„Better Regulation“?

Besser für wen?

Von Myriam Douo und Sophie Colsell[1]

Das EU-Programm „Better Regulation“ soll Bürokratie abbauen und europäisches Recht vereinfachen. Mit seinem gegenwärtigen Fokus auf Ko- und Selbstregulierung sowie Entlastungen von Unternehmen gefährdet es substanziell den Fortschritt innerhalb der EU und das Erreichen der Ziele für nachhaltige Entwicklung ("Sustainable Development Goals", SDGs [3]).

Die Europäische Union muss deshalb dringend aktiv werden, um eine nachhaltige Zukunft für die Menschen und unseren Planeten zu sichern. Dabei sind Bekenntnisse der EU zum Pariser Klimaabkommen oder den SDGs erste Schritte in die richtige Richtung. Allerdings stellt die „Better Regulation Agenda“ (zu dt. Agenda für bessere Rechtssetzung) eine ernstzunehmende Bedrohung für solche Fortschritte dar. Sie könnte gesellschaftliche Bedürfnisse nach einer nachhaltigen Zukunft kurzfristigen wirtschaftlichen Interessen unterordnen.

Die Europäische Union hat immer wieder lautstark die Bedeutung des Klimawandels betont. Sie selbst hat sich dabei gegenüber internationalen Abkommen wie den Zielen für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs) oder dem Pariser Klimaabkommen verpflichtet. Dennoch laufen viele ihrer tatsächlichen politischen Entscheidungen solchen Vereinbarungen diametral entgegen. Besonders dramatisch äußerte sich dies im Abgasskandal bei Volkswagen (Dieselgate) im Jahr 2015, in dem die EU eine unrühmliche Rolle spielte. Dieser Skandal ist keineswegs ein Einzelfall, sondern vielmehr ein Symptom der generellen Deregulierungskrankheit auf EU-Ebene.

► Was ist die „Better Regulation Agenda“?

Im Mai 2015 hat die Europäische Kommission ihre neuen Richtlinien zur „Better Regulation Agenda“ veröffentlicht. Dies geschah unter massivem Druck mehrerer Mitgliedstaaten, die sich lange Zeit für Deregulierungsmechanismen – wie etwa der One-in-one-out-Regel oder der Red-Tape-Challenge [2] – auf EU-Ebene stark gemacht hatten. Das Ziel von „Better Regulation“ sei, laut der Kommission, „Gesetzesentwürfe[…] und Änderungsvorschläge[... zu] verbessern und für eine ständige und kohärente Überprüfung des geltenden EU-Rechts [zu] sorgen, damit die Ziele der Unionsmaßnahmen möglichst wirksam und effizient erreicht werden.“ [3]

Allerdings hat die Kommission eine ganz eigene Interpretation davon, was unter einer Verbesserung neuer Gesetzesentwürfe und Änderungsvorschläge zu verstehen ist. Für sie liegt der Fokus darauf, eine hier nicht näher definierte „Last“ zu reduzieren, die für Unternehmen durch EU-Vorgaben entstehen könne. Dabei handelt es sich nicht bloß um Belastungen, die durch ein Mehr von Verwaltungs- oder Bürokratieaufwand auf die Unternehmen zukommen, sondern um die gesamten ökonomischen Kosten, die durch die Befolgung und Durchsetzung von EU-Gesetzen für ein Unternehmen entstehen – die sogenannte regulatorische Belastung.

Die Ungenauigkeit, mit der hier der Begriff „Last“ verwendet wird, ist höchst problematisch. Dies zeigt eine öffentliche Umfrage aus dem Jahr 2012, bei dem kleine und mittelständische Unternehmen zu den Top 10 Gesetzen, die sie ihrer Meinung nach am meisten belasten, befragt wurden (Top 10 most burdensome legislative acts for SMEs). Da „Last“ zuvor nicht genauer definiert war, zeigte die Umfrage ein sehr beunruhigendes Ergebnis: bei sieben der Top 10 der genannten Gesetzte handelte es sich um essentielle Regulierungen von öffentlichem Interesse. Sie betrafen wichtige Bereiche wie Abfallentsorgung, Chemikalien, Luftverschmutzung, Lebensmittelstandards sowie Sicherheits- und Gesundheitsvorschriften am Arbeitsplatz. [4]

Neben dem Fokus auf diese Lastenreduzierung basiert die „Better Regulation Agenda“ auf vier weiteren Säulen. [5]

Die **erste** dieser Säulen ist der Einsatz von sogenannten Folgenabschätzungen. Diese versuchen, unter Berufung auf empirisch erhobene „Tatsachen“, gesellschaftliche und ökologische Vorteile von Gesetzesimplementierungen – die besonders schwer zu quantifizieren sind – zu messen, und in einem nächsten Schritt gegen ihre ökonomischen Kosten aufzuwiegen. Dabei wird die Reduzierung von Kosten für Unternehmen meist als wichtiger eingestuft als die sozialen und ökologischen Vorteile von Gesetzen.

Die **zweite** Säule ist Teil des generellen Trends weg von rechtlich verbindlichen Vorschriften hin zu Ko- und Selbstregulierung, bestehend aus lediglich freiwilligen Abkommen und einem Augenmerk auf marktbasierten Lösungen. Doch sind solche Lösungen, wie es die Nachforschungen der "Royal Society for the Protection of Birds" (RSPB [4]) erwiesen haben, über weite Teile ineffektiv geblieben. [6]

Die **dritte** Säule ist die Zunahme von Konsultationen mit Interessengruppen. Dadurch erhalten Unternehmen immer häufiger die Möglichkeit, die Politikgestaltung auf unterschiedlichen Ebenen zu beeinflussen.

Die **vierte** Säule ist das sogenannte "Regulatory Fitness and Performance Programme" (REFIT [5]) der Kommission (zu

dt. Programm zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung). Das Programm zielt laut Kommission darauf ab, „Bürokratie und unnötige Regulierungslasten abzubauen, Konzeption und Qualität der Gesetzgebung zu verbessern und die Ziele der EU-Gesetzgebung unter Einhaltung der EU-Verträge so kostengünstig und unbürokratisch wie möglich zur Geltung zu bringen." [7] Es handelt sich hierbei um einen Prozess, bei dem die Kommission ihre Vorschriften selbst durchleuchtet, immer mit dem Ziel, Gesetze möglichst so zu ändern oder zu vereinfachen, dass dadurch weniger Kosten für die Unternehmen entstehen.

Dadurch, auch wenn es so vielleicht nicht beabsichtigt ist, ebnet die „Better Regulation Agenda" den Weg für immer unternehmensfreundlichere Deregulierungen, die nicht nur entscheidende, zukünftige Gesetze zum Wohle von Mensch und Umwelt stoppen oder verwässern, sondern auch schon bestehende Gesetze untergraben können.

► Der Dieselgate-Skandal

Im Jahr 2014 haben US-amerikanische Aufsichtsbehörden [6] den deutschen Automobilhersteller Volkswagen überführt, Testergebnisse ihrer Abgaswerte manipuliert zu haben. Als bekannt wurde, dass VW überall auf dem Globus nach dem gleichen Schema Abgaswerte verfälscht hatte, entwickelte sich dies zu einem weltweiten Skandal. Sowohl der EU, als auch den Regierungen ihrer Mitgliedstaaten war bekannt, dass es eine Diskrepanz zwischen den Emissionsmessungen in Laboren und denen auf der Straße gab. Dennoch wurde nichts dagegen unternommen, da man befürchtete, die europäische Autoindustrie übermäßig zu belasten und letztlich ihre Konkurrenzfähigkeit zu gefährden.

Dieses Vorgehen folgt der gleichen Logik wie die sogenannte „Better Regulation Agenda". Auch sie zielt darauf ab, den Verwaltungsaufwand weiter abzubauen, um die Industrie nicht unnötig zu belasten. Aber es hat sich in der Vergangenheit immer wieder gezeigt, dass gerade dieser – häufig verunglimpfte – Bürokratismus Europas Sicherheitsnetz für Mensch und Umwelt ist. Zusätzlich sorgt die Art und Weise, wie die „Better Regulation" gehandhabt wird, zu einer Institutionalisierung von Lobbyismus. Durch sie gewährt man der Industrie offene Einfallstore zu allen wichtigen Entscheidungsebenen der EU.

Die Autoindustrie hat von Anfang an die deregulierenden Tendenzen von „Better Regulation" unterstützt. 2005 hat die Kommission einen Beratungsausschuss ins Leben gerufen, den sogenannten CARS 21, zu dem auch ein Unterausschuss gehörte, der das Ziel hatte „den Regelungsrahmen für Kraftfahrzeuge zu überprüfen[…] und Möglichkeiten für die Vereinfachung oder Aufhebung geltender Regelungen zu ermitteln." [8]

In diesem Ausschuss war auch der "Dachverband der europäischen Automobilhersteller" ACEA [7]) vertreten, dessen Präsident und VW-Vertreter Bernd Pischetsrieder [8] zu einer treibenden Kraft im Ausschuss wurde. Neben Vertreter/innen aus der Industrie bestand der Ausschuss vor allem aus Minister/innen aus Ländern mit großen Automobilherstellern, wie Frankreich, Großbritannien, Italien, und Tschechien. ACEA hatte in CARS 21 immer wieder darauf gedrängt, dass unter den Prinzipien der „Better Regulation" vor allem die Gesetze zur CO2-Emissionsreduzierung und Emissionsstandards reformiert werden sollten. Dies ebnete schließlich den Weg zum Abgasskandal.

Unter dem Druck der Automobilindustrie wurden verbindliche staatliche Testsysteme durch (virtuelle) Selbsttests ersetzt, die Dieselgate erst ermöglichten. Die Europäische Union selbst hatte der Automobilindustrie einen Platz am Verhandlungstisch eingeräumt, und ihr somit dazu verholfen, die Agenda so weitreichend zu beeinflussen, dass die ausgehölten Gesetzte eine Gefahr für Mensch und Umwelt darstellen. [9]

Doch hat nicht nur die EU in diesem Fall Fehler gemacht. Schuld trifft vor allem auch ihre Mitgliedstaaten: Zum einem haben sie die Deregulierungsvorgänge von CARS 21 mitgetragen, zum anderen dafür gesorgt, dass das Vorgehen von Volkswagen weitestgehend ungestraft blieb. Staaten wie Tschechien, Deutschland, Griechenland, Litauen, Luxemburg, Spanien oder Großbritannien, die allesamt Standorte großer Automobilhersteller sind, haben keinerlei Vorschriften zu Emissionswerten erlassen und durchgesetzt, [10] ganz anders als es etwa in den USA der Fall ist, wo Hersteller mit empfindlichen Strafen bei entsprechenden Verstößen zu rechnen haben. Als Folge dessen hat die EU rechtliche Schritte gegen diese Staaten eingeleitet, die sich wiederum gegen ein solches Vorgehen selbst juristisch zur Wehr setzen – der Prozess läuft gegenwärtig noch. [11]

► „Better Regulation" und das Circular Economy Package

Ein anderes explizites Beispiel, wie „Better Regulation" Gesetze verwässert, von denen vor allem Menschen und Umwelt profitieren ist das Schicksal des Kreislaufwirtschaftpakets – das "Circular Economy Package".

Dieses wurde 2014 von der Kommission vorgeschlagen. Ziel des Pakets war es, für mehr Nachhaltigkeit und einen verantwortungsbewussteren Umgang mit knappen natürlichen Ressourcen zu sorgen. Allerdings wurde unter der Juncker [9]-Kommission die „Better Regulation" zu einem immer beliebteren Mittel, dem letztlich auch das Kreislaufwirtschaftspaket zum Opfer fiel. Frans Timmermans [10], Vizepräsident der Kommission und unter anderem verantwortlich für die „Better Regulation", kündigte 2015 an, das Kreislaufwirtschaftspaket wieder abzuschaffen. Diese Entscheidung richtete sich gegen das Europäische Parlament [11], den Rat der Umweltminister und die Zivilgesellschafft, die allesamt zuvor das Kreislaufwirtschaftspaket als eine Verbesserung begrüßt hatten.

Einige Monate später wurde eine neue Version des Kreislaufwirtschaftspakets vorgeschlagen, doch folgte dies nun nicht mehr dem Thema Nachhaltigkeit, sondern fokussiert sich im Gegenteil auf kurzfristige ökonomische Interessen. Dieser Umschwung spiegelt die nachdrücklichen Empfehlungen der Unternehmenslobby wieder. Zusätzlich wurde die neue

Version dieses Gesetzes signifikant geschwächt, indem es Ziele reduzierte und verbindliche Maßnahmen in freiwillige Bekundungen verwandelte.

Unter der Devise der „Better Regulation“ hat die Europäische Kommission folglich Gesetze nachhaltig entkräftet, die vor allem mehr Schutz für Mensch und Umwelt bedeutet hätten. Sie erlag dem Druck der Unternehmenslobby und sah die Thematik nur noch als ein Problem von zu viel bürokratischer Last, die verringert werden musste. [12]

2016 hat die Kommission entschieden, die Vogelschutz- und Habitat-Richtlinien (auch bekannt als Naturschutzrichtlinien) durch den REFIT-Prozess laufen zu lassen, da sie ihr als zu ineffektiv erschienen. Allerdings waren es nicht die Gesetze, die ineffektiv waren, sondern ihre inkohärente Umsetzung durch die Mitgliedstaaten.

Nach einem zweijährigen Kampf konnte "Friends of the Earth" mit seinen Verbündeten aus ganz Europa schließlich die Kommission davon überzeugen, dass eine Revision der Gesetze nicht das Implementierungsproblem lösen würde. Wenn die „Better Regulation“ weiterhin als ein Mechanismus für Deregulierung interpretiert wird, könnte dies in Zukunft häufiger dafür sorgen, dass die EU verkennt, wo das eigentliche Problem liegt. [13]

► Fazit

Die EU muss dringend aktiv werden, um eine nachhaltige Zukunft für Mensch und Umwelt sicherzustellen. Indem man sich – entsprechend dem Pariser Klimaabkommen und den "Sustainable Development Goals" (SDGs [3]) – dem Kampf gegen den Klimawandel und für Nachhaltigkeit verpflichtet hat, scheint die EU den richtigen Weg eingeschlagen zu haben. Allerdings könnte dieser Fortschritt durch die „Better Regulation Agenda“ nachhaltig gefährdet werden. Sie führt dazu, dass kurzfristige ökonomische gegenüber öffentlichen Interessen bevorzugt werden und sind damit ein entscheidendes Hindernis auf dem Weg in eine nachhaltige Zukunft.

Myriam Douo, arbeitet im Themenbereich „Economic justice“ bei Friends of the Earth Europe [12].

Sophie Colsell, arbeitet als Management Team Assistant bei Friends of the Earth Europe.

Friends of the Earth Europe, the largest grassroots environmental network in Europe, uniting more than 30 national organisations with thousands of local groups. We are the European arm of Friends of the Earth International which unites 74 national member organisations, some 5,000 local activist groups, and over two million supporters around the world. What do we do? Our visions of the world? >> **weiter [13]**.

Die Fußnoten- und Literaturhinweise bitte unter dem Originaltext [14] bei 2030report.de/ [15] nachlesen.

► **Quelle:** Dieser Beitrag mit dem Titel "„Better Regulation“? Besser für wen?" ist Bestandteil des Gesamtberichtes "Deutschland und die globale Nachhaltigkeitsagenda 2017 - Großbaustelle Nachhaltigkeit", welcher am 05. September 2017 erschien und auf der Webseite 2030report.de/ komplett kostenfrei nachgelesen und/oder downgeloaded werden kann.

https://www.2030report.de/ [16]

Dieser Einzeltext und auch alle weiteren Texte dieser Publikation sind unter der Creative Commons-Lizenz Namensnennung-Nicht-kommerziell-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International (CC BY-NC-SA 4.0 [17]) lizensiert. Die Fotos/Grafiken wurden durch KN-ADMIN H.S. eingesetzt, für sie gelten ggf. andere Lizenzen.

Die Herausgeber des Gesamtberichtes sind Elf zivilgesellschaftliche Verbände und Netzwerke veröffentlichten den 2017er Bericht zum Zustand nachhaltiger Entwicklung in Deutschland. Sie fordern Veränderungen von der künftigen Bundesregierung und dem neuen Bundestag.

Die Herausgeber sind: Netzwerk für Unternehmensverantwortung (CorA [18]), Deutscher Bundesjugendring (DBJR [19]), Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB [20]), Deutscher Naturschutzring (DNR [21]), Diakonie Deutschland (diakonie.de [22]), Forum Menschenrechte (FMR [23]), Forum Umwelt und Entwicklung (FORUMUE [24]), Global Policy Forum (GPF [25]), Netzwerk Steuergerechtigkeit (NWSG [26]), Plattform Zivile Konfliktbearbeitung (forumZFD [27]) und der Verband Entwicklungspolitik und Humanitäre Hilfe deutscher Nichtregierungsorganisationen (VENRO [28]).

Eine barrierearme PDF-Version dieses Berichts ist auf den Homepages der einzelnen Herausgeber verfügbar sowie unter www.2030report.de. (ISBN 978-3-943126-34-1)

► Bild- und Grafikquellen:

1. 2030 AGENDA - WO STEHEN WIR HEUTE? Eine nachhaltige Welt ist unser Ziel. A SUSTAINABLE WORLD IS OUR GOAL. **Bild:** Shweta Mohapatra, a visual artist based in New Delhi, India. >> http://shwetamohapatra.blogspot.de/ .

2. VW-EMBLEM: Das ehemals strahlende VW-Image mutiert zum dreckbespritzten Logo krimineller Autobauer.**Foto:**

Jeremy Brooks. **Quelle:** Flickr [29]. Verbreitung mit CC-Lizenz Namensnennung-Nicht kommerziell 2.0 Generic CC BY-NC 2.0 [30]).

3. VW-Abgasskandal. Grafik: Wilfried Kahrs (WiKa).

4. Das Berlaymont-Gebäude in Brüssel, Sitz der EU-Kommission. Regierungssitz eines antidemokratischen, bürgerfeindlichen und korrupten Regimes. Europa ist weit mehr als die EU! **NEIN zur EU** - **JA zu EUROPA!** The Berlaymont building in Brussels, seat of the EU-Commission. The EU-Parliament is an undemocratic, resident-unfriendly and corrupt regime. Europa is not merely EU, but rather! **NO to EU** - **YES to EUROPE!**

Urheber des Originalfotos: Sébastien Bertrand, Paris/F.. **Quelle**: Flickr [31]. **Verbreitung** mit CC-Lizenz Namensnennung 2.0 Generic (CC BY 2.0 [32]). **Textinlet**: KN-ADMIN Helmut Schnug. **Bildbearbeitung**: Wilfried Kahrs (WiKa). Die Lizenz bleibt auch für das digital veränderte Bild.

5. Cover des Berichts „Deutschland und die globale Nachhaltigkeitsagenda – Großbaustelle Nachhaltigkeit", der am 5. September 2017 erschien und unter 2030report.de [33] verfügbar ist.

Anhang	Größe
Großbaustelle Nachhaltigkeit: Deutschland und die globale Nachhaltigkeitsagenda 2017- Bericht 2017 [34]	4.48 MB
Großbaustelle Nachhaltigkeit: Deutschland und die UN-Nachhaltigkeitsagenda - Bericht 2016[35]	3.41 MB

Quell-URL: https://kritisches-netzwerk.de/forum/nachhaltige-entwicklung-better-regulation-besser-fuer-wen

Links
[1] https://kritisches-netzwerk.de/user/login?destination=comment/reply/6633%23comment-form
[2] https://kritisches-netzwerk.de/forum/nachhaltige-entwicklung-better-regulation-besser-fuer-wen
[3] https://de.wikipedia.org/wiki/Ziele_f%C3%BCr_nachhaltige_Entwicklung
[4] http://www.rspb.org.uk/
[5] https://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/overview-law-making-process/evaluating-and-improving-existing-laws/reducing-burdens-and-simplifying-law/refit-making-eu-law-simpler-and-less-costly_de
[6] https://de.wikipedia.org/wiki/Environmental_Protection_Agency
[7] http://www.acea.be/
[8] https://de.wikipedia.org/wiki/Bernd_Pischetsrieder
[9] https://de.wikipedia.org/wiki/Jean-Claude_Juncker
[10] https://de.wikipedia.org/wiki/Frans_Timmermans
[11] https://de.wikipedia.org/wiki/Europ%C3%A4isches_Parlament
[12] http://www.foeeurope.org/
[13] http://www.foeeurope.org/about
[14] https://www.2030report.de/de/bericht/1400/kapitel/better-regulation
[15] http://www.2030report.de/
[16] https://www.2030report.de/
[17] http://https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.de
[18] http://www.cora-netz.de/
[19] https://www.dbjr.de/
[20] http://www.dgb.de/
[21] https://www.dnr.de/
[22] https://www.diakonie.de/
[23] http://www.forum-menschenrechte.de/
[24] http://www.forumue.de/
[25] https://www.globalpolicy.org/
[26] https://netzwerk-steuergerechtigkeit.de/
[27] http://www.konfliktbearbeitung.net/
[28] http://venro.org/home/
[29] https://www.flickr.com/photos/jeremybrooks/644115648/
[30] https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0/deed.de
[31] https://www.flickr.com/photos/tiseb/4592786358/
[32] https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.de
[33] https://www.2030report.de/en
[34] https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/grossbaustelle_nachhaltigkeit_-_deutschland_und_die_globale_nachhaltigkeitsagenda_-_bericht_2017_2.pdf
[35] https://kritisches-netzwerk.de/sites/default/files/grossbaustelle_nachhaltigkeit_-_deutschland_und_die_un-nachhaltigkeitsagenda_-_bericht_2016_2.pdf
[36] https://kritisches-netzwerk.de/tags/17-sdgs
[37] https://kritisches-netzwerk.de/tags/2030reportde
[38] https://kritisches-netzwerk.de/tags/abgasaffare
[39] https://kritisches-netzwerk.de/tags/abgasskandal
[40] https://kritisches-netzwerk.de/tags/abgaswerte
[41] https://kritisches-netzwerk.de/tags/acea

[42] https://kritisches-netzwerk.de/tags/agenda-2030
[43] https://kritisches-netzwerk.de/tags/association-des-constructeurs-europeens-dautomobiles
[44] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bernd-pischetsrieder
[45] https://kritisches-netzwerk.de/tags/better-regulation
[46] https://kritisches-netzwerk.de/tags/better-regulation-agenda
[47] https://kritisches-netzwerk.de/tags/burokratie
[48] https://kritisches-netzwerk.de/tags/burokratieabbau
[49] https://kritisches-netzwerk.de/tags/burokratiebremse
[50] https://kritisches-netzwerk.de/tags/burokratismus
[51] https://kritisches-netzwerk.de/tags/cars-21
[52] https://kritisches-netzwerk.de/tags/circular-economy-package
[53] https://kritisches-netzwerk.de/tags/co2-emissionen
[54] https://kritisches-netzwerk.de/tags/deregulierung
[55] https://kritisches-netzwerk.de/tags/dieselgate
[56] https://kritisches-netzwerk.de/tags/emissionsreduzierung
[57] https://kritisches-netzwerk.de/tags/emissionsstandards
[58] https://kritisches-netzwerk.de/tags/emissionswerte
[59] https://kritisches-netzwerk.de/tags/environment-council
[60] https://kritisches-netzwerk.de/tags/environmental-protection-agency
[61] https://kritisches-netzwerk.de/tags/eu-kommission
[62] https://kritisches-netzwerk.de/tags/eu-recht
[63] https://kritisches-netzwerk.de/tags/eu-vorgaben
[64] https://kritisches-netzwerk.de/tags/europaische-union
[65] https://kritisches-netzwerk.de/tags/europaischer-automobilherstellerverband
[66] https://kritisches-netzwerk.de/tags/europaisches-parlament
[67] https://kritisches-netzwerk.de/tags/frans-timmermans
[68] https://kritisches-netzwerk.de/tags/friends-earth-europe
[69] https://kritisches-netzwerk.de/tags/jean-claude-juncker
[70] https://kritisches-netzwerk.de/tags/kreislaufwirtschaftspaket
[71] https://kritisches-netzwerk.de/tags/lobbying
[72] https://kritisches-netzwerk.de/tags/lobbyismus
[73] https://kritisches-netzwerk.de/tags/myriam-douo
[74] https://kritisches-netzwerk.de/tags/nachhaltige-entwicklung
[75] https://kritisches-netzwerk.de/tags/nachhaltigkeit
[76] https://kritisches-netzwerk.de/tags/objectifs-de-developpement-durable
[77] https://kritisches-netzwerk.de/tags/one-one-out-regel
[78] https://kritisches-netzwerk.de/tags/rechtsetzung
[79] https://kritisches-netzwerk.de/tags/red-tape-challenge
[80] https://kritisches-netzwerk.de/tags/refit
[81] https://kritisches-netzwerk.de/tags/regulatory-fitness-and-performance-programme
[82] https://kritisches-netzwerk.de/tags/sdg
[83] https://kritisches-netzwerk.de/tags/selbstregulierung
[84] https://kritisches-netzwerk.de/tags/sophie-colsell
[85] https://kritisches-netzwerk.de/tags/sustainable-development-goals-0
[86] https://kritisches-netzwerk.de/tags/unternehmenslobby
[87] https://kritisches-netzwerk.de/tags/volkswagen
[88] https://kritisches-netzwerk.de/tags/vw
[89] https://kritisches-netzwerk.de/tags/weltzukunftsvertrag