

STANISŁAW KOSMYNKA

Uniwersytet Łódzki

WYKORZYSTANIE POJAZDÓW MECHANICZNYCH W ATAKACH DŻIHADYSTYCZNYCH JAKO ELEMENT TAKTYKI TERRORYZMU TYPU *LOW-TECH*

**The use of vehicles in jihadist attacks as an element
of low-tech terrorism tactics**

Terrorist attacks using motor vehicles have become an important element of jihadist tactics. Many European and non-European agglomerations are exposed to this threat. The article describes the premises for the crystallisation of these threats and their character in relation to security challenges posed by the representatives of radical Salafism that are constantly present and undergoing transformations. It analyses the mechanisms characteristic of such attacks in the context of several terrorist attacks of this kind carried out in Europe. The article also describes anti-terrorist methods and preventive measures that are already an inseparable element of the landscape of so many cities. The article therefore reflects on the shape of terrorist threats to the safety of citizens of European cities and the directions of actions aimed at minimising this risk.

Keywords: terrorism, jihadism, bombings, motor vehicles, security, radicalisation.

Obserwując znamienne dla dżihadystów metody działań, warto zwrócić uwagę na zauważalną, zwłaszcza na przestrzeni ostatnich kilku lat, praktykę realizowania zamachów terrorystycznych z zastosowaniem pojazdów mechanicznych. Taktyka ta obejmuje przede wszystkim dwie główne formy: detonacje aut wypełnionych materiałami wybuchowymi oraz wykorzystanie ich pędu oraz masy pojazdu do pozbawiania życia osób przypadkowo obecnych w miejscu zama-

chu. Ten drugi wariant szczególnie często jest praktykowany w ostatnich latach głównie w Europie (choć także i w USA), gdzie przez ponad rok, w okresie od 14 lipca 2016 do 1 listopada 2017 roku, zostało przeprowadzonych co najmniej osiem dżihadystycznych ataków tą właśnie metodą (Nicea, Paryż, Londyn, Berlin, Sztokholm, Barcelona, Nowy Jork). Jej implementację widać również w innych zakątkach globu. Tak na przykład na terenie Izraela między 13 września 2016 a 7 maja 2017 roku odnotowano aż pięćdziesiąt osiem incydentów tego typu, co sprawiło, że stały się one – obok ataków z użyciem noża i broni palnej – najbardziej powszechnym instrumentem terroru, przewyższającym liczbę zamachów z zastosowaniem ładunków wybuchowych¹. Dodajmy, że Izrael doświadczał aktów terroru przeprowadzanych za pomocą pojazdów mechanicznych, głównie na terenie Jerozolimy, już w czasie pierwszej intifady w 1987 roku. Ich sprawcami byli Palestyńczycy nie będący zazwyczaj członkami zorganizowanych grup terrorystycznych. W czasie drugiej intifady (2000–2005) zrealizowano dwadzieścia ataków tego rodzaju, w wyniku których śmierć poniosło piętnaście osób². Legitymizowała je m.in. organizacja Al-Fatah, traktując posługiwanie pojazdami jako metodę walki oraz ważny element „ludowego oporu”; podobnie ugrupowanie Hamas, dla którego stanowiły efektywny sposób na fizyczną eliminację jak największej liczby Izraelczyków.

Strategia tego rodzaju, z jednej strony, wpisuje się w logikę ekstremizmu, którego przedstawiciele usiłują zmanifestować swe przekonania, przeprowadzając zamachy w często odwiedzanych i znanych miejscach. Zyskują tym samym – tak ważny – medialny rozgłos, starając się zarazem doprowadzić do śmierci maksymalnie dużą liczbę przypadkowych ofiar. Obecnie większe znaczenie niż siła rażenia i osiągnięcie skutków ataków w masowej skali ma ich częstotliwość, co potwierdza charakter operacji realizowanych przez dżihadystów w Europie.

Z drugiej strony, analizowany rodzaj przedsięwzięć bardzo silnie odzwierciedla proces transformacji terroryzmu dżihadystycznego.

¹ *News of Terrorism and the Israeli-Palestinian Conflict*, „The Meir Amit Intelligence and Terrorism Information Center”, October 3–17, 2017, s. 1–18.

² *Vehicular attacks: a lethal, easily-executed type of attack. Most are carried out by lone operatives unaffiliated with terrorist organizations although sometimes inspired by them.* „The Meir Amit Intelligence and Terrorism Information Center at the Israeli Intelligence & Heritage Commemoration Center”, July 24, 2016. Por. P. Forman, D. Evans, G. Heward, *Vehicle Born Threats and the Principles of Hostile Vehicle Migration*, w: *Blast Effects on Building*, D. Cormie, G. Mays, P. Smith (eds.), London 2009, s. 255.

Jego współczesny obraz od lat cechują działania podejmowane w dużym stopniu przez jednostki autoafiliujące się do ruchu „globalnej świętej wojny”, nie posiadające militarnego przeszkolenia i radykalizujące się pod wpływem treści zamieszczanych w przestrzeni wirtualnej. Używanie furgonetek, vanów, samochodów ciężarowych i osobowych okazuje się w tej walce nader skuteczną, łatwą, taną i śmiercionośną bronią. Niektóre opracowania podkreślają, że zagrożenie to jest obecnie w Europie większe niż prawdopodobieństwo realizacji taktyki zamachów samobójczych z ładunkami wybuchowymi – tzw. pasów szahida³. Oczywiście nie oznacza to, że można lekceważyć niebezpieczeństwo płynące z detonacji ukrytych materiałów wybuchowych, czego przykładem była eksplozja na stacji metra Parsons Green w Londynie 15 września 2017 roku.

Artykuł ten przedstawia uwarunkowania, motywy i specyfikę zastosowania pojazdów mechanicznych w zamachach terrorystycznych na terenie dużych miast, a także zwraca w tym kontekście uwagę na ewoluujący charakter wyzwań dla bezpieczeństwa państw europejskich oraz zagrożeń płynących ze strony współczesnego terroryzmu. Główną jego tezą jest założenie, że użycie pojazdów w atakach terrorystycznych wpisuje się immanentnie w logikę metod operacyjnych dżihadyzmu i wynika z narracji prezentowanej przez ten ekstremizm. Przedstawione rozważania obejmują zatem analizę charakteru tych operacji, ich wyznaczników oraz aspektu ideowego, a następnie przegląd strategii zapobiegawczych będących odpowiedzią na zaistniałe zjawisko. Należy zaznaczyć, że metodologia badań nad terroryzmem implikuje konieczność doboru interdyscyplinarnego wachlarza metod⁴. W analizie praktyki wykorzystania pojazdów mechanicznych w zamachach terrorystycznych pomocne okazało się zastosowanie metody systemowej, pozwalającej na diagnozę badanych zagadnień jako powiązanego zespołu elementów, w ramach którego uwaga skupiona jest zarówno na ich częściach składowych, jak i wzajemnych powiązaniach – zwłaszcza w kontekście uchwycenia relacji przyczynowo-skutkowych krystalizacji określonych elementów i przesłanek zagrożeń dla bezpieczeństwa. W badaniu procesu przeobrażeń współczesnego terroryzmu ważne miejsce zajmuje wpisująca się w wymiar ruchów społecznych teoria sieci, które to pojęcie nawiązuje do prac

³ Zob. D. Takacs, *Jihadist Terrorism in the EU: Past the Tripping Point for Vehicular Attacks?* „Policy Paper”, Slovak Security Policy Institute, June 2017, s. 2.

⁴ B. Bolechów, *Polityka antyterrorystyczna w świetle badań nad terroryzmem*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2012, s. 24 i 33.

Marca Sagemana ujmującego komórki dżihadystyczne jako swoisty ruch społeczny, złożony z licznych nieformalnych sieci inspirujących do terroryzmu, jak i formę organizacji⁵. Aspekt diagnostyczny i weryfikacyjny metody systemowej nawiązuje w tym względzie również do tych koncepcji w wymiarze analizy omawianego rodzaju strategii zamachów terrorystycznych, jak też fenomenu niewielkich grup społecznych i pojedynczych osób doświadczających procesu radykalizacji i kierujących się specyficznym systemem aksjonormatywnym.

Znany internetowy magazyn dżihadystyczny „Inspire”, opracowywany i publikowany przez funkcjonującą na Półwyspie Arabskim filię Al-Kaidy, zawiera zwykle dział poświęcony praktycznym wskazówkom w zakresie przygotowywania aktów terrorystycznych (*Open Source Jihad*). Urastającym już do rangi symbolu tegoż działu był artykuł zatytułowany *Make a bomb in a kitchen of your Mom* (Zrób bombę w kuchni swojej mamy)⁶, prezentujący instrukcję sporządzenia ładunku wybuchowego i detonatora w warunkach domowych, dzięki wykorzystaniu łatwo dostępnych substancji. Obok innych wskazówek i rad dotyczących m.in. posługiwania się karabinem AK-47, typowania obiektów i miejsc, w których należy umieszczać materiały wybuchowe itp., w jednym z numerów periodyku znajduje się także tekst ukazujący zalety dokonania ataku terrorystycznego za pomocą pojazdów mechanicznych⁷. Chodzi o możliwość wykorzystania w tym zakresie samochodu typu *pick-up*. Autor zawartych tam wskazówek wyjaśnia, w jaki sposób należy przygotować auto tego rodzaju do uczynienia zeń swoistej „kosiarki” (*mowing machine*), skierowanej przeciwko „wrogom islamu”. Udziela następnie praktycznych rad dotyczących planowania ataku: „Wybierz starannie czas i miejsce. Udaj się do najbardziej zatłoczonych miejsc. Lepsze w tym celu są wąskie uliczki, gdyż pozostawiają mniej miejsca na ucieczkę. Powinieneś osiągnąć jak największą prędkość, tak aby uderzyć w maksymalnie dużą liczbę osób i doprowadzić tym samym do masakry, zachowując jednocześnie kontrolę nad pojazdem. [...] Idealną przestrzenią są miejsca najczęściej odwiedzane, w których zarazem jest bardzo

⁵ Zob. M. Sageman, *Leaderless Jihad. Terror Networks in the Twenty-First Century*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia 2008, s. 29–31.

⁶ *Make a bomb in the kitchen of your Mom*, „Inspire”, 2010, vol. 1, s. 33–40. Por. S. Kosmyńska, *W poszukiwaniu męczeństwa. Magazyn „Inspire” jako przykład oddziaływania terroryzmu dżihadystycznego w przestrzeni wirtualnej*, w: *Bezpieczeństwo współczesnego świata. Społeczeństwo, ekonomia i prawo*, red. K. Adamek, K. Wilczyńska, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Handlu i Usług, Poznań 2013, s. 9–34.

⁷ Zob. Y. Ibrahim, *The Ultimate Mowing Machine*, „Inspire” 2010, vol. 2, s. 53–54.

niewiele innych pojazdów”⁸. Rekomendacje te, jak widać, znalazły wyraz w scenariuszu przedsięwzięć terrorystycznych zrealizowanych kilka lat później w Nicei i innych miastach.

W dalszej części cytowanego tekstu podkreślane są też inne wskazania co do tego typu operacji; powinny być one przeprowadzane na terenie takich państw, jak: Izrael, USA, Wielka Brytania, Niemcy, Kanada, Australia, Francja, Dania, Holandia oraz w innych krajach, które „[...] wspierają izraelską okupację Palestyny, amerykańską inwazję na Irak i Afganistan i odgrywają istotną rolę w zniesławianiu Proroka Mahometa”⁹. Autor wskazuje, że z tego rodzaju zamachów można ująć z życiem, jednocześnie nie będąc rozpoznany, choć mogą one implikować zarazem wymiar misji samobójczej, która w myśl doktryny dżihadyzmu prowadzi do śmierci poniesionej za wiarę, a tym samym zyskuje funkcje katartyczne.

Zauważmy, że tekst został przygotowany w 2010 roku, a więc w czasie, kiedy owa taktyka nie była jeszcze tak popularna (wyjawszy oczywiście eksplozje samochodów-pułapek, wypełnionych ładunkami wybuchowymi). Jednak dopiero w ostatnim czasie obserwujemy liczne przykłady jej wdrażania, do których autorstwa oraz inspiracji bardzo chętnie przyznaje się będące w defensywie tzw. Państwo Islamskie (*Islamic State, Daesh*). Do przeprowadzania tego rodzaju operacji wzywało ono niejednokrotnie m.in. na łamach innego wirtualnego periodyku – „Dabiq”. W październiku 2014 roku rzecznik Daesh Abu Muhammad al-Adnani w jednym z oświadczeń zachęcał do uśmiercania „niewiernych” na wszystkie łatwo dostępne sposoby: przez uderzenie kamieniem w głowę, ugodzenie nożem, rozjechanie samochodem itp.¹⁰

Po zamachu dokonanym w Manchesterze 22 maja 2017 roku, po koncercie amerykańskiej wokalistki Ariany Grande, przedstawiciele tzw. Państwa Islamskiego zapowiedzieli serię ataków na brytyjskich ulicach właśnie z użyciem pojazdów. W trzecim numerze (2016) internetowego magazynu IS „Rumiyah” znalazł się artykuł zatytułowany *Just Terror Tactics*, zachęcający pojedyncze osoby (określane często mianem „samotnych wilków”), nie związane logistycznie – w ścisłym sensie tego słowa – z żadnym ugrupowaniem, do realizacji misji z wykorzystaniem siły uderzeniowej pojazdu, „by siać trwo-

⁸ *Ibidem*, s. 54 (tłum. własne).

⁹ *Ibidem* (tłum. własne).

¹⁰ *Vehicles as weapon of terror*, Counter Extremism Project, <https://www.counterextremism.com/vehicles-as-weapons-of-terror#dd-vehicular> [dostęp: 6 września 2017].

gę wśród wrogów Boga i odebrać im spokojny sen”¹¹. Tekst zawierał liczne wskazówki dotyczące właściwego wyboru celu i miejsca ataku – tak np. idealną okazją mogłaby stać się coroczna listopadowa parada w Stanach Zjednoczonych z okazji Święta Dziękczynienia. Zadanie to, w ramach wykładni ekstremizmu dżihadystycznego, jest afirmowane jako miła Bogu droga ku męczeństwu, której urzeczywistnienie nie wymaga żadnego przeszkolenia militarnego ani doświadczenia na polu walki. Wpisuje się ona zarazem w mechanizmy taktyki małych, autonomicznych komórek oraz pojedynczych jednostek, stanowiąc element charakterystyczny dla strategii, którą syryjski radykał Abu Musab as-Suri określił niegdyś jako „indywidualny terroryzm”.

Jako najbardziej efektywny instrument w tego typu zamachach postulowany jest również właściwy wybór pojazdów. Na łamach wspomnianych wyżej publikacji i wielu innych materiałów internetowych znajdują się wskazówki dotyczące odpowiedniej ich selekcji; szczególne walory mają tu, z oczywistych względów, samochody o dużych gabarytach, mogące stanowić potencjalnie większą siłę uderzeniową. Nierzadkie są także rady podpowiadające, jak odpowiednio przygotować lub nawet zmodyfikować auto (zarówno zewnętrzną, przednią część maski, jak i silnik) w celu wyposażenia go w dodatkowe elementy oraz funkcje maksymalizujące skutki operacji.

Z analizy aktów terroru „jednego aktora”, które miały miejsce w Europie w latach 2004–2015, wynika, że ich częstotliwość wykazywała tendencję rosnącą¹². Rodzi to poważne zagrożenia dla bezpieczeństwa i multiplikuje wyzwania dla autorów strategii zapobiegawczych, którzy są zmuszeni odkrywać i dezaktywować nie tylko siatki terrorystyczne, ale również nieustannie mierzyć się z prawdopodobieństwem zaistnienia nieoczekiwanych działań, ich architektem i zarazem wykonawcą okaże się pojedyncza osoba (bądź niewielka grupa) – zarówno wysłannik tzw. Państwa Islamskiego, najczęściej jego były bojownik, jak i autoradykalizujący się sympatyk tej organizacji i wyrażanych przez nią idei.

Obserwując przykłady swoistych terrorystycznych rajdów, trzeba skonstatować, że istnieje wiele przesłanek, sprawiających, że zama-

¹¹ Zob. Ch.W. Holton, *New Islamic State Rumiyah Magazine Details Tactics for Jihadis in the US*, „Terror Trends Bulletin. Tracking and Analysis of Jihadist Terrorism”, <https://terrortrendsbulletin.com/2016/11/12/new-islamic-state-rumiyah-magazine-details-tactics-for-jihadis-in-the-us/> [dostęp: 2 listopada 2017] (tłum. własne).

¹² Zob. *The European Union's Policies on Counter-Terrorism. Relevance, Coherence and Effectiveness*, Study for the Libe Committee, Directorate General for Internal Policies, Policy Department C: Citizen's Rights and Constitutional Affairs, Brussels 2017, s. 36–37.

chy przeprowadzone z zastosowaniem pojazdów są stosunkowo łatwym, a zarazem nader niebezpiecznym *modus operandi* przedstawicieli walczącego salafizmu, wobec których do niedawna miasta europejskie były praktycznie całkiem bezbronne. Wprowadzenie wymienionych dalej środków zaradczych do pewnego stopnia zawęziło możliwości sprawców tego typu ataków, lecz ich nie wyeliminowało. Wśród czynników charakteryzujących zastosowanie tego rodzaju strategii należy wyróżnić przede wszystkim następujące aspekty¹³:

- Potencjalnie wysoka liczba ofiar. Poruszający się z dużą prędkością pojazd – szczególnie gdy jest to samochód ciężarowy lub inne auto o dużych gabarytach – jest w stanie uśmiercić lub ranić wiele przypadkowych osób, zwłaszcza w miejscach często odwiedzanych.

- Łatwość przeprowadzenia tego typu zamachu. W przeciwieństwie do napaści z użyciem ładunków wybuchowych lub broni palnej zastosowanie tego wariantu, obok determinacji oraz internalizacji określonej ideologii, wymaga jedynie zdobycia pojazdu i podstawowych umiejętności kierowania nim. Co więcej, praktycznie do samego momentu rozpoczęcia fazy finalnej operacji poruszanie się samochodem nie musi wzbudzać żadnych podejrzeń.

- Możliwość samotnego przygotowania i przeprowadzenia ataku. W tym wypadku nie jest konieczne funkcjonowanie siatki czy nawet komórki terrorystycznej przygotowującej uderzenie od strony logistycznej, gromadzącej fundusze (oczywiście jest to niezbędne w wypadku skoordynowanych działań). Zamach tego typu może być opracowany i zrealizowany zarówno przez „samotnego wilka”, jak i kilkuosobową grupę.

- Utrudnione zapobieganie. Zważywszy na wspomniany wyżej czynnik, przedsięwzięcia prewencyjne napotykają szereg wyzwań wynikających z braku istnienia skutecznego instrumentarium umożliwiającego wcześniejsze rozpracowanie i udaremnienie przygotowań, zwłaszcza wtedy, gdy akcja jest zaplanowana indywidualnie.

- Możliwość kontynuowania operacji. Ponieważ nie są to zazwyczaj zamachy samobójcze, polegające na detonacji pojazdu wypełnionego materiałami wybuchowymi i powodujące śmierć kierowcy (co tak często miało miejsce np. w Afganistanie czy Iraku), atak rozpuzczonym pojazdem umożliwia kontynuowanie operacji po jego zatrzymaniu – sprawca może użyć tradycyjnych instrumentów (broń palna i biała, granaty itp.).

¹³ D. Takacs, *Jihadist Terrorism...*, s. 3.

- Wymiar propagandowy. Zachęta do podejmowania tego rodzaju działań obecna jest w przestrzeni wirtualnej i płynie najczęściej ze strony struktur tzw. Państwa Islamskiego. Stanowić ma dowód skuteczności oddziaływania IS w Europie, a zarazem przyczynia się do rekrutacji nowych kandydatów na „żołnierzy świętej wojny”; rozbudowuje też element instrumentarium terroru, po który sięga dżihadyzm.

Czynniki te warto odnieść do okoliczności wspomnianych wcześniej operacji terrorystycznych zrealizowanych w Europie od lipca 2016 do sierpnia 2017 roku. Na miejsce ataku z użyciem pojazdów mechanicznych wybierano duże miasta; miejsca powszechnie uczęszczane zarówno przez ludność miejscową, jak i przyjezdnych, stanowiące atrakcję turystyczną. Czas przeprowadzenia akcji często także nie był przypadkowy; w niektórych zbiegały się one z okresem świątecznym lub wakacyjnym, co doprowadzić miało do zwiększenia liczby potencjalnych ofiar i wpłynąć na spektakularność ataku. 17 sierpnia 2017 roku w Barcelonie miejscem zamachu stała się najsłynniejsza aleja stolicy Katalonii, La Rambla (łącznie z wydarzeniami w Cambrils śmierć poniosło szesnaście osób, prawie sto czterdzieści odniosło obrażenia). W Londynie 3 czerwca 2017 roku ekstremiści potracali samochodem dostawczym przechodniów na London Bridge (osiem ofiar śmiertelnych), kilka miesięcy wcześniej zaś – 22 marca – podobny atak przeprowadzono nieopodal brytyjskiego parlamentu, na moście Westminsterkim; w wyniku operacji zginęło sześć osób. 7 kwietnia tego samego roku samochód ciężarowy wjechał w tłum ludzi w centrum Sztokholmu (pięcioro zabitych). 19 grudnia 2016 roku w Berlinie przewożąca stalowe belki ciężarówka staranowała ludzi w czasie jarmarku bożonarodzeniowego (dwanaście ofiar śmiertelnych). 15 lipca 2016 roku w Nicei, w czasie obchodów francuskiego święta narodowego, terrorysta prowadzący samochód ciężarowy doprowadził do śmierci osiemdziesięciu sześciu osób spacerujących po tzw. Promenadzie Anglików. Pojazdy, które zostały użyte do realizacji wspomnianych zamachów, były zazwyczaj skradzione lub wypożyczone.

Warto podkreślić, że akty terroru o analizowanym profilu zdarzały się nie tylko na terenie państw europejskich. W 2008 roku co najmniej dwa incydenty o takim charakterze miały miejsce w Jerozolimie. W Kanadzie 21 grudnia 2014 roku w Quebecu muzułmański radykał śmiertelnie potracił żołnierza, drugiego zaś ranił. W Edmon-ton w Kanadzie 30 września 2017 roku kierujący furgonetką Soma-

lińczyk staranował policjanta oraz cztery inne osoby. W samochodzie znaleziono flagę tzw. Państwa Islamskiego. 27 listopada 2016 roku w USA, w mieście Columbus w stanie Ohio, na terenie kampusu uniwersyteckiego pochodzący z Somalii student Abdul Razak Ali Artan kierowanym przez siebie samochodem spowodował obrażenia u kilkunastu osób. Inspirowała go postać jemeńskiego ekstremisty Anwar al-Awlakiego; sympatyzował zarazem z tzw. Państwem Islamskim. 30 października 2017 roku w Nowym Jorku zamachowiec staranował wynajętą furgonetką osoby znajdujące się na ścieżce rowerowej na Manhattanie. Ośmioro z nich poniosło śmierć, kilkanaście zaś odniosło obrażenia. Sprawcą był wywodzący się z Uzbekistanu imigrant Sajfullo Sajpow, admirator Daesh.

We wszystkich atakach samochody pełniły funkcję śmiertelnościowego obiektu będącego istotnym elementem strategii *low-tech terror* – zamachów „niskobudżetowych”, nie wymagających zaawansowanych umiejętności oraz środków. Szybkość i siła uderzenia pojazdu zapewniały skuteczność tej tak łatwej w realizacji metody operacyjnej. Nie uwzględniała ona detonacji ładunków wybuchowych, co oznaczałoby typowy zamach o charakterze samobójczym; przygotowanie dżihadystów sprowadzało się jedynie do zaopatrzenia w broń, która miała być – w razie potrzeby – użyta do prowadzenia dalszej walki czy obrony. W niektórych przypadkach istotnie to nastąpiło. W zamieszczanych przez ekstremistów materiałach internetowych w wielu miejscach pojawiają się zachęty do taranowania pojazdem jak największej liczby osób, a po jego zatrzymaniu kontynuowania misji, uciekając się do tradycyjnych metod. Wdrażanie tej taktyki ilustruje szereg przykładów. W Londynie, po zatrzymaniu samochodu, napastnicy zaatakowali przechodniów nożami. Podobnie postąpił Somalijczyk w Columbus. Wyposażeni w broń białą byli również dżihadysty, którzy 18 sierpnia 2017 roku staranowali autem osobowym patrol policji w katalońskim miasteczku Cambrils. W samochodzie sprawcy zamachu w Nicei znaleziono broń palną. Odpowiedzialny za przeprowadzenie ataku na jarmark bożonarodzeniowy w Berlinie Tunezyjczyk poniósł śmierć w trakcie wymiany ognia z policjantami w Mediolanie, kilka dni po przeprowadzeniu zamachu. Realizujący misję w Nowym Jorku ekstremista wyposażony był w broń śrutową oraz do paintballu; w kierowanej przez niego furgonetce znaleziono także broń białą.

Część z wymienionych aktów terroru była podejmowana przez osoby wprawdzie nie będące członkami organizacji terrorystycznych *sensu stricto*, sympatyzujące jednak z ideologią tzw. Państwa Islam-

skiego i ulegające stopniowo procesowi radykalizacji (np. Uzbek, będący sprawcą zamachu w Sztokholmie). Zjawisko to charakteryzuje zresztą od lat współczesny kierunek rozwoju ekstremizmu dżihadystycznego, w ramach którego tak ważnym elementem jest stopień identyfikacji z określoną strukturą ideową oraz radykalizacja pod wpływem treści obecnych w cyberprzestrzeni¹⁴. Skrajne poglądy i aprobatę dla poczynañ tzw. Państwa Islamskiego wyrażali też autorzy ataków w Londynie, choć policja nie ustaliła ich bezpośrednich powiązań z siatkami terrorystycznymi. Praktykę przyjmowania przez Daesh odpowiedzialności za przygotowania do zamachów, wybór czasu i miejsca ich dokonywania można w tych przypadkach traktować niejako symbolicznie – jako wyraz swoistej „indywidualnej franczyzy”, w której jedna strona „użycza swojej marki”, druga zaś występuje w imieniu pierwszej, inspirowana przez nią i budująca swoją tożsamość na fundamencie wyrażanych przez nią idei. Ilustruje to przykład zamachu w Berlinie; do jego inspiracji przyznało się tzw. Państwo Islamskie, którego przedstawiciele oświadczyli, że wykonawca misji odpowiedział na wezwanie do realizacji odwetowego uderzenia, wymierzonego we wrogów „kalifatu”.

Sprawcą zamachu na terenie Katalonii w sierpniu 2017 roku była siatka terrorystyczna, planująca szersze formy agresji, wśród których atak furgonetką na popularny „deptak” miasta miał być tylko jednym z elementów akcji. Siatka liczyła co najmniej dwanaście osób i złożona była z marokańskich imigrantów, którzy nazywali siebie bojownikami Państwa Islamskiego „na ziemi Al-Ándalus”¹⁵. Z zeznań jednego z zatrzymanych wynikało, że dwunastoosobowa komórka kierowana była przez imama Abd al-Bakiego as-Sattiego¹⁶ przygotowywała za-

¹⁴ T. Hegghammer, *Jihadi-Salafis or Revolutionaries? On Religion and Politics in the Study of Militant Islamism*, w: *Global Salafism: Islam's New Religious Movement*, ed. R. Meijer, Columbia University Press, New York 2009, s. 39–41.

¹⁵ Należy podkreślić, że groźby pod adresem Hiszpanii są często zamieszczane na stronach internetowych, na których dżihadysty wzywają do „odzyskania Al-Ándalus dla islamu”.

¹⁶ Losy As-Sattiego w charakterystyczny sposób ilustrują typowe wątki biografii dżihadystów w Europie. Kilka lat spędził on w hiszpańskim więzieniu, gdzie został osadzony z powodu handlu narkotykami. Po odbyciu kary wykonywał obowiązki imama w Geronie oraz w miasteczku Ripoll. Następnie wyjechał do Belgii. Śledztwo wykazało, że zajmował się werbunkiem młodych muzułmanów na bojowników tzw. Państwa Islamskiego. Co ciekawe, jego krewny został aresztowany w 2006 r. z powodu podejrzeń o rekrutację ochotników w szeregi organizacji dżihadystycznych w Iraku, jednak z braku dowodów został zwolniony. As-Satti poniósł śmierć w wyniku eksplozji gazu 16 sierpnia 2017 r. w Alcanar, gdzie opracowano plan zamachu i przygotowywano materiały wybuchowe – znaleziono tam ponad sto butli z butanem. Por. M. Stasiński, *Hiszpania tydzień po zamachach, więcej kontroli w miastach, meczety pod lupę*, „Gazeta Wyborcza”, 25 sierpnia 2017; A. Parra, L. Hinnant, *España investiga los viajes de yihadistas a París y Bruselas*, <https://es-us.noticias.yahoo>.

machy z użyciem ładunków wybuchowych. Celem tego rodzaju operacji miały być obiekty sakralne w Barcelonie, prawdopodobnie m.in. symbol miasta – świątynia Sagrada Familia. W jednym z komunikatów Daesh wziął odpowiedzialność za akt terroru w Katalonii.

W kontekście powyższych spostrzeżeń dotyczących specyfiki misji terrorystycznych, w których kluczową, destrukcyjną rolę odgrywa pojazd, zasadne jest rozróżnienie ataków na zorganizowane i nieorganizowane (spontaniczne)¹⁷. Analiza profilu tych akcji pozwala uchwycić dwutorowość i komplementarność zagrożeń kreowanych przez salaficki ekstremizm. Te dwa warianty ilustruje tabela 1.

TABELA 1
Profil zamachów z użyciem pojazdów mechanicznych

Zorganizowany	Niezorganizowany
Krótko- lub długookresowy etap planowania ataku	Brak planowania, spontaniczność ataku
Zazwyczaj dłuższy proces radykalizacji i większa ilość interakcji wewnątrzgrupowych	Brak istnienia grupy; sprawcą często bywa osoba nienotowana przez policję
Dbłość o podjęcie starań zabezpieczających przed rozpracowaniem i udaremnieniem operacji	Zazwyczaj krótszy okres radykalizacji sprawcy, działania pod wpływem impulsu
Rozbudowana sfera logistyczna operacji obejmująca opracowanie scenariusza zamachu, koordynację działań itp.	Ogólne rozeznanie w miejscu będącym celem zamachu; możliwość dodatkowego wyposażenia w zdobytą wcześniej broń
Staranny wybór pojazdu, z ewentualnością także jego modyfikacji technicznej	Pospieszne i przypadkowe nabycie pojazdu (często jego kradzież lub wypożyczenie)
Przygotowanie oświadczenia zazwyczaj tuż przed zamachem	Przygotowanie oświadczenia tuż przed zamachem; czasami jego brak
Działania znamionujące fazę przygotowań powodują niekiedy udaremnienie ataku	Udaremnianie akcji jest niezwykle trudne; w zasadzie jedynym środkiem zapobiegawczym jest natychmiastowa reakcja obliczona na minimalizację liczby ofiar

Na podstawie: *Vehicular Terrorism. The Threat behind the Wheel*, „Corporate Risk Services. Intelligence Bulletin” 2017.

com/espa-investiga-viajes-yihadistas-par-y-bruselas-145724616.html [dostęp: 6 września 2017]; M. Recuero, F. Lázaro, Á. Escrivá, *Los terroristas de Ripoll iban a atacar con un coche bomba contra la Sagrada Familia*, „El Mundo”, 23 de agosto de 2017.

¹⁷ *Vehicular Terrorism. The Threat behind the Wheel*, „Corporate Risk Services. Intelligence Bulletin” 2017.

Model ten wskazuje, że zamachy zorganizowane są zazwyczaj planowane przez grupę, zaś spontaniczne ataki realizują „samotne wilki”, choć trzeba zaznaczyć, że złożoność i wielotorowość urzeczywistniania działań terrorystycznych wymyka się sztywnym szablonom. Wiele z wyznaczników działań zorganizowanych może stać się udziałem pojedynczych osób (planifikacja, gradacyjność procesu radykalizacji itp.), stąd też powyższe rozróżnienie jest nieco umowne, zwraca uwagę na dwoistość trajektorii mechanizmów działania dżihadystów; nie należy zaś ujmować go w kategorii uniwersalnego *modus operandi* reprezentantów walczącego salafizmu.

W większości analiz dominuje słuszna konkluzja, że niezmiernie trudno jest zapobiegać tego rodzaju atakom¹⁸. Bardzo celne są w tym kontekście słowa Rolfa Tophovena, dyrektora Instytutu Zapobiegania Kryzysowego w Essen, wypowiedziane wkrótce po zamachu w Niemczech w grudniu 2016 roku: „Jeśli zradykalizowany fanatyk zdecyduje się posłużyć ciężarówką jako bronią, szanse [zapobiegania – przyp. S.K.] nie istnieją, chyba że odkryje się jego plany wcześniej i zostanie on aresztowany zanim dokona aktu terroru. Niemożliwie jest sprawdzenie wszystkich samochodów na terenie Unii Europejskiej czy zablokowanie wszystkich bożonarodzeniowych jarmarków. Trzeba by je wszystkie zamknąć. Działania prewencyjne napotykają więc w tym zakresie szereg trudności i w praktyce oznaczają dążenie do zminimalizowania ryzyka przeprowadzenia zamachu. Nie można zapobiec ze stuprocentową pewnością tego typu atakom”¹⁹.

Niezwykle ważnym zadaniem, obliczonym na osiąganie długofalowych rezultatów, jest rozbudowa mechanizmów przeciwdziałania radykalizacji i wdrażanie programów inkluzji społecznej²⁰. Programy te są bardzo potrzebne, zważywszy m.in. na fakt, że proces uwewnętrzniania postaw skrajnych przebiega coraz szybciej i jego zwieńczeniem bywa zaangażowanie w działalność o charakterze terrorystycznym. Na przykład badania, które objęły 178 dżihadystów w wieku 18–38 lat, zatrzymanych w Hiszpanii w latach 2013–2016, wskazują na znaczenie dwóch czynników kluczowych dla zrozumienia mechanizmów radykalizacji: kontaktu bezpośredniego lub wir-

¹⁸ *Vehicles as weapon of terror...*

¹⁹ *German terrorist expert: „Worst fears have come true” in Berlin*, <http://www.dw.com/en/german-terrorism-expert-worst-fears-have-come-true-in-berlin/a-36842798> [dostęp: 2 listopada 2017] (tłum. własne).

²⁰ C. Wiskind, *Lone Wolf Terrorism and Open Source Jihad: An Explanation and Assessment*, International Institute of Counter-Terrorism, Summer 2016, s. 38.

tualnego z „nośnikami ekstremizmu” (osobami, materiałami itp.) w procesie konwersji na walczący salafizm oraz istnienia wcześniejszych powiązań z przedstawicielami środowisk radykalnych (aspekt interakcji społecznych jako uwarunkowań określonego formowania ideologicznego)²¹. Pierwsza z tych kwestii dotyczy zatem głównie procesu kształtowania poczucia identyfikacji ze specyficznym światopoglądem i percepcją rzeczywistości, druga zaś akcentuje znaczenie więzi subiektywnej i behawioralnej w ramach małej grupy społecznej, a tym samym zwraca uwagę na determinanty redefinicji tożsamości oraz rolę komponentu afektywnego. Jak słusznie podkreśla Nilüfer Göle: „[...] dżihadysty tak samo jak ludzie dotknięci islamofobią walczą z wymieszaniem kulturowym i bronią niemożliwej czyistości tożsamościowej, religijnej czy narodowej. Dlatego sabotują życie wspólne, uniemożliwiają debatę i niszczą miejsca spotkań – jedni przemocą werbalną, drudzy fizyczną”²². Fantazmat budowy idealnego modelu życia wspólnotowego na fundamencie w wykrzywiony sposób postrzeganych prawd religijnych okazuje się czasami atrakcyjną opcją dla poszukujących własnej drogi młodych ludzi. Nie istnieje oczywiście jeden model okoliczności zainicjowania procesu radykalizacji i jej przebiegu, jednak te i inne badania pozwalają uchwycić pewne prawidłowości znamienne dla poczynań muzułmanów ulegających oddziaływaniu skrajnych doktryn, którzy – w konsekwencji – mogą powziąć zamysł urzeczywistnienia aktu przemocy wobec przypadkowych ofiar z zastosowaniem środków najłatwiej dostępnych.

Jeśli chodzi o starania służące zabezpieczeniu przed zamachami z użyciem pojazdów mechanicznych, zadaniem wielkiej wagi jest ograniczenie prawdopodobieństwa przeprowadzenia aktu terroru na etapie jego planowania, wyboru miejsca itp. Niewątpliwie ważną rolę odgrywa w tym względzie monitorowanie – na tyle, na ile jest to możliwe – treści o charakterze ekstremistycznym w przestrzeni wirtualnej, a także koordynacja działań (na poziomie krajowym i międzynarodowym) służb policyjnych i antyterrorystycznych, wymiana informacji, branie pod lupę rejestru osób podejrzanych o ekstremizm itp. Wielotorowość aktywności prewencyjnej obejmującej powyższe płaszczyzny bywa czynnikiem niezwykle ważnym z perspektywy efektywności wysiłków służb antyterrorystycznych. Na potrzebę rozwija-

²¹ Więcej w: F. Reinares, C. García-Calvo, Á. Vicente, *Dos factores que explican la radicalización yihadista en España*, Real Instituto Elcano, „ARI”, 9 de agosto de 2017, s. 1.

²² N. Göle, *Muzułmanie w Europie. Dzisiejsze kontrowersje wokół islamu*, Karakter, Kraków 2016, s. 285.

nia komplementarnych inicjatyw wskazuje chociażby analiza procesów generujących mechanizmy radykalizacji, przywołana w podanym poniżej badaniu:

TABELA 2

Źródło radykalizacji aresztowanych w latach 2013–2016 w Hiszpanii muzułmanów pod zarzutem związków z terroryzmem dżihadystycznym

Zarówno <i>offline</i> , jak i <i>online</i>	40,3 proc.
Przed wszystkim <i>online</i>	35,3 proc.
Przed wszystkim <i>offline</i>	24,4 proc.

Na podstawie: F. Reinales, C. García-Calvo, Á. Vicente, *Dos factores que explican la radicalización yihadista en España*, Real Instituto Elcano, „ARI”, 9 de agosto de 2017, s. 4.

W ramach kroków na rzecz poprawy bezpieczeństwa w dużych miastach europejskich zwiększono w ostatnim czasie liczbę patroli policyjnych w miejscach szczególnie często odwiedzanych, a tym samym najbardziej narażonych na uderzenie. Bezpośrednią odpowiedź na charakter zagrożeń generowanych przez kierujących autami dżihadystów stanowią także instalacje ochronne i zapory usytuowane w określonych punktach miast. Charakteryzuje je różny kształt i forma, różnią się też materiałem, z którego zostały wykonane, jednak ogólnie bywają określane jako bariery antypojazdowe (*anti-vehicle barrier* – AVB)²³. Większość klasyfikacji dzieli je na zabezpieczenia zamontowane na stałe w danym miejscu oraz mobilne, instalowane okresowo, doraźnie. Te ostatnie stosunkowo łatwo mogą być zdemontowane. Oczywiście nieodłącznym elementem przedsięwzięć antyterrorystycznych jest także reagowanie na już zaistniałe zjawiska – likwidacja skutków ataków i wykreowanie sprawnego systemu zarządzania kryzysowego²⁴.

Te metody zapobiegawcze stosowane już były przez Izrael od czasu pierwszej intifady, jak i w odpowiedzi na eksplozje samochodów-pułapek przed amerykańskimi ambasadami w państwach afrykańskich w latach dziewięćdziesiątych XX wieku. W ostatnim czasie wprowadzono takie rozwiązanie w kilku miastach europejskich, w lo-

²³ *Anti-Vehicle Barriers for Public Transit*, APTA Standards Development Program, Infrastructure Security Working Group, December 2012, <http://www.apta.com/resources/standards/Documents/APTA-SS-SIS-RP-009-12.pdf> [dostęp: 1 listopada 2017].

²⁴ Więcej w: K. Liedel, *Zarządzanie informacją w walce z terroryzmem*, Trio, Warszawa 2010, s. 37–39.

kalizacjach szczególnie newralgicznych pod kątem zagrożenia możliwością przeprowadzenia zamachu (w pobliżu obiektów sakralnych, miejsc stanowiących atrakcje turystyczne, stadionów itp.). Betonowe bloki ustawiono m.in. w Berlinie. W Londynie podobne zabezpieczenia stanęły przed siedzibą parlamentu, a w Kolonii wokół gotyckiej katedry. Stadion klubu Arsenal w Londynie otoczono betonowymi ławkami i barierkami, a na London Bridge zainstalowano betonowe zapory. W Mediolanie, Rzymie i Florencji przy części ulic usytuowane zostały cementowe bariery i wielkie donice, mające uniemożliwić przedostanie się tam pojazdu. Podobne zabezpieczenia zastosowano również w Lizbonie. Na wprowadzenie rozwiązań urbanistycznych tego typu zdecydowały się w Australii władze Melbourne. Po zamachu w Nicei władze tego miasta przeznaczyły około 30 mln euro na instalację zabezpieczeń chroniących przed ewentualnością kolejnego ataku tego rodzaju²⁵.

Po wydarzeniach w Barcelonie hiszpańskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zleciło powzięcie kroków na rzecz usprawnienia koordynacji pracy policji i służb antyterrorystycznych, a także zintensyfikowania monitoringu centrów dużych miast oraz przebiegu imprez masowych. Władze Barcelony, w porozumieniu z rządem Katalonii, zdecydowały się na wprowadzenie dodatkowych zabezpieczeń w newralgicznych punktach stolicy regionu, w tym m.in. przeszkód dla samochodów, utrudniających wjazd do miejsc zazwyczaj zatłoczonych. Inne hiszpańskie miasta także podjęły starania służące poprawie bezpieczeństwa i zredukowaniu zagrożeń ze strony kierujących pojazdami ekstremistów. Zdecydowano o instalacji przeszkód ograniczających dostęp dla aut w wybranych rejonach Madrytu, w strefach turystycznych i promenadach Walencji, Kadyksu, wokół Pałacu Królewskiego w Sewilli, obok mostu Rzymskiego w Kordobie oraz nieopodal placu przylegającego do katedry w Santiago de Compostela. Betonowe bariery pojawiły się też w niektórych miastach Kraju Basków, Kastylii i Leon (Soria, Zamora), Katalonii (Lloret de Mar). Pod koniec grudnia 2017 roku premier Hiszpanii Mariano Rajoy ogłosił projekt kompleksowego i wielopłaszczyznowego planu przeciwko terroryzmowi, obejmującego m.in. monitoring firm wynajmujących pojazdy, analizę desygnacji podróżujących osób, podejrzewanych o radykalizm oraz efektywniejszą walkę z handlem narkotykami jako ze źródłem finansowania dżihadyzmu.

²⁵ M. Hecker, E. Tenenbaum, *France vs. Jihadism: The Republic in a New Age of Terror*, Security Studies Center, „Notes de l’Ifri”, January 2017, s. 14.

W odpowiedzi na zagrożenia terrorystyczne analogiczne wysiłki podjęto w Stanach Zjednoczonych. W Las Vegas przeznaczono około 5 mln dolarów na ustawienie siedmiuset zapór ochronnych, mających zabezpieczyć dostęp do głównej alei (Las Vegas Strip)²⁶. Barrierki strzegą m.in. także nowojorskiego Times Square czy budynków rządowych na terenie Waszyngtonu. Jednocześnie wzmocniona została ochrona policyjna wybranych miejsc, zwłaszcza w czasie wydarzeń kulturalnych, imprez masowych i innych uroczystości, które przyciągają zazwyczaj dużą liczbę osób. W Chicago w okresie Bożego Narodzenia policja zablokowała dostęp aut do świątecznego jarmarku. W San Francisco wzmocniono patrole konne i motocyklowe w rejonie sektora handlowo-rozrywkowego. Podobnych przykładów jest więcej.

Wszelkiego rodzaju osłony, zapory i punkty kontrolne są więc ważnym elementem strategii obliczonej na minimalizowanie ryzyka wykorzystania narzędzi ekstremizmu typu *low-tech* nie wymagających wcześniejszego doświadczenia militarnego i zaawansowanego przygotowania logistyczno-operacyjnego. Wydaje się, że zabezpieczenia te staną się trwałym elementem pejzażu miejskiego i że ich liczba będzie rosła. Oczywiście należy mieć świadomość niemożności wdrożenia tego typu działań prewencyjnych w pobliżu wszystkich miejsc czy obiektów będących potencjalnym celem dla zamachowców – tak np. po ataku na bożonarodzeniowy jarmark w Berlinie szef tamtejszej policji Klaus Kandt zwrócił uwagę, że tego typu miejsc w samych tylko niemieckich miastach jest około dwóch i pół tysiąca²⁷. Podobnie niemożliwy wydaje się postulat monitoringu wszystkich osób mających dostęp – na przykład z uwagi na wykonywaną profesję – do samochodów o dużych gabarytach, choć nie można odmówić słuszności zaleceniom co do większej dbałości o weryfikację zatrudnianych w charakterze kierowców osób, sprawdzania ich profilu na portalach społecznościowych itp. Uzasadnione wydaje się też zaostrzenie pod kątem bezpieczeństwa procedur wynajmu ciężarówek i furgonetek w celu zwiększenia prawdopodobieństwa wykrycia potencjalnego zamachowcy i udaremnienia ataku, co jest oczywiście możliwe jedynie w odniesieniu do osób już notowanych lub podejrzewanych o radykalizm.

²⁶ L. Lazo, *Vehicles as Weapons of Terror: U.S. Cities on Alert as Attacks hit the West*, „The Washington Post”, July 9, 2017.

²⁷ G. Heil, *The Berlin Attack and the „Abu Walaa” Islamic State Recruitment Network*, Combating Terrorism Center at West Point, „CTCSentinel”, February 2017, vol. 10, issue 2, s. 9.

Podsumowując, zastosowanie pojazdów mechanicznych stanowi więc ważny, ideowo uzasadniany element instrumentarium przemocy dżihadystów poszukujących tanich i łatwych sposobów prowadzenia walki. Podejmowanie, aktualizacja i rozbudowa wachlarza zadań prewencyjnych – są zatem bardzo pożądane ze względu na stale obecne zagrożenie ze strony terroryzmu, który sięga zarówno po broń stanowiącą efektywny oręż indywidualnego i skoordynowanego uderzenia, jak i po środki nie będące częścią typowego arsenału militarnego stosowanego w walce. Rozbudowany system bezpieczeństwa sprawił, że uprowadzenie samolotu jest obecnie zadaniem w zasadzie bardzo trudnym. Stąd też egzemplifikację taktyki terrorystów stanowi wykorzystanie w tym zakresie naziemnych pojazdów cywilnych. Zarazem jednak nasuwa się wniosek, że omawiane zagrożenia mogą w konsekwencji wzmóc poczucie lęku i wyzwać postawy ksenofobiczne wymierzone w demonizowanych „innych” – imigrantów, uchodźców, ludzi o innym kolorze skóry i wyznawanej religii²⁸. Należy też liczyć się z możliwością rozszerzenia strategii działań ekstremistów o dodatkowe narzędzia, których zastosowanie okazałoby się destrukcyjne. Tak np. latem 2017 roku Federalny Urząd Kryminalny w Wiesbaden, na podstawie analizy materiałów internetowych, ostrzegał przed zainteresowaniem dżihadystów infrastrukturą kolejową i zwracał uwagę na zagrożenie płynące z możliwości wykolejenia pociągu, co mogłoby stanowić możliwy scenariusz przyszłego zamachu. Potencjalnych scenariuszy ataku tego rodzaju jest przecież wiele.

Jak zaznaczono, ów *modus operandi* splata się z reorganizacją strategii działań tzw. Państwa Islamskiego, które – słabnąc militarnie i ponosząc porażki w swym mateczniku²⁹ – usiłuje zaznaczyć siłę swego oddziaływania oraz skuteczność, inspirując przedsięwzięcia terrorystyczne na terytorium państw zamieszkałych przez „niewiernych”. Jak wspomniano, jako cel operacji terrorystycznych jest wskazywany szczególnie często obszar Zachodniej i Południowej Europy³⁰.

²⁸ Z badań Marka Hetheringtona i Elizabeth Suhay wynika, że nawet osoby, które cechuje otwartość i brak uprzedzeń w stosunku do innych ludzi – także tych o odmiennym pochodzeniu narodowym i etnicznym – nierzadko są skłonne zaakceptować autorytarne zakusy władzy oraz ograniczenie praw i wolności obywatelskich w imię ochrony przed zagrożeniami terrorystycznymi. Zob. M. Hetherington, E. Suhay, *Authoritarianism, Threat, and Americans' Support for the War on Terror*, „American Journal of Political Science”, April 27, 2011.

²⁹ W okresie półtora roku (od 2015 do połowy 2016 r.) obszary kontrolowane przez Daesh zmniejszyły się o 26 proc. Za: F. Carrión, *El Estado Islámico cambia su estrategia ante sus derrotas*, „El Mundo”, 16 de julio de 2016.

³⁰ Zob. *Changes in Modus Operandi of Islamic State Terrorist Attacks*, „Europol Public Information”, January 18, 2016, s. 4.

W tym też kierunku zmierza duża część wymienionych wcześniej działań propagandowych tej organizacji, wzywających do wyboru ścieżki „indywidualnej świętej wojny” i wykorzystania w niej wszystkich dostępnych instrumentów, czego wyrazem jest użycie cywilnego pojazdu w ramach działań ofensywnych. Operacje terrorystyczne są więc i zapewne nadal będą w tym kontekście podejmowane zarówno przez byłych bojowników tzw. Państwa Islamskiego oraz członków zakonspirowanych w państwach europejskich komórek radykalnego salafizmu, jak i sympatyków dżihadyzmu, w żadnym bezpośrednim logistycznym wymiarze nie związanych z ugrupowaniami ekstremistycznymi. Ta dwoistość i zarazem komplementarność zagrożeń dla bezpieczeństwa stanowi jeden z ważnych wyznaczników przedsięwzięć terrorystycznych oraz określa nieustająco aktualny charakter wyzwań dla strategii prewencyjnych tak wielu państw.