

# El sistema multilateral de comercio y el cambio climático

## I. Introducción

El cambio climático es el mayor desafío que ha tenido que afrontar hasta la fecha la comunidad internacional en relación con el desarrollo sostenible. Las medidas para hacer frente al cambio climático tienen que ser plenamente compatibles con las ambiciones de más amplio alcance de la comunidad internacional por lo que respecta al crecimiento económico y el desarrollo humano. Es un desafío que trasciende las fronteras y que exige soluciones no sólo a nivel nacional, sino también a nivel internacional.

La OMC es un pilar de la cooperación multilateral. Ofrece un marco de disciplinas para facilitar el comercio mundial y sirve de foro para negociar la mayor apertura del comercio. La liberalización del comercio no es un fin en sí mismo: está vinculada a valores humanos y objetivos de bienestar fundamentales, consagrados en la carta fundacional de la OMC, el Acuerdo de Marrakech. Estos objetivos son, entre otros, la mejora de los niveles de vida, la utilización óptima de los recursos mundiales de conformidad con el objetivo de un desarrollo sostenible y la protección y conservación del medio ambiente.

En sí misma, la cuestión del cambio climático no forma parte del programa de trabajo en curso de la OMC y tampoco hay normas de la OMC que se refieran específicamente al cambio climático. Sin embargo, la Organización es pertinente en este contexto porque las medidas y políticas relativas al cambio climático afectan al comercio internacional de diversas maneras.

En primer lugar, la apertura del comercio puede contribuir a los esfuerzos por mitigar el cambio climático y adaptarse a él, por ejemplo, propiciando la asignación eficaz de los recursos mundiales (incluidos los recursos naturales), elevando los niveles de vida (y fomentando por lo tanto la demanda de una mejor calidad ambiental) y aumentando el acceso a los bienes y servicios ambientales.

En segundo lugar, la OMC es pertinente también porque las medidas nacionales para mitigar el cambio climático y adaptarse a él pueden repercutir en el comercio internacional (ya que modifican las condiciones de competencia) y pueden estar sujetas a las normas de la OMC. En consecuencia, los instrumentos normativos de la OMC pueden ser pertinentes para el examen de las medidas relativas al cambio climático. Además, el conjunto de normas de la OMC ofrece un marco que garantiza la previsibilidad, la transparencia y la aplicación justa de esas medidas.

## II. El impacto de la apertura del comercio en el cambio climático

### A. Expansión del comercio internacional

El último medio siglo se ha caracterizado por una expansión sin precedentes del comercio internacional. Desde 1950 el volumen del comercio mundial se ha multiplicado por más de 27. En comparación, el PIB se ha multiplicado por ocho en el mismo período. En consecuencia, la participación del comercio internacional en el PIB mundial ha aumentado del 5,5 por ciento en 1950 al 20,5 por ciento en 2006.

Varios factores han contribuido a esta espectacular expansión del comercio mundial. En primer lugar figura el cambio tecnológico, que ha reducido considerablemente los costos del transporte y las comunicaciones. En la segunda mitad del siglo XX, los motores de reacción y la contenedorización redujeron significativamente los costos del transporte aéreo y marítimo, por lo que aumentaron la gama y el volumen de las mercancías que se comercializan. La revolución de la tecnología de la información ha facilitado el comercio y la coordinación de la producción de las partes y componentes de un producto final en distintos países.

Otro factor ha sido la liberalización de las políticas comerciales y de inversión. Los países han abierto sus regímenes comerciales de manera unilateral, bilateral, regional y multilateral. Las medidas que gravaban, restringían o prohibían el comercio se han eliminado o reducido significativamente. Estos cambios en las políticas económicas no sólo han facilitado el comercio sino que también han permitido que un mayor número de países participen en la expansión del comercio mundial. En particular, las exportaciones de los países en desarrollo representan actualmente el 36 por ciento de las exportaciones mundiales, es decir aproximadamente el doble que a principios del decenio de 1960.

Así pues, las innovaciones tecnológicas y los cambios en las políticas comerciales y de inversión han democratizado el comercio y facilitado la “desagregación” de la producción. Las partes y los componentes de un producto final pueden fabricarse en distintos lugares del mundo. Muchas de las plantas de producción se han localizado en países en desarrollo que, a su vez, se han ido integrando cada vez más a las cadenas de suministro mundiales. En comparación con lo que sucedía en el pasado, se puede incorporar una mayor proporción del comercio en la fabricación de un producto final y más países pueden participar en el proceso.

La expansión del comercio mundial puede ser una de las razones por las que el tema del comercio se menciona cada vez más en los debates sobre el cambio climático y también puede ayudar a explicar las preocupaciones que suscita el impacto del comercio en las emisiones de gases de efecto invernadero. Pero, ¿hasta qué punto se justifican esas preocupaciones?

## **B. ¿Cómo afecta el comercio a la emisión de gases de efecto invernadero?**

Los economistas especializados en comercio han desarrollado un marco conceptual para examinar de qué manera la apertura del comercio puede afectar al medio ambiente. Este marco, aplicado por primera vez para estudiar el impacto ambiental del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), divide el impacto de la liberalización del comercio en tres efectos independientes: escala, composición y técnica. Por lo tanto, este marco se puede utilizar para estudiar los vínculos entre la apertura del comercio y el cambio climático.

El efecto en la “escala” se refiere al impacto que tiene sobre las emisiones de gases de efecto invernadero el aumento de la producción o de la actividad económica como consecuencia de la liberalización del comercio. El supuesto general es que la apertura del comercio hará aumentar la actividad económica y, por ende, el consumo de energía. Si todos los demás factores permanecen iguales, este aumento en la escala de la actividad económica y el consumo de energía hará aumentar las emisiones de gases de efecto invernadero.

El efecto en la “composición” se refiere al hecho de que la liberalización del comercio desvía la producción de un país hacia los productos en los que tiene una ventaja comparativa. Esa reasignación de recursos dentro de un país es la forma en que el comercio mejora la eficiencia económica. El efecto sobre las emisiones de gases de efecto invernadero dependerá de los sectores en los que el país tenga una ventaja comparativa. El efecto en la composición hará disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero si los sectores en expansión consumen menos energía que los sectores en los que se reduce la actividad. Por lo tanto, es difícil predecir si el efecto en la composición hará disminuir o aumentar las emisiones de gases de efecto invernadero.

Por último, la apertura del comercio puede ayudar a mejorar la eficiencia energética —el efecto en la “técnica”— de manera que la producción de mercancías y servicios genere menos emisiones de gases de efecto invernadero. Esta disminución de las emisiones puede producirse de dos formas. En primer lugar, la liberalización del comercio aumentará la disponibilidad y reducirá el costo de las mercancías, los servicios y las tecnologías inocuos para el medio ambiente. Esto es particularmente importante para los países que no tienen

acceso a estas mercancías, servicios y tecnologías o que no los producen a una escala suficiente o a precios asequibles. Las mayores oportunidades de acceso a los mercados pueden incitar a los exportadores a desarrollar nuevos productos, servicios y tecnologías para mitigar el cambio climático. En segundo lugar, el aumento en los ingresos que genera el comercio puede alentar a la sociedad a exigir una mayor calidad ambiental —es decir, menos emisiones de gases de efecto invernadero—.

Dado que los efectos en la escala y en la técnica tienden a funcionar en sentidos opuestos, y que el efecto en la composición depende de la ventaja comparativa de los países, el impacto global del comercio en las emisiones de gases de efecto invernadero no se puede determinar con antelación. Dependerá de la magnitud o la intensidad de cada uno de los tres efectos.

El efecto en la técnica es el principal mecanismo por el que la apertura del comercio puede ayudar a mitigar el cambio climático. De ahí la importancia de la actual Ronda de Doha, y en particular de las negociaciones, para liberalizar el comercio de mercancías y servicios ambientales. Al aumentar la disponibilidad de bienes, servicios y tecnologías que pueden ser importantes para mejorar la eficiencia energética, el comercio puede ayudar a superar el desafío del calentamiento global.

### C. Comercio y transporte

El vínculo entre el comercio y los servicios de transporte también suscita preocupaciones en cuanto al papel del comercio en las emisiones de gases de efecto invernadero. En el comercio internacional los países se especializan en la producción de mercancías en la que tienen una ventaja comparativa y luego las exportan, e importan otras mercancías de sus interlocutores comerciales. Estos intercambios internacionales exigen que las mercancías se transporten desde el país de producción hasta el país de consumo. Por ello, es probable que la expansión del comercio internacional dé lugar a una mayor utilización de los servicios de transporte.

El petróleo suministra el 95 por ciento del total de la energía utilizada en el transporte mundial —por lo que es una fuente significativa de emisiones de gases de efecto invernadero—. El Organismo Internacional de Energía ha calculado que en 2004, el transporte fue el causante del 23 por ciento de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero relacionadas con la energía. Pero la parte correspondiente a los distintos modos de transporte varía mucho. Alrededor del 74 por ciento de las emisiones de CO<sub>2</sub> relacionadas con la energía en el sector del transporte provienen del transporte por carretera y un 12 por ciento del transporte aéreo.

Teniendo en cuenta que la Organización Marítima Internacional calcula que aproximadamente el 90 por ciento del volumen del comercio mundial de mercancías se transporta por mar y que la mayor parte de las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector del transporte proviene del transporte por carretera, puede deducirse que el comercio internacional no contribuye de manera importante a las emisiones provenientes del sector del transporte. El estudio del Organismo Internacional de Energía de 2007 sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> derivadas del consumo de combustibles indica que el transporte marítimo internacional genera aproximadamente el 8,6 por ciento de las emisiones del sector del transporte.

Con relación a la huella de carbono del transporte internacional está surgiendo otro concepto, el de los kilómetros que recorren los alimentos (“food miles”), que supone el cálculo de las emisiones de CO<sub>2</sub> conexas al transporte de alimentos a larga distancia hasta el consumidor final. Por lo tanto, algunos sostienen que en la medida de lo posible se deberían adquirir productos de origen local y que las etiquetas de los productos alimenticios deberían facilitar información sobre su origen. Sin embargo, determinar la “huella de carbono” real de los productos alimenticios de producción nacional y la de los importados es algo muy complejo. El modo de transporte (aéreo, por carretera, marítimo o por ferrocarril) y la distancia no son los únicos factores que contribuyen a las emisiones de

CO2. El ciclo de vida de los productos, con inclusión de los métodos de producción (por ejemplo, invernaderos con calefacción o producción al aire libre; técnicas modernas con uso intensivo de energía o métodos manuales), también cumple una función importante.

En efecto, algunos estudios sobre la relación entre la distancia recorrida y el carbono en el caso de las mercancías objeto de comercio han mostrado que el efecto puede ser el opuesto al que comúnmente se cree. Por ejemplo, se ha aducido que las flores producidas en Kenya y transportadas por vía aérea a Europa generarían menos emisiones de CO2 que las producidas en Holanda; o que el transporte de corderos de Nueva Zelanda hacia el Reino Unido generaría un 70 por ciento menos de CO2 que el de los producidos en el Reino Unido. Por lo tanto, es posible que la cuestión de las "food miles" deba analizarse caso por caso y verificarse de manera empírica.

### **III. Las actividades de la OMC y el reto del cambio climático**

En el Acuerdo de Marrakech por el que se establece la OMC, los Miembros establecieron un vínculo claro entre el desarrollo sostenible y la liberalización comercial sujeta a disciplinas, con el fin de asegurarse de que la apertura de los mercados fuera acompañada de objetivos ambientales y sociales. En la actual Ronda de Doha, los Miembros han ido más lejos en su compromiso de seguir la vía del desarrollo sostenible al dar inicio a las primeras negociaciones multilaterales sobre comercio y medio ambiente de la historia.

Varios aspectos de la Ronda de Doha, cuyo objetivo es la mayor apertura del comercio, inciden directamente en el desarrollo sostenible y, por lo tanto, pueden contribuir en forma positiva a los esfuerzos para mitigar el cambio climático y adaptarse a él. Asimismo, la labor ordinaria de la OMC ofrece una plataforma para abordar los vínculos entre el comercio y el cambio climático.

#### **A. Negociaciones relativas a los bienes y servicios ambientales**

##### **1. Liberalización de los bienes ambientales**

En el marco de las negociaciones en curso sobre el apoyo mutuo de las políticas en favor de la apertura comercial y del medio ambiente, los Miembros de la OMC se están esforzando por eliminar los obstáculos al comercio de bienes y servicios que puedan beneficiar al medio ambiente. La facilitación del acceso a los productos y servicios en esta esfera puede ayudar a mejorar la eficiencia energética y a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y tener un impacto positivo sobre la calidad del aire, el agua, los suelos y la conservación de los recursos naturales. Un resultado satisfactorio de las negociaciones relativas a los bienes y servicios ambientales podría generar beneficios por partida triple para los Miembros de la OMC: para el medio ambiente, para el comercio y para el desarrollo.

Los bienes ambientales pueden abarcar una gama de tecnologías clave que pueden ayudar a luchar contra el cambio climático. La reducción o eliminación de los aranceles y los obstáculos no arancelarios a la importación de este tipo de productos reducirán sus precios y los harán más accesibles. La mayor competencia fomentará las innovaciones tecnológicas en las esferas relacionadas con la protección del medio ambiente y la lucha contra el cambio climático. Según un estudio reciente del Banco Mundial sobre el comercio y el cambio climático, la eliminación de los aranceles y los obstáculos no arancelarios a las tecnologías limpias podría traducirse en un aumento del comercio del 14 por ciento.

Como ejemplo, el Grupo intergubernamental de Expertos sobre Cambios Climáticos ha identificado una gama de tecnologías de mitigación y adaptación que pueden ayudar a encarar el desafío del cambio climático. Muchas de estas tecnologías utilizan productos que actualmente son objeto de negociaciones en la Ronda de Doha. Entre ellos figuran las turbinas eólicas e hidroeléctricas, los calentadores de agua solares, los tanques para la producción de biogás, y los revestimientos para la captura de metano. En una comunicación presentada en diciembre de 2007, las Comunidades Europeas y los Estados Unidos propusieron que se diera prioridad en las negociaciones de la OMC a

los bienes inocuos para el clima y a los servicios que puedan ayudar a hacer frente al cambio climático. Estos productos inocuos para el clima comprenden aproximadamente una tercera parte de los bienes ambientales que un grupo de delegaciones ya ha identificado.

## 2. Liberalización de los servicios ambientales

En las negociaciones sobre los servicios ambientales los Miembros de la OMC desean obtener compromisos específicos en el marco del AGCS con respecto a las actividades que puedan estar directamente relacionadas con las políticas destinadas a mitigar el cambio climático.

Durante la Ronda Uruguay las negociaciones se centraron en los servicios de alcantarillado, los servicios de eliminación de desperdicios y los servicios de saneamiento, enumerados — en el sector de los servicios ambientales — en la Lista de clasificación sectorial de los servicios (MTN.GNG/W/120). A otros servicios ambientales, que por lo general se entiende quedan abarcados por la categoría “Otros” en esa lista, se les prestó en ese momento escasa atención. Entre ellos figuran servicios como los de “limpieza de gases de escape” y “protección de la naturaleza y el paisaje” que están directamente relacionados con las medidas encaminadas a mitigar el cambio climático. Los servicios de limpieza de gases de escape comprenden servicios de vigilancia de las emisiones y servicios encaminados a controlar y reducir el nivel de contaminantes atmosféricos, ya provengan de fuentes móviles o estáticas, producidos en su mayor parte por la combustión de combustibles fósiles. Los servicios de protección de la naturaleza y el paisaje comprenden diversos servicios encaminados a proteger los sistemas ecológicos, así como estudios sobre la relación entre el medio ambiente y el clima.

En los últimos años esos “otros” servicios ambientales han aumentado, como consecuencia de ser cada vez más estrictos los reglamentos ambientales, y han cobrado importancia desde el punto de vista ambiental y económico. Se suministran principalmente de empresa a empresa y ofrecen mercados especializados para empresas pequeñas y medianas. Esos servicios están actualmente en la mesa de negociación y deberán ofrecer buenas perspectivas para nuevos compromisos en el marco del AGCS.

## 3. Negociaciones sobre la relación entre los AMUMA y la OMC

Actualmente, los Miembros de la OMC buscan la manera de asegurar la coexistencia armoniosa entre las normas de la OMC y las obligaciones comerciales específicas establecidas en diversos acuerdos que se han negociado a nivel multilateral para proteger el medio ambiente. Dado el consenso que existe actualmente en la comunidad internacional a favor del multilateralismo y las acciones concertadas para luchar contra el cambio climático, no se puede insistir lo suficiente en la importancia de estas negociaciones destinadas a establecer una relación armoniosa entre el comercio y el medio ambiente. Si bien hasta ahora no ha habido pruebas de que exista un conflicto entre los regímenes comercial y ambiental, un resultado satisfactorio de estas negociaciones reforzará la relación entre los dos regímenes jurídicos. Los negociadores han aprovechado las experiencias nacionales en la negociación y aplicación de los acuerdos multilaterales sobre el medio ambiente (AMUMA) a nivel nacional. Buscan formas de mejorar la coordinación y la cooperación nacionales en esta esfera. Estos mecanismos pueden ser esenciales para el éxito de los esfuerzos desplegados a nivel nacional e internacional para mitigar el cambio climático y adaptarse a él. Además, de las normas de la OMC y la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático se desprende claramente que los dos regímenes no operan de manera aislada. En primer lugar, el párrafo 5 del artículo 3 de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y el párrafo 3 del artículo 2 del Protocolo de Kyoto establecen que las medidas adoptadas para combatir el cambio climático no deben constituir un medio de discriminación arbitraria o injustificable ni una restricción encubierta al comercio internacional y se deben aplicar de tal manera que se reduzcan al mínimo los efectos adversos, comprendidos los efectos en el comercio internacional y repercusiones sociales, ambientales y económicas para otras Partes. Además, las normas de la OMC dejan un margen de actuación suficiente para poder recurrir en determinadas condiciones a medidas comerciales a fin de proteger el medio ambiente.

A nivel interinstitucional, los Miembros también estudian formas de mejorar el intercambio de información y la cooperación entre la OMC y las secretarías de los AMUMA. Se debaten elementos

concretos para mejorar o complementar las prácticas y los mecanismos de cooperación existentes. Este intercambio de información incluye la participación en las reuniones respectivas y también la organización de sesiones de intercambio de información y actividades conjuntas de asistencia técnica y creación de capacidad. Ya hay cooperación entre la OMC y los organismos que se ocupan del cambio climático. La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático participa en las reuniones del Comité de Comercio y Medio Ambiente de la OMC (CCMA) y tiene la condición de observador ad hoc en el Comité que supervisa las negociaciones específicas sobre comercio y medio ambiente (CCMA en Sesión Extraordinaria). La Secretaría de la OMC asiste a las reuniones de la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

## **B. Negociaciones sobre la agricultura y los productos no agrícolas**

Algunos aspectos de las negociaciones sobre la agricultura y el acceso a los mercados para los productos no agrícolas podrían ayudar a mitigar el cambio climático y adaptarse a él, si bien de manera indirecta. En primer lugar, la eliminación de los aranceles y los obstáculos no arancelarios y la reducción de las ayudas a la agricultura en los países desarrollados podrían dar lugar a una asignación más eficiente de los recursos y la producción mundiales.

En segundo lugar, las negociaciones comerciales generarán más oportunidades de comercio para los países en desarrollo, que podrían ver sus ingresos aumentar de manera considerable. A su vez, estos mayores ingresos podrían ayudar a los países más pobres a reducir su vulnerabilidad a los efectos del cambio climático invirtiendo, por ejemplo, en sistemas de riego. A plazo más largo, la mayor previsibilidad derivada de los compromisos contraídos en el marco de la OMC a raíz de la Ronda de Doha y las actividades conexas de vigilancia y supervisión podrían ayudar a contrarrestar los cambios menos previsibles del clima y la productividad. Esto garantizará que los países en desarrollo no sufran de manera desproporcionada los efectos negativos del cambio climático.

El problema del cambio climático también ha contribuido al desarrollo del sector de los biocombustibles, puesto que muchos países se han dado cuenta de que los biocombustibles les pueden ayudar a cumplir los compromisos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero contraídos en el marco del Protocolo de Kyoto. Dado que la producción de biocombustibles se concentra principalmente en los países consumidores, el comercio de biocombustibles por el momento no es muy importante. El comercio de biodiésel se lleva a cabo sobre todo entre países de la Unión Europea, pues es ahí donde actualmente se concentran la producción y el consumo. Sin embargo, el comercio de bioetanol ha ido creciendo en los últimos años y el Brasil se ha perfilado como el principal exportador. Desde 2000, 20 Miembros de la OMC han notificado 37 medidas relacionadas con los biocombustibles en el contexto del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio.

La clasificación en el SA de los biocombustibles tiene consecuencias sobre la forma en que se aplican las disciplinas de la OMC a las medidas nacionales relativas a estos productos. Hasta hace poco, el biodiésel y el bioetanol se solían comercializar como productos agrícolas. En 2005, la Organización Mundial de Aduanas decidió incluir el "biodiésel" en el capítulo VI relativo a los "productos de las industrias químicas o de las industrias conexas" (SA 382490). El bioetanol sigue comprendido en la partida 2207 del capítulo 22 del SA relativo a las "bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre". Cualquier resultado de las negociaciones de Doha sobre la agricultura y el acceso a los mercados para los productos no agrícolas será aplicable al sector de los biocombustibles.

## **C. Cuestiones relacionadas con el cambio climático como parte de la labor ordinaria de la OMC**

### **1. El Comité de Obstáculos Técnicos al Comercio (Comité OTC)**

El Comité OTC constituye un foro importante para debatir los reglamentos técnicos adoptados por los gobiernos para mitigar el cambio climático. Las especificaciones técnicas y las prescripciones de

etiquetado relacionadas con el cambio climático no son nuevas en la OMC. En efecto, están claramente comprendidas en las disciplinas del Acuerdo OTC que establece, entre otras cosas, normas para evitar los obstáculos innecesarios al comercio y la armonización. Además, el Acuerdo OTC exige que los Miembros intercambien información sobre los reglamentos técnicos que puedan tener un impacto en el comercio. En años recientes se han notificado varias normas sobre productos y prescripciones de etiquetado destinadas a mejorar la eficiencia energética o el control de las emisiones. Los reglamentos técnicos relacionados con el cambio climático que se han examinado hasta ahora en el Comité OTC parecen referirse principalmente a prescripciones aplicables a productos. Por ejemplo: normas relativas al ahorro de combustible para automóviles; requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos que utilizan energía; programas de eficiencia energética para los productos de consumo y valores límite de emisión para motores diésel.

El Comité analiza las medidas relacionadas con el cambio climático para asegurarse de que no constituyen obstáculos innecesarios al comercio internacional, pero sin dejar de cumplir los objetivos legítimos de protección del medio ambiente, y promueve la armonización.

En cuanto a las normas internacionales, la Organización Internacional de Normalización (ISO) ha adoptado cuatro normas (14064 - 1, 2 y 3:2006 y 14065:2007) que incluyen prescripciones para la cuantificación y la declaración de las emisiones de gases de efecto invernadero y de las reducciones de esas emisiones. Estas normas se refieren a los procedimientos de evaluación de la conformidad y no incluyen prescripciones sobre los niveles de emisiones para productos específicos.

Es posible que cada vez más normas del sector privado incluyan prescripciones relativas a la producción o el etiquetado, con el objetivo declarado de mitigar los efectos negativos del cambio climático o adaptarse a ellos. Si bien estas normas no son obligatorias, pueden afectar a las condiciones de acceso a los mercados para cierto número de productos.

## 2. El Comité de Comercio y Medio Ambiente (CCMA)

El programa de trabajo del Comité de Comercio y Medio Ambiente (CCMA) abarca las principales cuestiones en las que coinciden el comercio y el medio ambiente. En el CCMA se han examinado varias cuestiones que se relacionan indirectamente con el cambio climático, como los beneficios para el medio ambiente resultantes de la eliminación de las restricciones comerciales en los sectores de la energía y la silvicultura y los efectos del etiquetado de la eficiencia energética en el acceso a los mercados. El Comité promueve las ideas para hacer avanzar el programa sobre comercio y medio ambiente y es el portal principal que pueden utilizar los Miembros para analizar más a fondo los vínculos entre el cambio climático y el comercio.

## IV. El cambio climático y la posible pertinencia de las normas de la OMC

En el marco de las iniciativas nacionales, regionales o multilaterales para hacer frente al cambio climático los gobiernos adoptan, además de medidas normativas, medidas basadas en los precios, como los impuestos y los aranceles, mecanismos basados en el mercado y otros tipos de medidas, incluidas subvenciones. En tanto en cuanto se relacionen con el comercio, estas medidas pueden estar sujetas a las normas y procedimientos de la OMC. Los programas que se elaboren para hacer frente al cambio climático y la cooperación internacional en esta esfera deberán tomar en cuenta el posible impacto de estas medidas sobre el comercio y la pertinencia de los derechos y las obligaciones que corresponden a los Miembros en virtud de las normas de la OMC.

En términos amplios, las normas y la jurisprudencia de la OMC (el "instrumental" normativo de la OMC) que se refieren en general a cuestiones ambientales (con inclusión del artículo XX del GATT, la cuestión de los PMP (procesos y métodos de producción) y la definición de producto similar) son pertinentes para el examen de las medidas relativas al cambio climático. El enfoque general en el marco de las normas de la OMC ha sido admitir que para lograr determinados objetivos de política puede ser necesario cierto grado de restricción del comercio, siempre que se cumplan determinadas condiciones meticulosamente elaboradas. Varias normas de la OMC pueden ser pertinentes en relación con las medidas destinadas a mitigar el cambio climático, entre ellas:

- las disciplinas sobre los aranceles (medidas en frontera), que esencialmente prohíben que los Miembros perciban aranceles superiores a los establecidos en sus listas anexas al Acuerdo sobre la OMC;
- la prohibición general de los contingentes en frontera;
- el principio general de no discriminación que engloba los principios de nación más favorecida y de trato nacional;
- las normas sobre las subvenciones;
- las normas sobre los reglamentos técnicos y normas que no pueden ser más restrictivos de lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo. Los reglamentos técnicos y las normas también deben respetar el principio de no discriminación y basarse en normas internacionales cuando éstas existan. También hay normas específicas relativas a las medidas sanitarias y fitosanitarias que son pertinentes para los productos agrícolas;
- las disciplinas que atañen al comercio de servicios e imponen obligaciones generales como la de trato de la nación más favorecida, así como otras obligaciones con respecto a sectores en los que los distintos Miembros han contraído compromisos específicos;
- las normas sobre los aspectos de los derechos de propiedad intelectual relacionados con el comercio. Estas normas son pertinentes para el desarrollo y la transferencia de tecnologías y conocimientos técnicos inocuos para el clima.