

Aspekte der handelsrechtlichen Ausgestaltung des CO₂-Grenzausgleichs in der EU

Etwaige Verletzungen des Welthandelsrechts sind aufgrund der Ausnahmebestimmungen des GATT gerechtfertigt.

Einleitung

Mit dem CO₂-Grenzausgleichsmechanismus (engl. Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM) möchte die EU ein Instrument schaffen, um die Kosten, die inländischen Unternehmen durch das Emissionshandelssystem (EU-ETS) entstehen, gegenüber Drittstaaten auszugleichen. Der CBAM soll insbesondere dafür sorgen, dass CO₂-intensive Produktion nicht ins Ausland abwandert, um durch CO₂-Abgaben erhöhten Produktionskosten zu entkommen. Denn das hätte zur Folge, dass Emissionen sich lediglich geographisch verlagern. Für den Import von Gütern, auf deren CO₂-Ausstoß in der Produktion im Ursprungsland bisher kein CO₂-Preis anfiel, müssen dann in Zukunft CBAM-Zertifikate erworben werden, deren Preis sich an den Zertifikaten des EU-ETS orientiert.¹

Die Menge der Zertifikate richtet sich dabei nach den ausgestoßenen Mengen CO₂, die entweder selbst gemessen und der EU übermittelt werden müssen, oder einer für die jeweiligen Produkte standardisierten Tabelle entnommen werden. Die Tabellenwerte liegen immer am oberen Ende der Emissionsverteilung, sodass Unternehmen einen Anreiz haben, über eigene Messungen und Emissionsvermeidung den Standardwert zu unterschreiten.

Nachdem der Vorschlag der EU-Kommission im März 2022 mit leichten Änderungen vom Europäischen Rat gebilligt wurde, hat im Juni 2022 auch das Europäische Parlament seine Anpassungsvorschläge beigetragen. Somit befindet sich der Gesetzesentwurf zum CBAM derzeit im Trilogverfahren zwischen Europäischer Kommission, Europäischem Parlament und Europäischem Rat.

Während sich die Europäische Kommission und der Europäische Rat in ihrem Vorschlag auf eine schrittweise Einführung des CBAM ab 2026 geeinigt haben, drängt das Parlament auf schnellere Umsetzung in Form einer Übergangsphase bereits zum 1. Januar 2023, mit vollständiger Umsetzung des CBAM bis Ende 2026.

Zunächst sollen nicht alle Industriebereiche im EU-ETS auch Teil des Grenzausgleichs werden, sondern nur besonders CO₂-intensive, deren Unternehmen durch das EU-ETS einen deutlichen Wettbewerbsnachteil gegenüber Konkurrenten im Ausland erfahren. Rat und Kommission schlagen vor, dass der CBAM zunächst für die Sektoren Eisen und Stahl, Zement, chemische Düngemittel, Aluminium und Strom gelten soll.² Das Parlament fordert darüber hinaus, auch Kunststoffe, Wasserstoff, Ammoniak und organische Düngemittel von vornherein aufzunehmen.³ Außerdem sollen laut

Parlamentsbericht bereits 2032 alle EU-ETS Sektoren Teil des CBAM sein, während der Vorschlag von Kommission und Rat dies für 2035 vorsieht.

Derzeit erhalten Unternehmen aus CO₂-intensiven Industrien noch kostenlose EU-ETS-Zertifikate, die den Wettbewerbsnachteil ausgleichen sollen. Diese sollen mit der Einführung des CBAM schrittweise auslaufen, da sich aus dem Ausgleich der Benachteiligung ansonsten eine Bevorteilung ergeben würde. Der Rat hat dem Vorschlag der Kommission zugestimmt, die kostenfreien Zertifikate zwischen 2026 und 2035 auslaufen zu lassen. Das Europäische Parlament hingegen spricht sich dafür aus, bereits 2032 auf kostenfreie Zertifikate zu verzichten. Sowohl Europäischer Rat als auch Europäisches Parlament wissen um das handelsrechtliche Konfliktpotenzial, das die Verteilung kostenfreier EU-ETS-Zertifikate bei gleichzeitiger CO₂-Bepreisung von Importen durch den CBAM mit sich bringt. Handelspolitische Vergeltungsschläge gilt es mit der richtigen handelsrechtlichen Ausgestaltung zu vermeiden.

Der CBAM soll dazu dienen, der Abwanderung von Unternehmen aus CO₂-intensiven Industrien vorzubeugen und somit eine reine Verlagerung der entstehenden Emissionen zu vermeiden. Andererseits soll er den Wettbewerbsnachteil ausgleichen, der Unternehmen bei der Produktion innerhalb der EU durch die Bepreisung von CO₂ durch das EU-ETS entsteht und somit Standortneutralität bei der CO₂-Bepreisung herstellen. Mit der reinen Importbepreisung, wie im CBAM-Vorschlag vorgesehen, lässt sich allerdings keine Standortneutralität herstellen; für einen vollkommenen Grenzausgleich müsste es ebenfalls eine Exportbefreiung der CO₂-Abgaben für in der EU produzierte Güter geben. Eine Exportbefreiung sieht vor, dass beim Export von Gütern, auf die bei der inländischen Produktion eine CO₂-Abgabe angefallen ist, beim Export die CO₂-Abgabe zurückgezahlt wird. So soll sichergestellt werden, dass durch die inländische Abgabe keine preislichen Unterschiede im Wettbewerb mit ausländischen Gütern entstehen, da die höheren Gesamtkosten dazu führen würden, dass das Gut im Ausland teurer verkauft werden muss als jenes, das bei der Produktion keiner CO₂-Abgabe unterlag. Wenn beispielsweise bei der Stahlproduktion in Österreich eine bestimmte Höhe an CO₂-Abgaben gezahlt wurde, wird die Abgabe, die bei der Produktion des Produkts angefallen ist, beim Export zurückgezahlt.

Um wirklich Standortneutralität zu erreichen und die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen herzustellen,

¹ Vergleiche EcoAustria Policy Note aus 05/2022

² <https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/priorities/klimawandel/...>, abgerufen am 05.09.22

³ <https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/priorities/klimawandel/...>, abgerufen am 05.09.22

plädiert EcoAustria dafür, den CO₂-Grenzausgleichsmechanismus mittels Exportbefreiungen zu vervollständigen.

Um eine reibungslose Implementierung des CBAM zu gewährleisten, muss gerade bei Exportbefreiungen darauf geachtet werden, dass die Ausgestaltung nicht handelsrechtlich angreifbar ist und somit möglicherweise handelspolitische Vergeltungsmaßnahmen von Drittstaatenseite nach sich zieht. Gerade in einer Zeit unsicherer Lieferketten, in der zudem auch das Streitschlichtungsorgan der WTO außer Kraft ist, kommt es darauf an, dass der CBAM kein Nährboden für weitere Handelshemmnisse wird. Wie dies gelingen kann, wird im folgenden Abschnitt näher beleuchtet.

Aspekte der handelsrechtlichen Ausgestaltung des CBAM

Die EU ist als Gründungsmitglied der WTO ebenso wie ihre Mitgliedsländer, die allesamt der WTO beigetreten sind, an das internationale Handelsrecht gebunden. Wenn andere Länder gegen den CO₂-Grenzausgleich vorgehen möchten, würden sie so viele rechtliche Argumente wie möglich vorbringen. Derzeit ist es aufgrund der noch unklaren finalen Ausgestaltung allerdings noch nicht möglich, eine konkrete und definitive Einschätzung abzugeben. Auch danach wird ein gewisses Unsicherheits-Element unvermeidbar sein – die EU ist bei CBAM ein Vorreiter, es gab folglich außerdem noch keinen vergleichbaren Präzedenzfall auf WTO-Ebene.⁴

Beim CO₂-Grenzausgleich sind mehrere Regeln und Grundsätze zu beachten. Den Anfang macht das Meistbegünstigungsprinzip. Artikel I des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (GATT) zufolge sind alle Handelspartner der EU und ihrer Mitglieder gleich zu behandeln. Auf den CO₂-Grenzausgleich bezogen folgt daraus, dass grundsätzlich keinem Land bzw. seinen Erzeugnissen Sondervorteile gegenüber anderen gleichartigen Erzeugnissen eingeräumt werden dürfen. Das Ausmaß der „Gleichartigkeit“ („likeness“) bezieht sich auf die konkrete Wettbewerbssituation, die Art der Herstellung – ob CO₂-intensiv oder klimafreundlich – spielt nach bisheriger WTO-Rechtsprechung keine Rolle. Daher muss der CO₂-Grenzausgleich alle europäischen Handelspartner gleichermaßen treffen bzw. müssen für alle die gleichen Bedingungen gelten. Eine entscheidende Möglichkeit für Ausnahmen ist die sogenannte Enabling Clause, die eine bevorzugte Behandlung für Entwicklungsländer gegenüber Industrienationen gestattet, ja sogar dazu aufruft. Dem steht allerdings das explizite Ziel entgegen, eine Auslagerung in Länder mit niedrigen Umweltstandards zu verhindern, die also keinen Wettbewerbsvorteil bringen sollen. Es gilt also einmal mehr, die Balance zwischen der Förderung ärmerer Länder und dem Umweltschutz zu wahren. In jedem Fall besteht die Möglichkeit, ärmere und die ärmsten Länder (die „Least Developed Countries“, kurz LDCs) bei der Herstellung klimaverträglicher Erzeugnisse oder der Festlegung dahingehender Standards zu unterstützen, insbesondere kann die Entwicklungszusammenarbeit intensiviert oder dahin gelenkt

werden, andere, nicht-umweltschädliche komparative Kostenvorteile für sich zu nutzen. Umgekehrt haben Entwicklungsländer und LDCs gleichermaßen einen Anspruch auf Unterstützung. Differenzierungen zwischen diesen beiden Kategorien – also beispielsweise mehr Förderung für LDCs als für Entwicklungsländer – sind allerdings ebenso möglich wie „maßgeschneiderte“ Lösungen, die die besonderen Bedürfnisse des jeweiligen Landes berücksichtigen.

Der zweite entscheidende Grundsatz beim CO₂-Grenzausgleich sind die gemäß Artikel II GATT verbindlichen Zoll-Höchstgrenzen, die für sämtliche Importe in die EU festgelegt wurden. Schließlich könnte dieser als faktischer Zoll gewertet und damit der Maximal-Zoll überschritten werden. Auch „gute Absichten“ wie die Bekämpfung des Klimawandels können eine Überschreitung nicht *per se* rechtfertigen, allenfalls müssten die für die EU geltenden Obergrenzen nachverhandelt werden, um mehr Spielraum bei der Festlegung von Zöllen auf CO₂-intensive Erzeugnisse zu haben. Bei diversen Arten von Stahl liegt der derzeitige EU-Zoll beispielsweise bei 0 Prozent, dementsprechend gering bis nicht existent sind die Möglichkeiten, klimabelastende Importe durch höhere Zölle zu verhindern.

Sofern der CO₂-Grenzausgleich nicht auf einen Zoll, sondern auf eine (indirekte) Steuer oder auch eine innereuropäische Regelung (ob Vorschrift, Verordnung oder Verwaltungsanordnung) hinausläuft, die also nicht aufgrund des Imports schlagend wird, sondern alle auf einem Markt befindlichen Erzeugnisse trifft, greift wiederum das Prinzip der Inländerbehandlung. Dieses ist in Artikel III GATT geregelt und besagt, dass Importe gegenüber innerhalb der EU hergestellten und gleichartigen Erzeugnissen nicht diskriminiert werden dürfen, die Steuern müssen also exakt gleich hoch sein bzw. Regeln alle Erzeugnisse gleichermaßen treffen. Geringe Abweichungen sind nur in dem Maß gestattet, in dem die Erzeugnisse sich faktisch unterscheiden. Auch hier spielt der Grund der unterschiedlichen Behandlung keine Rolle: Was zählt, ist die Frage, ob die importierten und die innerhalb der EU hergestellten Erzeugnisse selbst gleichartig sind oder sich zumindest in einer eindeutigen Konkurrenzsituation befinden.

Eine weitere Gefahr besteht darin, dass der CO₂-Grenzausgleich aufgrund einer überkomplexen und intransparenten Ausgestaltung gegen das Rechtsstaatlichkeits-Gebot gemäß Artikel X GATT verstößt. Diese Bestimmung verlangt, dass handelsbezogene Regelungen jedweder Art nachvollziehbar formuliert und offen kommuniziert werden, um anderen Ländern und ihren Exporteuren die Möglichkeit zu geben, sich mit ihnen vertraut zu machen, um sie überhaupt einhalten zu können. Diese Regel wird aufgrund ihrer breiten Formulierung sehr häufig ins Feld geführt – umgekehrt ist es daher umso schwerer absehbar, ob sich dieses Argument durchsetzt.⁵

⁴ Jana Titievskaia/Henrique Morgado Simões mit Alina Dobrova, European Parliament Research Service: ‚EU carbon border adjustment mechanism: Implications for climate and competitiveness‘, Juli 2022, verfügbar unter [https://www.europarl.europa.eu/\[...\]pdf](https://www.europarl.europa.eu/[...]pdf)

⁵ Siehe allgemein WTO, ‚Analytical Index of the GATT: Article X Publication and Administration of Trade Regulations‘, verfügbar unter [https://www.wto.org/english/res_e/\[...\]pdf](https://www.wto.org/english/res_e/[...]pdf).

Im drastischsten Fall läuft der CO₂-Grenzausgleich darauf hinaus, den Import bestimmter Erzeugnisse so massiv zu verringern, dass er faktisch eine mengenmäßige Einfuhrbeschränkung darstellt, letztlich also nur eine bestimmte, quantitative Anzahl von Erzeugnissen auf den europäischen Binnenmarkt gelangen kann und darf. Zahlenmäßige Obergrenzen sind gemäß Artikel XI GATT verboten, die WTO bzw. das GATT folgt dem Grundsatz, dass Protektionismus nur über Zölle – die im Übrigen auf dem Verhandlungsweg zu reduzieren sind (siehe Artikel XXVIII bis) – gestattet ist. Ausnahmen bestehen lediglich in Sonderfällen für landwirtschaftliche und Fischerei-Erzeugnisse und zur Überwachung von Qualitätsstandards, die Tarifierung oder das Verkaufsangebot für den grenzüberschreitenden Handel. Keiner dieser Fälle kommt im Falle des CO₂-Grenzausgleichs zur Anwendung.

Als Zwischenergebnis ist damit festzuhalten, dass eine steuerliche oder zollbezogene Ungleichbehandlung von europäischen oder außereuropäischen, wenn auch „klimafreundlichen“ Erzeugnissen gegen zentrale Grundsätze des WTO-Rechts verstoßen könnte. Die „noble Intention“ ist ein politisch nachvollziehbares Argument, das innerhalb des gegenwärtigen rechtlichen Rahmenwerks der WTO nur wenig Platz für derartige Sonderwege kennt. Einerseits aus Sorge vor unübersichtlichen und diskriminierenden bis protektionistischen Regeln unter dem Deckmantel des Umweltschutzes, andererseits aber auch aus simplen historischen Gründen: Das ursprüngliche und in seinen Grundzügen bis heute geltende GATT stammt aus dem Jahr 1947 und damit aus einer Zeit, in der umweltrechtliche Belange noch keine Rolle spielten: Die erste Welt-Klimakonferenz fand erst 25 Jahre später statt, das Umweltvölkerrecht bildete sich erst in den späten 1980ern als eigenständiger Teilbereich heraus und die ersten, obendrein nur schwachen Abkommen zur Bekämpfung des Klimawandels – das Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen sowie das Kyoto-Protokoll – sollten überhaupt erst 1992 beziehungsweise 1997 und damit ein halbes Jahrhundert später angenommen werden.

Dennoch ignorieren weder das GATT noch die WTO das Thema Umwelt: Die Präambel des WTO-Gründungsvertrags nimmt explizit auf das insbesondere 1987 im „Brundtland-Bericht“⁶ geprägte Konzept nachhaltiger Entwicklung Bezug. Dazu passend erlaubt Artikel XX GATT etwaige Verletzungen des Welthandelsrechts, die entweder zum „Schutz des Lebens oder der Gesundheit von Personen und Tieren“ oder zur „Erhaltung des Pflanzenwuchses“ (lit b) oder „zum Schutz natürlicher Hilfsquellen, bei denen die Gefahr der Erschöpfung besteht“ (lit g) notwendig sind. So hat bereits die Entscheidung im Shrimp/Schildkröten-Fall gezeigt, dass die WTO umweltrechtliche Belange als Rechtfertigung für Abweichungen von handelsrechtlichen Grundsätzen akzeptiert.

Maßnahmen für „die Umwelt“ als solche sind allerdings kein legitimer Ausnahmegrund, und die WTO selbst befasste sich in ihren bisherigen Verfahren nur mit speziellen Fragen wie

dem Schutz von bedrohten Tierarten oder asbesthaltigen Erzeugnissen. Außerdem sind derzeit zwei Streitfälle zur Einstufung von Palmöl als „nicht nachhaltiger“ Treibstoff anhängig, die von Malaysia und Indonesien eingebracht wurden.

Eine weitere, gewagtere und letztlich eher politische denn rechtliche Möglichkeit bestünde darin, den CO₂-Grenzausgleich als Ausgleichsmaßnahme zu rechtfertigen.⁷ Dazu müsste man niedrige Umweltstandards, konkret die fehlende oder niedrige Besteuerung von klimaschädlichen Herstellungsprozessen, als wettbewerbsverzerrende Subvention einstufen. Die EU könnte gegen derartige „anfechtbare“ Subventionen entweder bei der WTO vorgehen, um deren Aufhebung zu erwirken oder Gegenmaßnahmen autorisieren zu lassen, oder gemäß Artikel 10 des Übereinkommens über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen in Verbindung mit Artikel VI GATT einseitig einen Ausgleichszoll verhängen.

Eine WTO-Entscheidung dazu, ob und inwiefern Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels Verletzungen des internationalen Handelsrechts rechtfertigen, steht noch aus. Eine endgültige Klärung ist in nächster Zukunft allerdings selbst bei Inkrafttreten des CO₂-Grenzausgleichs und daraufhin eingebrachten Klagen einzelner WTO-Mitglieder nicht zu erwarten: Aufgrund der bereits während der Präsidentschaft Barack Obamas beginnenden US-Blockadepolitik bei der (Wieder-)Bestellung der Richter und Richterinnen beim Ständigen Berufungsorgan der WTO ist dieses seit 2019 nicht mehr handlungsfähig und seit Ende November 2020 vollständig unbesetzt. Daher kann die WTO in Streitfällen keine letztinstanzlich verbindlichen Entscheidungen fällen bzw. annehmen bzw. richtungsweisende Fragen wie jene der Anwendung der genannten Ausnahmestimmungen auf klimawandelbezogene Maßnahmen klären.

Daraus folgt jedoch kein handelsrechtlicher Freifahrtschein für die EU. Im Gegenteil, andere WTO-Mitglieder können nach wie vor Verhandlungen anberaumen und auch Untersuchungsausschüsse zur gewissermaßen erstinstanzlichen Klärung von handelsrechtlichen Fragen einberufen lassen. Sofern sie der Meinung sind, in ihren Rechten verletzt worden zu sein, könnten sie auch ohne WTO-Autorisierung – und damit formell rechtswidrig – einseitig Wirtschaftssanktionen einführen, etwa durch höhere Zölle oder Exportverbote für Erzeugnisse von vitaler Bedeutung für Europa. Die EU müsste hier – ähnlich wie beim Stahlisput mit den USA – versuchen, eigene Vereinbarungen zu treffen, die allerdings ihrerseits Gefahr laufen, die Grundsätze des WTO-Rechts zu verletzen. Das Ursprungsproblem, eine WTO-konforme Lösung zu finden, bliebe damit freilich weiter ungelöst.

Policy Vorschläge

Während der Einführungs- beziehungsweise Übergangsphase des CBAM wird wohl keine hundertprozentige WTO-Konformität erreicht werden. Stattdessen sollte die EU sich in laufenden Verhandlungen mit den Handelspartnern

⁶ Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future, verfügbar unter <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>.

⁷ John Magnus, ‚CBAM Precedents: Experts Weigh In‘, CSIS, 8. September 2022, verfügbar unter <https://www.csis.org/analysis/cbam-precedents-experts-weigh>.

austauschen, um Anpassungen im Falle möglicher Diskriminierungen vorzunehmen und handelspolitischen Vergeltungsmaßnahmen vorzubeugen. Hier wird vor allem zwischen Handelspartnern unterschieden, mit denen der Handel unter allgemeines WTO-Recht fällt, und jenen, mit denen zusätzliche bilaterale Handelsabkommen bestehen. Im Fall von bilateralen Handelsabkommen müssen diese auf Konfliktpotenziale mit dem CO₂-Grenzausgleich untersucht werden, und Nachverhandlungen können im Zweifel genutzt werden, um handelsrechtliche Konflikte zu beseitigen.

Darüber hinaus soll es Anreize für Unternehmen geben, den CO₂-Ausstoß ihrer Güter selbst zu quantifizieren. Damit soll der Anreiz verbunden sein, den eigenen CO₂-Ausstoß zu verringern, um in Zukunft weniger CBAM-Zertifikate erwerben zu müssen. Da dies gerade für Entwicklungsländer und Least-Developed-Countries (LDCs) hohe Kosten mit sich bringen dürfte, sollte die EU Unterstützungsmaßnahmen bereitstellen. Hierbei ist zwischen den beiden Länderkategorien zu unterscheiden. Die WTO erlaubt grundsätzlich eine bevorzugte Behandlung dieser Gruppen, allerdings darf innerhalb der Gruppen nicht diskriminiert werden. Eine Abstufung der Unterstützung sollte aber zwischen Entwicklungsländern und LDCs gemacht werden. Die Unterstützungsmaßnahmen dürfen im Allgemeinen nicht zu einer Diskriminierung gegenüber anderen Ländern führen. Da die WTO-Verträge allerdings eine besondere Behandlung von am wenigsten entwickelten Ländern erlauben, um sie kostenseitig zu schonen, sollte diese Maßnahme keine Hürde für die WTO-Konformität des CBAM darstellen.

Ebenfalls sollte die EU dafür sorgen, dass der CBAM ein vollständiger Grenzausgleichsmechanismus wird. Dies lässt sich nur erreichen, wenn zusätzlich zu den CO₂-Abgaben auf Importe auch eine CO₂-Abgabenbefreiung der Exporte eingeführt wird. Diese soll zum Ende der Übergangsphase des CBAM eingeführt werden. Nur so lässt sich die Benachteiligung von Unternehmen aus der EU wegen höherer Produktionskosten durch CO₂-Abgaben ausräumen. Dies ist zwingend notwendig, um die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen auf dem internationalen Markt herzustellen.

Weitere Quellen:

Hillman, J. A. (2013). Changing climate for carbon taxes: who's afraid of the WTO? <https://scholarship.law.georgetown.edu/facpub/2030/>

Horn, H., & Mavroidis, P. C. (2011). To B (TA) or Not to B (TA)? On the legality and desirability of border tax adjustments from a trade perspective. *The World Economy*, 34(11), 1911-1937.

Pauwelyn, J., & Kleimann, D. (2020). Trade Related Aspects of a Carbon Border Adjustment Mechanism. A Legal Assessment. Briefing Requested by the INTA committee, Policy Department for External Relations. [https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/210514/EXPO_BRI\(2020\)603502_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/210514/EXPO_BRI(2020)603502_EN.pdf)

Howse, R. (2002). The appellate body rulings in the shrimp/turtle case: A new legal baseline for the trade and environment debate. *Colum. j. Envtl. L.*, 27, 491. https://www.law.nyu.edu/sites/default/files/ECM_PRO_060046.pdf

Trachtman, J. P. (2017). WTO law constraints on border tax adjustment and tax credit mechanisms to reduce the competitive effects of carbon taxes. *National Tax Journal*, 70(2), 469-493. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2738752

Trachtman, J. P. (2018). WTO trade and environment jurisprudence: avoiding environmental catastrophe. *Harvard international law journal*, 58(2), 1-38.

Vranes, E. (2009). Trade and the environment: Fundamental issues in international law, WTO law, and legal theory (Vol. 174). New York: Oxford University Press.

WTO, 'The environment: a specific concern'. https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/bey2_e.htm#:~:text=The%20WTO%20has%20no%20specific,provisions%20dealing%20with%20environmental%20concerns

WTO, Environmental Disputes in GATT/WTO. https://www.wto.org/english/tratop_e/envir_e/edis00_e.htm

Rückfragen:

Mag. Virág Bittó

Tel.: +43 676 3642482

E-Mail: virag.bitto@ecoaustria.ac.at

Mag. Dr. Ralph Janik, LL.M.

E-Mail: ralph.janik@jus.sfu.ac.at