancia de los intereses o valores comunes que la medida protege y los efectos de la medida en el comercio internacional.*” Por tanto, la medida debe justificarse por su contribución a la protección de la salud, alegando su contribución al objetivo y a la mitigación de un riesgo. Además, en el caso *Comunidades Europeas – Amianto*<sup>52</sup> se subraya que el riesgo existente para la salud o la vida de las personas no tiene que ser cuantificable, siendo posible abordar la evaluación del riesgo desde una perspectiva cuantitativa o cualitativa. Además, observamos en ese caso que “*Cuanto más vitales o importantes sean esos intereses o valores comunes*”, más fácil será aceptar como “necesarias” unas medidas encaminadas a lograr esos objetivos. Se añade también: “*En el asunto que se examina, el objetivo que se persigue con la medida es proteger la vida y la salud de las personas mediante la eliminación o reducción de los riesgos conocidos que entrañan para la salud y la vida de las personas las fibras de amianto. El objetivo perseguido es vital y de la máxima importancia.*”

En el caso del CBAM, el objetivo de mitigar el cambio climático es vital, ya que reduce riesgos para la salud pública derivados de la contaminación, lo que facilita su calificación como medida necesaria. El cambio climático representa un riesgo para la salud pública, aunque sus impactos no siempre se puedan medir con precisión, este

---

<sup>51</sup> Organización Mundial del Comercio (OMC) (2001) Comunidades Europeas - Medidas que afectan al amianto y a los productos que contienen amianto (WT/DS135/AB/R) pár. 115 (disponible en [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/135abr\\_s.doc](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/135abr_s.doc))

<sup>52</sup> *Id.* pár. 115

precedente apoya la del CBAM como medida que fomenta la adopción de prácticas responsables con el medio ambiente.

Para evaluar la necesidad de CBAM, deben considerarse los objetivos que persigue. Surge como reacción para mitigar los efectos adversos del cambio climático, aunque su aplicación como mecanismo de ajuste en frontera se centra en la reducción de la fuga de carbono y la protección del comercio internacional. En términos de protección de la salud, parece justificable pues promueve la adopción de energías más limpias y prácticas más responsables con el medio ambiente supondrían una mejora de la calidad del aire.

Respecto a la existencia de medidas alternativas, el Grupo Especial en el asunto *Tailandia - Restricciones a la importación de cigarrillos e impuestos internos sobre los cigarrillos*, determinó que así se considerará si “no tenía razonablemente a su alcance otra medida compatible con el Acuerdo General, o cuyo grado de incompatibilidad con el mismo fuera menor, para alcanzar sus objetivos de política sanitaria”. Para el análisis de las posibles medidas alternativas, en el caso citado supra *CE- Amianto*, se considera alternativa “una medida que permita lograr el mismo fin que la prohibición pero que sea menos restrictivo para el comercio”.

Un estudio que analiza el impacto del CBAM de la fuga de carbono en función del diseño concluye que, en cualquier caso, la fuga de carbono se reduciría más eficazmente que con las asignaciones de carbono<sup>53</sup>. Aunque sean una medida menos restrictiva para el comercio, teniendo en cuenta que no cumple los objetivos de medioambientales y de descarbonización con la misma eficacia, hace que no constituya una alternativa viable. Por tanto, respecto al objetivo de descarbonización, el CBAM reduce la fuga de carbono más eficazmente que las asignaciones del ETS, y parece que podría ampararse su aplicación bajo el apartado b).

Sin embargo, en cuanto a las alternativas razonables menos restrictivas, debe tenerse en cuenta el impacto desproporcionado del CBAM en la economía de países en

---

<sup>53</sup> Bellora, C., y Fontagné, L., “EU in Search of a Wto-Compatible Carbon Border Adjustment Mechanism” , *SRRN*, 2022 (disponible en <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4168049>)

desarrollo. La implementación del CBAM tiene un fuerte impacto en la economía de los países menos desarrollados, que no cuentan con los medios para implementar las exigencias medioambientales. Para que el CBAM sea válido bajo el apartado b), debería demostrarse que no hay medidas menos dañinas para reducir la fuga de carbono y, aunque se valoran alternativas, su implementación es mucho más compleja. Esto a su vez podría legitimar el CBAM puesto que la medida alternativa debe ser considerada razonable, considerándose como tal las que sean asequibles y fácilmente implementadas.

El hecho de que el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono no incluya facilidades y medidas de apoyo para los países en desarrollo puede dar a entender que busca la protección de los productores de la UE. En *Brasil – Neumáticos Recauchutados*<sup>54</sup>, la OMC dijo que una medida debe ser justa y no causar daños excesivos a ciertos países. Además, el Artículo XX exige que las medidas no discriminen de forma injusta, como se vio en Estados Unidos – Gasolina, donde una medida fue rechazada por perjudicar a algunos países sin razón.

En consecuencia, se puede concluir que, aunque el CBAM contribuye efectivamente a la lucha contra el cambio climático y la protección de la salud, incumple las premisas del apartado b) por el impacto que tiene en los países menos desarrollados. Actualmente, las alternativas vigentes de asignación gratuitas de emisiones no son una alternativa, pero visto el impacto en las economías emergentes, debe diseñarse una medida que sea menos restrictiva para el comercio. Para poder aplicarse bajo esta excepción, sería necesario implementar medidas de apoyo para estos países facilitando el acceso a certificados o proporcionando ayuda económica o medios de apoyo. Sin estos cambios, se priorizarían los objetivos climáticos de la UE por encima de las necesidades de un problema global, y por lo tanto el CBAM no se podría justificar.

Adicionalmente, cabe un último apunte sobre el apartado b), respecto a su alcance territorial abordado en el apartado anterior. Como ya se ha visto, se trata de una excepción cuyo alcance la jurisprudencia ha establecido como estrictamente territorial. Las emisiones de carbono generadas durante la producción de las mercancías que se importan

---

<sup>54</sup> *Op. Cit.*

a la UE no se dan en el territorio de esta última. Por tanto, una medida relativa a los perjuicios que generan dichas emisiones tendría la consideración de extraterritorial y por tanto quedaría fuera del ámbito de aplicación del apartado b).

#### 3.4.4. Apartado g)

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

Para que una medida pueda justificarse bajo el marco del apartado g) esta debe: (i) estar dirigida a la *“conservación de recursos naturales agotables”*; y (ii) aplicarse *“conjuntamente con restricciones a la producción o al consumo nacionales”*.

El primer requisito, relativo a *“recursos naturales agotables”*, se ha definido de carácter dinámico y, evolutivo, según se señala en el asunto *Estados Unidos – Camarones*, en el que se aclara que es un concepto que comprende tanto recursos vivos como no vivos. Este caso también aclaró que a la hora de categorizar un recurso, definirlo como *“agotable”* no impide que pueda considerarse igualmente *“renovable”*. En este sentido, el hecho de que las especies vivas se consideren renovables en virtud de su capacidad de reproducción no excluye que se puedan calificar como agotables en cuanto a los riesgos de extinción que enfrentan por la sobreexplotación y las actividades humanas que amenazan su supervivencia.

Siguiendo esta misma interpretación dinámica y flexible, también puede considerarse como *“recurso natural agotable”* un clima estable entendido como la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera, en virtud del artículo 2 de la CMNUCC. A este respecto, es preciso mencionar el caso *Estados Unidos – Gasolina*, en el que el aire limpio se reconoce como recurso natural agotable. Además, la abundante evidencia científica sobre la urgencia de tomar medidas para abordar la crisis climática y la preocupación por el cambio climático y sus efectos adversos, hacen que se constituya una *“preocupación común de la humanidad”* de acuerdo con la CMNUCC, en el que todos los Estados Miembros de la OMC pueden

invocar “un nexo suficiente”, tal y como se establece en el caso *Estados Unidos – Camarones*. Estos precedentes permiten justificar el CBAM por proteger un clima estable, entendido como recurso agotable por el riesgo que suponen para estas las emisiones de carbono.

La segunda condición del apartado g) exige que la medida se implemente “conjuntamente con restricciones a la producción o al consumo nacionales”, pues en caso contrario, resultaría en una discriminación que encubre una medida proteccionista y, por lo tanto, no podría aceptarse que persiga, en ningún grado, lograr el objetivo de conservación que debería motivar su aplicación. En el contexto del CBAM, esta condición podría cumplirse en la medida en que opera junto con la asignación gratuita de derechos de emisión del RCDE de la UE y otras medidas que restringen los procesos de producción doméstica intensos en carbono.

Esta interpretación de que el CBAM podría quedar amparado bajo el apartado g) parte de su objetivo de preservar el aire puro y evitar el deterioro medioambiental causado por el incremento de GEI, un problema ambiental y de impacto global que indudablemente lo convierte en una cuestión transfronteriza.

En conclusión, el CBAM cumple provisionalmente con los requisitos del artículo XX apartado g) del GATT ya que protege un clima estable como recurso agotable y se aplica junto al RCDE. Sin embargo, su legitimidad depende de que las restricciones domésticas sean verdaderamente equivalentes a las impuestas a los importadores. Por tanto, el análisis debe continuar con el chapeau del Artículo XX para evaluar si el CBAM evita la discriminación arbitraria o el proteccionismo encubierto.

#### 3.4.5. *Chapeau*

Tal y como establece el Órgano de Apelación en el asunto *Brasil – Neumáticos recauchutados*, el chapeau del artículo XX sirve para “asegurar que el derecho de los Miembros a valerse de las excepciones se ejerza de buena fe para proteger intereses considerados legítimos con arreglo al artículo XX y no como medio para eludir sus

*obligaciones para con otros Miembros de la OMC*<sup>55</sup>". En esta línea, procede analizar si la medida encaja con las condiciones del preámbulo una vez constatado (i) su incompatibilidad con algunas disposiciones del GATT de 1994, y (ii) que persigue un objetivo legítimo comprendido en las excepciones a) a j) del artículo XX.

En el caso del CBAM, su objetivo de mitigar el cambio climático y prevenir la fuga de carbono podría situarlo bajo el ámbito de aplicación del apartado g) del artículo XX. De este modo, y constatada su eventual incompatibilidad con el principio de trato nacional o la cláusula de la nación más favorecida, procede examinar si cumple con los requisitos del chapeau. En particular, habría que determinar si el CBAM constituye un medio de discriminación arbitrario o injustificable entre países en que prevalezcan las mismas condiciones, y si representa una restricción encubierta al comercio internacional.

Los requisitos que se imponen en el preámbulo exigen que la medida no suponga “*un medio de discriminación arbitrario o injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones*”, y no opere como “*una restricción encubierta al comercio internacional*”. En caso de no ser así, aunque se reúnan las condiciones para que la medida se ampare de provisionalmente en alguna de las excepciones de los apartados de la a) a j) del artículo XX, esto no será suficiente para legitimar su aplicación.

En cuanto al primer requisito, siguiendo *ad litteram* el texto del chapeau, es necesario verificar que, efectivamente “*prevalezcan las mismas condiciones*”, entre los países afectados por la medida, y solo entonces podrá determinarse si la medida constituye un “*medio de discriminación arbitrario o injustificable*”. Este orden a la hora de analizar las condiciones sigue el establecido por el Órgano de Apelación en el caso *CE – Productos de foca*<sup>56</sup> que enfatiza la necesidad de comprobar, en primer lugar, si las condiciones de los países comparados son equivalentes. Ahora bien, a pesar de que deban prevalecer las mismas condiciones como requisito indispensable, la jurisprudencia de la OMC no ha definido con claridad que debe entenderse por “*mismas condiciones*”, lo que suscita cierta duda sobre cómo debe abordarse la cuestión. En términos generales, cabe

---

<sup>55</sup> Brasil — Medidas que afectan a las importaciones de neumáticos recauchutados. *Op. cit* párr. 214 y 224

<sup>56</sup> Organización Mundial del Comercio (OMC) (2015) Comunidades Europeas - Medidas que prohíben la importación y comercialización de productos derivados de las focas (WT/DS401) (Disponible en [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/cases\\_s/ds401\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/cases_s/ds401_s.htm))

entender que la comparación de condiciones debe realizarse en función de factores relevantes para el objetivo de política de la medida. Es decir, deben considerarse aquellos elementos directamente relacionados con la finalidad que persigue la medida cuestionada<sup>57</sup>. Dado el amplio abanico de objetivos de política legítimos que pueden perseguir los Estados Miembros, parece que un enfoque más acotado podría restringir la aplicabilidad del chapeau.

A la luz de estas exigencias, cabría argumentar que, para el objetivo que persigue el CBAM, de evitar la fuga de carbono, las condiciones que podrían considerarse como relevantes serían las emisiones de GEI incorporadas en los productos importados, así como el precio efectivo del carbono pagado por los productores. En el caso de que los exportadores enfrenten costes de carbono que se puedan equiparar, o medidas de reducción de emisiones de naturaleza similar a las exigidas por la UE, podría afirmarse que efectivamente prevalecen las mismas condiciones.

En cuanto al requisito de no suponer “*discriminación injustificable*”, de un análisis de la jurisprudencia del GATT y la OMC se pueden extraer los siguientes requisitos para que se considere que cumple con este criterio y que sea válida la medida según el preámbulo. En primer lugar, quien adopte la medida debe promover la negociación de acuerdos bilaterales o multilaterales, de esta manera se busca garantizar que la medida no sea impositiva, sino que promueva la cooperación internacional. En segundo lugar, la medida no puede derivar en un bloqueo comercial que suponga una restricción a nivel internacional, por lo que su diseño debe ser lo menos restrictivo posible. Por último, si la medida incluye un sistema de certificación, como es el caso del CBAM, debe ser claro, accesible y garantizar procedimientos justos para los solicitantes<sup>58</sup>.

De darse ese supuesto, la imposición del CBAM podría suponer una “*discriminación injustificable*” si no se reconocieran adecuadamente los esfuerzos de mitigación del cambio climático o si no se contemplara un sistema de verificación justo y transparente para acreditar las emisiones reales. Adicionalmente, podría considerarse

---

<sup>57</sup> Martín Durán, G., “Securing compatibility...”. *Op. cit*

<sup>58</sup> *Id.*

que el CBAM es una medida discriminatoria si se ignoran las diferencias de capacidad tecnológica y de mitigación de emisiones de países con niveles distintos de desarrollo.

Esto se puede observar en el caso mencionado *supra* Estados Unidos – Gasolina en el que, a pesar de estar en el ámbito de aplicación de la excepción del apartado g) de conservación de recursos naturales agotables<sup>59</sup>, no se pudo justificar bajo dicho artículo porque la *“prohibición constituía una discriminación “arbitraria e injustificable” en el sentido del preámbulo del artículo XX”*, alegando su carácter coactivo injustificablemente discriminatorio, así como la rigidez e inflexibilidad en su aplicación y *“la falta de transparencia y equidad procesal en la administración de las reglamentaciones comerciales”*.

En conclusión, el CBAM podría encajar en el marco del artículo XX apartado g), aunque hay dudas sobre algunos aspectos de la medida que podrían hacer que se calificase como medida proteccionista encubierta. El reglamento por el que se aprobó aseguraba la compatibilidad con las normas de la OMC, aunque la jurisprudencia aún no es clara frente a las cuestiones que se plantean. Para que quede completamente justificada, no puede suponer un medio de discriminación arbitrario entre países con las mismas condiciones, un requisito que plantea dudas puesto que el CBAM grava en función de la huella de carbono de productos similares. A nivel medioambiental, queda claro que una solución para un problema a nivel global pero, pese a que en materia de reducción de emisiones parece ser una medida eficaz para lidiar con el riesgo de fuga de carbono, no parece claro que sea la medida menos restrictiva para el comercio. En cualquier caso, será necesario analizar sus efectos en la economía global cuando entre en vigor definitivamente para poder determinar si es tan restrictiva para el comercio como se prevé.

#### 4. EL CBAM EN EL MARCO DE LA CMNUCC

##### **4.1. Responsabilidades comunes pero diferenciadas**

---

<sup>59</sup> India, Malasia, Pakistán y Tailandia presentaron en litigio contra Estados Unidos a raíz de una prohibición de este último de importar camarones y productos del camarón que procedieran de países que no dispusieran de certificados de pesca con determinadas redes para la captura de camarones.

La implementación del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono de la UE como política ambiental dirigida a la mitigación del cambio climático y a alcanzar los objetivos del Acuerdo de París ha suscitado debate en la comunidad internacional. Además de plantear dudas en cuanto a su legalidad en el marco de la OMC como ya se ha abordado, algunos países cuestionan su eficacia y la señalan como una medida unilateral de carácter proteccionista que podría exacerbar las desigualdades económicas globales. A lo largo del presente apartado se analizará este punto de vista para comprobar si es una herramienta de descarbonización o una forma de favorecer a los países desarrollados en el mercado global.

Al imponer un precio al carbono de los productos importados, el CBAM impacta de manera desproporcionada sobre la economía de países en desarrollo que a menudo son dependientes de las industrias intensivas en carbono. Esto hace que enfrenten limitaciones estructurales lo que les impide adaptarse a las exigencias de tecnologías más sostenibles, que puedan implementar procesos de descarbonización o que cambien hacia otros medios de producción más respetuosos con el medio ambiente<sup>60</sup>. Si bien es cierto que los países emisores de GEI deben asumir las externalidades negativas de sus emisiones, a la hora de diseñar políticas y medidas para abordar la cuestión, estas deben adaptarse a las circunstancias de los países en los que se aplica.

A diferencia de los países de la UE, que cuentan con recursos para transformar su actividad productiva, los países en desarrollo pueden ver amenazada su competitividad comercial, con estimaciones que apuntan a pérdidas de hasta 16 mil millones de dólares en exportaciones. En este contexto, se hace imprescindible tomar medidas para proteger el desarrollo económico de estos países y mitigar los efectos adversos del CBAM para evitar agravar su vulnerabilidad frente a otras economías desarrolladas<sup>61</sup>.

---

<sup>60</sup> Bernasconi-Osterwalder, N. y Cosbey, A., “Carbon and Controversy: Why we need global cooperation on border carbon adjustment”, *International Institute for Sustainable Development (ISSD)*, 2021 (disponible en <https://www.iisd.org/articles/carbon-border-adjustment-global-cooperation>; última consulta 16/01/2025)

<sup>61</sup> Rodrigues Aldeia, S.C., “The European Union Carbon Border Adjustment Mechanism as a Green Tax Policy Instrument”. *Central European Economic Journal*, vol. 12, p. 90, 2025

Como punto de partida fundamental, a la hora de abordar esta cuestión está la defensa del principio de “Responsabilidades Comunes pero Diferenciadas” (CBDR), consagrado en el artículo 3.1 de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de 1992. En general, sienta las bases de la cooperación internacional, favoreciendo la intensificación de las medidas contra el cambio climático y la cooperación de los países desarrollados para que brinden apoyo a aquellos en desarrollo<sup>62</sup>. Si bien este principio reconoce que todos los Estados comparten la responsabilidad de abordar los desafíos del cambio climático, también establece que las contribuciones que se exijan a cada país deben adaptarse a sus circunstancias. Así, los países desarrollados, con mayores emisiones históricas y más recursos económicos, pueden y deben asumir compromisos más estrictos, mientras que los países en desarrollo necesitan medidas flexibles que se ajusten a sus capacidades. De esta manera, se puede abordar la crisis climática como responsabilidad común, pero con obligaciones diferenciadas que garanticen una participación equitativa<sup>63</sup>.

Con el objetivo de garantizar políticas que se adapten a las condiciones de cada país, dentro del principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas se enmarca el principio de Trato Especial y Diferenciado, que reconoce el derecho a que los países en desarrollo reciban un trato diferente que favorezca su progreso económico y social<sup>64</sup>.

El CBAM no tiene en cuenta las diferencias entre países e aplica estándares uniformes que ignoran estas diferencias. El reglamento (UE) 2023/956 hace una referencia en el preámbulo que reconoce un compromiso de la UE de facilitar asistencia técnica a países menos desarrollados y así puedan adaptarse a las exigencias de la medida<sup>65</sup>. Sin embargo, más allá de eso no recoge ningún trato diferenciado para esos países ni ninguna medida para favorecer la transición hacia medidas medioambientales más verdes o que adapten los requisitos a la falta de recursos.

---

<sup>62</sup> Fontagné, L., y Schubert, K., “The Economics of Border Carbon Adjustment: Rationale and Impacts of Compensating for Carbon at the Border”. *Annual Review Of Economics*, vol. 15, n. 1, p. 393, 2023.

<sup>63</sup> Schneider, H., “Common but Differentiated Responsibilities” in the Paris Agreement”, *FIU Law Review*, vol. 18, n.2, p. 334, 2024

<sup>64</sup> *Id*, p. 337

<sup>65</sup> Gay, D., “Smooth transition for graduating LDCs under the EU Carbon Border Adjustment Mechanism”, LDC Portal (2021) (disponible en: <https://www.un.org/ldcportal/smooth-transition-for-graduating-ldcs-under-the-eu-carbon-border-adjustment-mechanism>; última consulta 16/01/2025)

Esto ha generado críticas en los foros internacionales. Un claro ejemplo fue la reunión del Consejo de Comercio de Mercancías (CCM) del 2 y 3 de diciembre de 2024<sup>66</sup>, en el que Brasil, China, la Federación de Rusia e Indonesia, entre otros, expresaron sus preocupaciones sobre la incompatibilidad del CBAM con las normas de la OMC por su potencial carácter discriminatorio y la carga administrativa que supone. Subrayaron su preocupación por la falta de alineación con el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y porque consideran que la medida no reconoce adecuadamente las contribuciones ambientales de otros países, como los sumideros de carbono.

Para solventar estas cuestiones, instaban a los miembros de la OMC a promover el comercio justo y priorizar la cooperación internacional en la elaboración de medidas. Estas reivindicaciones refuerzan la necesidad de que el diseño del CBAM se adapte a los países en desarrollo pues, como advirtió el enviado climático de Estados Unidos John Kerry, el hecho de que se perciba como una medida unilateral que no considera la realidad de los países en desarrollo, podría erosionar la legitimidad de la medida y deteriorar las relaciones internacionales.

Siguiendo lo expuesto en apartados anteriores, el CBAM también plantea desafíos en el marco de las normas de la OMC respecto a los principios de NMF y de trato nacional, a los que cabe añadir también el principio de CBDR. Su importancia radica en que, aunque no supone un compromiso vinculante con sanciones directas, podría influir en el surgimiento de tensiones comerciales y políticas. En línea con la defensa de este principio, es oportuno analizar la propuesta que Sam Lowe realizó para el Centro Europeo de Reforma en colaboración con el Open Society Policy Institute<sup>67</sup>.

---

<sup>66</sup> Consejo de Comercio de Mercancías de la OMC. *Acta de la reunión del Consejo del Comercio de Mercancías, 2 y 3 de diciembre de 2024* (G/C/M/150), Organización Mundial del Comercio, 2025 (disponible en: <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=S:/G/C/M150.pdf&Open=True>; última consulta 22/04/2025).

<sup>67</sup> Lowe, S., “The EU's carbon border adjustment mechanism: How to make it work for developing countries”, Center for European Reform (CER), 2021 (disponible en: [https://www.cer.eu/sites/default/files/pbrief\\_cbam\\_sl\\_21.4.21.pdf](https://www.cer.eu/sites/default/files/pbrief_cbam_sl_21.4.21.pdf); última consulta 27/01/2025)

En el informe, Lowe aboga por eximir completamente de los requisitos del CBAM a los 46 países<sup>68</sup> clasificados como menos desarrollados, alegando que sus importaciones representan un porcentaje que podría considerarse insignificante en el comercio de la UE y, por ende, supone un riesgo mínimo para la fuga de carbono. Para los países de ingresos medio-bajo, propone una exención condicional que equilibre, por un lado, la obligación de cumplir con las disposiciones del CBAM y por otro, salvaguarde el desarrollo económico. A lo largo de su propuesta, Lowe subraya la importancia del CBAM en la persecución de las ambiciones climáticas de la UE, aunque aboga por que la medida se configure considerando la contribución histórica de emisiones y sin imponer cargas desproporcionadas a países que no puedan hacer frente a las mismas.

Por último, se aborda la viabilidad de la propuesta destacando el carácter temporal de las exenciones y el trato preferencial a los países en desarrollo. Se trata de medidas ligadas al nivel de desarrollo económico de los países, diseñadas para desaparecer gradualmente a medida que mejora su economía y ganan competitividad en el mercado global, momento en el que ya no serán necesarias. Ofrecer un tratamiento especial y diferenciado no tiene como objetivo exonerar completamente a los países en desarrollo, sino facilitar su integración en el sistema comercial global, incentivando y facilitando su desarrollo económico hasta alcanzar un nivel similar al de los países desarrollados<sup>69</sup>. Hasta entonces, la implementación de las exenciones sería una forma de proteger los principios de la OMC fomentando el equilibrio entre las responsabilidades climáticas y las realidades económicas de cada país, permitiendo que países menos desarrolladas puedan seguir creciendo sin tener que acatar exigencias tan estrictas antes de poder contar con los medios para ello.

En cualquier caso, cabe añadir que las emisiones que corresponden a estos países podrían considerarse incluso inmateriales, por lo que mientras se apliquen las medidas, no se comprometerían los compromisos climáticos. Es más, lejos de menoscabarlos, promovería una descarbonización en estos países al permitir que adopten los estándares

---

<sup>68</sup> *id*

<sup>69</sup> Grossman, G., y Sykes, A., “A preference for development: the law and economics of GSP”, *World Trade Review*, n.4, 2005, p. 63.

ambientales de manera progresiva, sin que las exigencias del CBAM frenen su crecimiento económico<sup>70</sup>.

También se han propuesto otras alternativas para que los países en desarrollo puedan hacer frente al CBAM, como el desarrollo de mercados de carbono nacionales inspirados en el sistema de RCDE de la UE. De esta manera, dado que el CBAM reconoce los pagos efectivos en el país de origen, esta estrategia podría suponer una reducción de los aranceles impuestos<sup>71</sup>. Sin embargo, su viabilidad depende de un diseño cuidadoso que garantice que la UE considere estas medidas como esfuerzos legítimos de descarbonización y no como subsidios encubiertos, lo que requiere un equilibrio delicado para alinear los precios del carbono con los requisitos del CBAM sin afectar negativamente la competitividad interna.

En última instancia, el CBAM presenta un desafío complejo en su adecuación con a las necesidades de países en desarrollo, pero también una oportunidad para brindarles los medios que les permitan avanzar hacia economías más sostenibles sin sacrificar su desarrollo económico. Sin embargo, para poder ajustarse a las normas y principios internacionales analizados a lo largo de este trabajo, el Reglamento por el que se aprueba el CBAM debería haber contemplado medidas que permitan a los países en desarrollo adaptarse a las exigencias medioambientales de la UE. En especial, se debería haber considerado la situación de vulnerabilidad que enfrentan estos países y el impacto que puede suponer para sus economías. Adoptar un enfoque multidimensional que proteja las vulnerabilidades de sus economías defendiendo el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas será clave para que el CBAM se posicione como una verdadera herramienta contra el cambio climático.

---

<sup>70</sup> Low, P., Mamdouh, H., y Rogerson, E., “BALANCING RIGHTS AND OBLIGATIONS IN THE WTO – A Shared Responsibility”, vol.4, 2020 (disponible en: <https://www.swedenabroad.se/globalassets/ambassador/fn-geneve/documents/balancing-rights-and-obligations-in-the-wto.pdf>; última consulta 22/04/2025)

<sup>71</sup> Pan, X., y Liu, S., “The development, changes and responses of the European Union carbon border adjustment mechanism in the context of global energy transition”, vol. 4, 2024 (disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.wds.2024.100148>; última consulta 22/04/2025)

## 5. CONCLUSIONES

El Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono de la UE se presenta como un herramienta innovadora para hacer frente a la fuga de carbono y la pérdida de competitividad que derivan de las estrictas políticas climáticas vigentes. Sin embargo, su entrada en vigor viene acompañada de una gran incertidumbre sobre sus implicaciones, especialmente en el contexto del comercio internacional.

A lo largo del trabajo se ha manifestado la incertidumbre jurídica que acompaña al diseño y la implementación de esta medida, dada su posible contravención de los principios del GATT que pueden dar pie a que la medida se tache de proteccionista. Si bien es cierto que podría ajustarse a la normativa de la OMC mediante la excepción prevista en el apartado g) artículo XX del GATT, hay cuestiones cuya interpretación es ambigua y que requerirán de actuación por parte de la UE para aportar jurisprudencia. Destacan especialmente las cuestiones respecto a las restricciones comerciales que y a la potencial discriminación hacia otros países con medidas medioambientales con un enfoque que difiera del de la UE. El análisis del artículo XX revela que, aunque puede ofrecer una base viable para adoptar medidas climática, sigue siendo un desafío alinear los objetivos de acción climática global y las políticas comerciales internacionales.

La regulación actual enfoca la medida hacia la consecución de objetivos climáticos y la protección de las industrias europeas. Sin embargo, al tratarse de una medida diseñada de forma unilateral por la UE, se acentúa aún más el reto de colaboración internacional, especialmente a lo que refiere a los países en desarrollo. En particular, las exigencias derivadas del principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas también plantean dudas sobre la efectividad de la medida si las exigencias son las mismas para todos, pero no lo son las emisiones históricas ni los medios económicos para hacer frente a la transición.

El desafío que plantea el CBAM se podría resumir en que su diseño debe proteger el mercado y la competitividad, sin que sea a costa del mediamente, igual que se debe proteger el planeta sin que sea a expensas del desarrollo de otros países.

Se vuelve evidente que se requieren adaptaciones legislativas en el CBAM para afrontar los desafíos de compatibilidad con el comercio internacional. La propuesta de simplificación del CBAM ya contempla algunos ajustes que amplían el número de exenciones, reducen la carga administrativa y facilitan los procedimientos. A pesar de las promesas de la UE de simplificación y de compatibilidad con la OMC, son cada vez más las medidas que surgen paralelamente al CBAM. Por un lado, esto supone un riesgo que podría derivar en crecientes tensiones políticas y sociales y un auge de medidas proteccionistas. Sin embargo, por otro lado, puede que estas alternativas, como por ejemplo los clubes del clima, sean la solución ya que se han diseñado en contextos de cooperación en los que los países han tenido oportunidad de participar y poner de manifiesto sus prioridades. En este sentido, quizá las próximas modificaciones del CBAM deban estar inspiradas en el resto de las medidas que están surgiendo en el contexto multilateral que con el CBAM parece que se rehuyó.

En un complejo contexto internacional actual, marcado por una crisis climática y otras políticas y sociales de también creciente protagonismo, CBAM muestra evidentes implicaciones para la protección del medioambiente, pero su compatibilidad con las normas de derecho internacional existente en materia comercial aun se cuestionan. En este escenario, se constata la necesidad de más jurisprudencia y doctrina que aborde el tema y aclare las dudas que afloran. Esto implica que probablemente haya mas cambios en el CBAM antes de su entrada en vigor, o por lo menos más aclaraciones por parte de la UE, pues, en última instancia, se trata de proteger el medio ambiente en un contexto global en el que todos puedan participar.

Por último, el diseño de una medida como el CBAM es un proceso complejo por las repercusiones que tiene a nivel global. Sin embargo, más allá de las posibles complicaciones, parece que de esta medida aún queda por esclarecer la naturaleza, la efectividad como medida medioambiental o la compatibilidad con el derecho internacional, todo ello dando que pensar sobre el rigor usado para diseñar la medida y si las intenciones realmente se extendían más allá de la protección de las industrias europeas.

## 6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### 6.1. Legislación, Derecho de la Unión y convenios internacionales

Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 23 de mayo de 1969 (U.N.T.S., vol. 1155).

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).

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).

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

Organización Mundial del Comercio. (2024). Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT 1994)

Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (UE) 2023/956 en lo que respecta a la simplificación y el afianzamiento del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono.

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).

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)

### 6.2. Jurisprudencia y resoluciones de la OMC

Consejo de Comercio de Mercancías de la OMC. *Acta de la reunión del Consejo del Comercio de Mercancías, 2 y 3 de diciembre de 2024* (G/C/M/150), Organización Mundial del Comercio, 2025 (disponible en:

<https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=S:/G/C/M150.pdf&Open=True>)

OMC, “INFORMACIÓN ACTUALIZADA SOBRE LA VIGILANCIA DEL COMERCIO – 8 DE JULIO DE 2024”, *VIGILANCIA DEL COMERCIO — INFORMES DE LA OMC SOBRE LOS HECHOS RELACIONADOS CON EL COMERCIO*, pp. 2-4, 2024 (disponible en [https://www.wto.org/spanish/news\\_s/news24\\_s/tmwto\\_08jul24\\_s.pdf](https://www.wto.org/spanish/news_s/news24_s/tmwto_08jul24_s.pdf); última consulta 27/03/2025).

Organización Mundial del Comercio (OMC) (1998) Canadá — Determinadas medidas que afectan a las publicaciones (Disponible en [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/cases\\_s/ds31\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/cases_s/ds31_s.htm))

Organización Mundial del Comercio (OMC) (2001) Comunidades Europeas - Medidas que afectan al amianto y a los productos que contienen amianto (disponible en [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/135abr\\_s.doc](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/135abr_s.doc))

Organización Mundial del Comercio (OMC) (2001) Estados Unidos – Prohibición de las importaciones de determinados camarones y productos del camarón.

Organización Mundial del Comercio (OMC) (2015) Comunidades Europeas - Medidas que prohíben la importación y comercialización de productos derivados de las focas (Disponible en [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/cases\\_s/ds401\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/cases_s/ds401_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)).

Organización Mundial del Comercio. (1996). Estados Unidos - Prohibición de importar ciertos camarones y sus productos. (disponible en: [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/dispu\\_s/cases\\_s/ds58\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/cases_s/ds58_s.htm)).

Organización Mundial del Comercio. (2024). Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT 1994).

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))

### 6.3. Obras doctrinales y artículos académicos

- Arce González, G., “Fuga de carbono, hipótesis refugio de emisiones e hipótesis alternativas. Una revisión de la literatura”. *ICE, Revista De Economía*, vol.1, n. 881, pp. 167-177, 2014.
- Brauch, M. D., Arnold, J., Klonsky, E., y Everard, F., “Event highlights: Carbon border adjustments in the EU, the U.S., and beyond”, *The Columbia Center on Sustainable Investment (CCSI), Columbia Law School, and Columbia Climate School at Columbia University, New York, NY, United States*, [Conference presentation], 2021.
- Falkner, R., “A minilateral solution for global climate change? On bargaining efficiency, club benefits, and international legitimacy”, *Perspectives on Politics*, vol. 14, n.1, pp. 87-101, 2016.
- Fernández, X., “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”, n.21, 2020, pp. 12-24
- Fontagné, L., y Schubert, K., “The Economics of Border Carbon Adjustment: Rationale and Impacts of Compensating for Carbon at the Border”. *Annual Review Of Economics*, vol. 15, n. 1, pp. 389-424, 2023.
- Gerdonget, E., “The European Union’s Proposed Carbon-Border Adjustment and Its Impact on Trade With Africa”, *Global Trade And Customs Journal*, vol. 16, pp. 564-571, 2021.
- González Arruti, C.I., “COMERCIO INTERNACIONAL, MEDIO AMBIENTE Y EL PRINCIPIO DE PRECAUCIÓN” en Márquez, R. (ed.), *El derecho internacional y el principio de precaución en el ámbito de la diversidad biológica: una especial atención a los organismos vivos modificados*, en Márquez, R. (ed.), Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, México, 2016, pp. 123-176.

- Grossman, G., y Sykes, A., “A preference for development: the law and economics of GSP”, *World Trade Review*, n. 4, 2005, pp. 41-67.
- Hall, C., “Towards minilateral climate governance? Analysing climate club design options through the lens of common but differentiated responsibilities and respective capabilities”, *Review of European, Comparative & International Environmental Law*, vol. 33, n.3, p. 604-618, 2024.
- Halpert, A., y Snower, D. J., “Todos son bienvenidos en el Club del Clima,” Project Syndicate, 2022.
- Leal-Arcas, R., Faktaufon, M., y Kyprianou, A., “A Legal Exploration of the European Union’s Carbon Border Adjustment Mechanism”. *European Energy And Environmental Law Review*, vol. 31, n.4, 2022, pp. 231.
- Leonelli, G. C., “Export Rebates and the EU Carbon Border Adjustment Mechanism: WTO Law and Environmental Objections”. *Journal of World Trade*, vol.56, n.6, pp. 963–984, 2022.
- Martín Durán, G., “SECURING COMPATIBILITY OF CARBON BORDER ADJUSTMENTS WITH THE MULTILATERAL CLIMATE AND TRADE REGIMES”, *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 72, n.1, pp. 73-103, 2023
- Mehling, M., van Asselt, H., Droege, S., y Das, K., “The Form and Substance of International Cooperation on Border Carbon Adjustments”, *American Journal of International Law Unbound*, vol. 116, pp. 213-218, 2022.
- Miguez, A., “¿En qué consiste el mecanismo de ajuste en frontera por carbono y por qué es tan polémico?”, *Tecnología y Equipamiento para Química*, n.114, p.62, 2024
- Rodrigues Aldeia, S.C., “The European Union Carbon Border Adjustment Mechanism as a Green Tax Policy Instrument”. *Central European Economic Journal*, vol. 12, pp. 85-101, 2025.
- Schneider, H., “Common but Differentiated Responsibilities” in the Paris Agreement”, *FIU Law Review*, vol. 18, n.2, p. 334, 2024

#### 6.4. Recursos de internet

- Barreiro, D., “Del GATT a la Organización Mundial del Comercio”, *Instituciones Económicas y del Comercio Internacional*, n.5, 1998 (disponible en [https://www.iri.edu.ar/publicaciones\\_iri/IRI%20COMPLETO%20-%20Publicaciones-V05/Publicaciones/L2/L205.htm](https://www.iri.edu.ar/publicaciones_iri/IRI%20COMPLETO%20-%20Publicaciones-V05/Publicaciones/L2/L205.htm); última consulta 26/03/2025).
- Bellora, C., y Fontagné, L., “EU in Search of a Wto-Compatible Carbon Border Adjustment Mechanism”, *SRRN*, 2022 (disponible en <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4168049>; última consulta 9/05/2025).
- Bernasconi-Osterwalder, N. y Cosbey, A., “Carbon and Controversy: Why we need global cooperation on border carbon adjustment”, *International Institute for Sustainable Development (IISD)*, 2021 (disponible en <https://www.iisd.org/articles/carbon-border-adjustment-global-cooperation>; última consulta 16/01/2025).
- Condon, B., “GATT Article XX and Proximity of Interest: Determining the Subject Matter of Paragraphs B and G”, *ITAM – School of Law*, 2004 (disponible en [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=666984](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=666984); última consulta 16/03/2025).
- G7 Statement on Climate Club (2022) (disponible en <https://g7.utoronto.ca/summit/2022elmau/220628-climate-club.html>; última consulta 01/04/2025).
- Galán Madruga, D. y Garrido Morales, J.L., “Cambio climático. Perspectivas futuras”, *Observatorio Medioambiental*, vol.15, p. 14, 2012 (disponible en [https://doi.org/10.5209/rev\\_OBMD.2012.v15.40329](https://doi.org/10.5209/rev_OBMD.2012.v15.40329); última consulta 12/01/2025).
- Gay, D., “Smooth transition for graduating LDCs under the EU Carbon Border Adjustment Mechanism”, *LDC Portal* (2021) (disponible en: <https://www.un.org/ldcportal/smooth-transition-for-graduating-ldcs-under-the-eu-carbon-border-adjustment-mechanism>; última consulta 16/01/2025).

- ICC “Why the most-favoured nation principle matters for business”. En *International Chamber Of Commerce*, 2025 (disponible en <https://iccwbo.org/wp-content/uploads/sites/3/2025/03/2025-ICC-Why-the-most-favoured-nation-principle-matters-for-business.pdf>, última consulta 17/04/2025).
- Interim Secretariat of the Climate Club. Climate Club: Accelerating Global Industry Decarbonisation through Stronger International Collaboration. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) and International Energy Agency (IEA), 2023 (disponible en <https://climate-club.org/>).
- Klotz, S., Probst, S. L., y Hulliger, O., “The Carbon Border Adjustment Mechanism – A Tax in Disguise?”, *European Taxation*, vol. 62, n.8, 2022 (disponible en: <https://doi.org/10.59403/139fdjw> ; última consulta 13/04/2025)
- López, L. A., Arce, G., y Zafrilla, J. E., “Parcelling virtual carbon in the pollution haven hypothesis”., *Energy Economics*, vol. 39, 2013 (disponible en <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2013.05.006>; última consulta 12/01/2025)
- Low, P., Mamdouh, H., y Rogerson, E., “BALANCING RIGHTS AND OBLIGATIONS IN THE WTO – A Shared Responsibility”, vol.4, 2020 (disponible en: <https://www.swedenabroad.se/globalassets/ambassador/fn-geneve/documents/balancing-rights-and-obligations-in-the-wto.pdf>; última consulta 22/04/2025).
- Lowe, S., “The EU's carbon border adjustment mechanism: How to make it work for developing countries”, Center for European Reform (CER), 2021 (disponible en: [https://www.cer.eu/sites/default/files/pbrief\\_cbam\\_sl\\_21.4.21.pdf](https://www.cer.eu/sites/default/files/pbrief_cbam_sl_21.4.21.pdf); última consulta 27/01/2025).
- Makomere, R., y Mbeva, K.L., “Squaring the Circle: Development Prospects Within the Paris Agreement”, *Carbon & Climate Law Review*, vol.12, pp. 31-40, 2018 (disponible en <https://doi.org/10.21552/cclr/2018/1/7>; última consulta 12/01/2025)
- Misch, F. y Wingender, P., “Revisiting carbon leakage”, *Energy Economics*, vol. 140, 2024 (disponible en <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2024.107786>; última consulta 12/01/2025)

- Nordhaus, W.D., “Climate Club Futures: On the effectiveness of future Climate Clubs”, *Cowles Foundation Discussion Papers - Research Papers in Economics*, 2021 (disponible en <https://elischolar.library.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3618&context=cowles-discussion-paper-series>; última consulta 28/4/2025).
- Overland, I. y Sadaqat, M., “Climate clubs and carbon border adjustments: a review”, *Environmental Research Letters*, vol. 17, n.9 (disponible en: [https://www.researchgate.net/publication/363431092\\_Climate\\_clubs\\_and\\_carbon\\_border\\_adjustments\\_a\\_review](https://www.researchgate.net/publication/363431092_Climate_clubs_and_carbon_border_adjustments_a_review); última consulta: 05/05/2025)
- Oyarzun de Laiglesia, J. “GATT. Neoproteccionismo y ronda Uruguay”, *Cuadernos de Relaciones Laborales*, n.2, pp.155-190, 1993 (disponible en <https://revistas.ucm.es/index.php/CRLA/article/view/CRLA9393120155A>)
- Pan, X., y Liu, S., “The development, changes and responses of the European Union carbon border adjustment mechanism in the context of global energy transition”, vol. 4, 2024 (disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.wds.2024.100148>; última consulta 22/04/2025) Galán Madruga, D. y Garrido Morales, J.L., “Cambio climático. Perspectivas futuras”, *Observatorio Medioambiental*, vol.15, pp. 12-18, 2012 (disponible en [https://doi.org/10.5209/rev\\_OBMD.2012.v15.40329](https://doi.org/10.5209/rev_OBMD.2012.v15.40329); última consulta 12/01/2025)
- Parry, I. W. H., Dohlman, P., y Hillier, C., “Carbon pricing: What role for border carbon adjustments?”, *IMF STAFF CLIMATE NOTE 2021/004*, 2021 (disponible en <https://www.imf.org/en/Publications/staff-climate-notes/Issues/2021/09/24/Carbon-Pricing-What-Role-for-Border-Carbon-Adjustments-464805>, última consulta 11/01/2025)
- Partnership for Market Readiness. “Carbon Leakage: Theory, Evidence, and Policy.”. *World Bank, Washington, DC*, PMR Technical Note 11, 2015 (disponible en <https://documents1.worldbank.org/curated/en/138781468001151104/pdf/100369-NWP-PUBLIC-ADD-SERIES-Partnership-for-Market-Readiness-technical-papers-Box393231B.pdf>; última consulta: 13/01/2025)
- Tagliapietra, S., “2021 Can Be a Climate Breakthrough, but Biden and Europe Need to Talk”, *Bruegel*, 2021 (disponible en: <https://www.bruegel.org/comment/2021->

can-be-climate-breakthrough-biden-and-europe-need-talk; última consulta  
29/04/2025).