

**Régiók Bizottsága előrettekintő vélemény – Tárgy: „Valamennyi közlekedési ág biztonsága a finanszírozás kérdésének figyelembevételével”**

(2006/C 115/17)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA,

**tekintettel** Margot Wallström biztos Peter Straub elnöknek 2005. június 3-án küldött felkérő levelére, amelyben a Régiók Bizottságának véleményét kéri a „Valamennyi közlekedési ág biztonsága a finanszírozás kérdésének figyelembevételével” tárgyában, az EK-Szerződés 265. cikkének első bekezdése alapján;

**tekintettel** az Európai Bizottság által az európai kormányzásról szóló, 2001-ben közreadott fehér könyvre, amely a Régiók Bizottságát arra kérte, hogy „játsszon kezdeményezőbb szerepet a politikák vizsgálatában, például az Európai Bizottság javaslatait megelőző feltáró jelentések készítése révén”;

**tekintettel** az Európai Bizottság és a Régiók Bizottsága közötti együttműködésről szóló, 2001 szeptemberében készült jegyzőkönyvre, mely az RB-t arra ösztönzi, hogy „stratégiai dokumentumokat állítson össze az Európai Bizottság által fontosnak ítélt témákról; ezek az »előrettekintő jelentések« részletesebben elemzik a problémákat azokon a területeken, ahol megfelelő helyi információs források állnak a Régiók Bizottsága rendelkezésére”;

**tekintettel** elnökének 2005. július 25-i határozatára, melynek értelmében vélemény kidolgozásával bízta meg a „Területi kohéziós politika” szakbizottságot;

**tekintettel** véleményére az Európai Bizottság alábbi, a Tanácshoz és az Európai Parlamenthez címzett közleményeiről: „A terrortámadásokkal kapcsolatos megelőzés, felkészültség és válaszlépések”; „A terrorizmus finanszírozásával kapcsolatos megelőzésről és küzdelemről az információcsere fejlesztésére, az átláthatóság növelésére és a pénzügyi műveletek nyomon követhetőségének fokozására irányuló intézkedések segítségével”; „Felkészültség és a következmények kezelése a terrorizmus elleni küzdelemben”; „A létfontosságú infrastruktúrák védelme a terrorizmus elleni küzdelemben”, COM(2004) 698 final – COM(2004) 700 final – COM(2004) 701 final – COM(2004) 702 final – CdR 465/2004 fin;

**tekintettel** a „Területi kohéziós politika” szakbizottság (előadó: **Robert Neill**, a londoni közgyűlés tagja, UK/EPP) által 2005. szeptember 30-án elfogadott véleménytervezetre (CdR 209/2005 rev.1),

**mivel:**

- (1) A közlekedési rendszerek biztonsága mindig is elsődleges szempont volt a szolgáltatók, valamint a fő érintettek, mint például a hatóságok és az utasok számára. Mindazonáltal a legutóbbi, Londonban és Madridban elkövetett terrorcselekmények felhívják a figyelmet arra, hogy a közlekedési rendszerek biztonságának növelésére fokozottan összpontosítani kell az Európai Unióban mindenütt. A Régiók Bizottsága üdvözli, hogy az Európai Bizottság 2005 vége felé egy erről a témáról szóló közlemény kiadását tervezi, amely a biztonsági intézkedések finanszírozását is tárgyalja. A tagországok, valamint regionális és helyi önkormányzataik számára képezzen prioritást annak végiggondolása, hogy milyen válaszokat adnak majd a közleményre, amikor az elkészül,
- (2) A Régiók Bizottsága üdvözli a légi és tengeri közlekedés, valamint a teherfuvarozás biztonsága terén, uniós és nemzeti szinten már meghozott és tervezett intézkedéseket.
- (3) Az Európai Unió tagállamainak kormányai arra figyelmeztetnek, hogy a polgári célpontokra irányuló terrortámadások belátható időn belül továbbra is fenyegetni fognak minket. Ez a fenyegetés különösen a közlekedési rendszereket érinti, mivel itt lehet az emberek tömeges és rendszeres megjelenésére számítani, és sokszor nem adatik meg a szisztematikus biztonsági ellenőrzések lehetősége,
- (4) A regionális és helyi önkormányzatok, valamint a hozzájuk kapcsolódó hatóságok számos közlekedési ügyi kérdésért felelősek, ezért kulcsfontosságú szerepet játszanak a fenyegetés enyhítésére irányuló erőfeszítésekben, valamint a terrorcselekmények következményeinek kezelésében.

- (5) Semmilyen közlekedési rendszer nem lehet tökéletesen biztonságos. A terrortámadások kockázata mindig fenn fog állni, ezért a kockázat csökkentésére vagy kezelésére stratégiákat kell kidolgozni, illetve frissíteni kell a már meglévőket. Világszerte léteznek kockázatkezelő stratégiák, ezeket az elmúlt évtizedek támadásaira reagálva, illetve szeptember 11-ét és a későbbi terrorcselekményeket követően dolgozták ki. A kihívás abban rejlik, hogy miként lehetne hasznosítani ezt a szaktudást a számos köz- és magánszektorbeli szereplő közreműködését igénylő bonyolult hálózatok, mint pl. a közlekedés esetében, és hogyan lehetne a jelenlegi gyakorlatok e szaktudás alapján történő megváltoztatását finanszírozni,
- (6) A hatékony és elérhető árú közlekedési infrastruktúrához való hozzáférés az élet szerves részét képezi az uniós tagállamokban. Az Európai Unió polgárai gyakran használják a helyi közlekedési rendszereket, de emellett a globális közlekedési és logisztikai hálózatra ugyanúgy hagyatkoznak, amely nemcsak foglalkoztatási és üzleti lehetőségeket kínál, hanem az alapvető áruellátás – ide értve az élelmiszerellátást – terén is alapvető jelentőséggel bír. További intézkedéseket kell hozni a terrorizmus fenyegetésének elhárítására, de ezek nem eredményezhetnek aránytalan mértékű fennakadást a közlekedési hálózatok működésében. A nagymértékű és folyamatos fennakadás, ami pontosan megfelel a terroristák fő céljának, komoly következményekkel járna az Európai Unió gazdasági és társadalmi életére nézve,
- (7) Ez a jelentés semmiképpen nem próbál meg kitérni a terrorizmussal szembeni stratégia által felölelt intézkedések teljes körére. A regionális és helyi önkormányzatok hatáskörébe tartozó témákra koncentrálnak, és különösen azokra, amelyek a tömegközlekedési szolgáltatásokhoz kapcsolódnak. Konkrétan, ez a jelentés megpróbál körülhatárolni néhány olyan kérdést, amelyre az említett hatóságoknak összpontosítaniuk kellene (és ahogy ez gyakran már most is megtörténik), valamint, hogy milyen hozzáadott értékkel lehet gazdagítani ezeket az erőfeszítéseket a többi tagállammal való uniós szintű együttműködés révén,

**A Régiók Bizottsága a 2005. november 16–17-én tartott 62. plenáris ülésén (a november 17-i ülésnapon) egyhangúlag elfogadta az alábbi véleményt.**

### **A Régiók Bizottsága nézeti**

takarítócégek vagy a pályaudvarokon helyet kapó kiskereskedések/más üzletek), ott őket is teljesen be kell vonni a biztonsági stratégiákba.

### **A megtárgyalandó fő témák**

#### **1. Együttműködés**

1.1 A közlekedési hálózatok biztonságának garantálása az összes érintett felügyeleti szerv közötti legszorosabb együttműködésen múlik, a tömegközlekedési járműveket üzemeltető alkalmazottaktól, vezetőiktől, a helyi, regionális és nemzeti szinten tevékenykedő politikusokon keresztül – akiknek az előbbieket felelősséggel tartoznak – a rendőrség és a hírszerző szolgálatokig. Ez alapvetően fontos annak biztosítása érdekében, hogy az elrettentés terén következetes megközelítést lehessen alkalmazni, és terrortámadás esetén eredményesen lehessen fellépni, például az utasoknak való segítségnyújtás, a bizonyítékok védelme, valamint a szolgáltatások mihamarabbi visszaállítása céljából. A felső vezetés bevonása minden felügyeleti szervnél alapvető jelentőségű.

1.2 Az ilyen jellegű együttműködés egyensúlyt kell elérnie az adott esetben szükséges titkosság és – a felügyeleti szervek és tagállamok közötti, illetve és szükség esetén a nyilvánosságot is bevonó – információáramlás között. Ahol jelen van a magánszektor, például közlekedési szolgáltatóként, vagy a közlekedési csomópontokhoz szorosan kapcsolódó szolgáltatóként (pl.

1.3 A legjobb gyakorlatok elterjesztése érdekében ezt az együttműködést ki kell terjeszteni az egy tagországon belüli régiók és az egyes tagországok között is. Azért is szükség van erre, hogy az összes érintett felügyeleti szervet, a rendőrségtől, a tűzoltóságtól, a mentőktől a közlekedési felügyeletig terrorakció esetén azonnal értesítsék a megfelelő lépések megtétele céljából.

1.4 Az EU területén történt korábbi terrorakciók – különösen a 2004-es madridi vonatrobbanások – vizsgálatán túlmenően az Unió próbáljon meg tanulni a világ azon részeitől, ahol szintén terrortámadás következett be, mint például New York, Tokió és Moszkva<sup>(1)</sup>. Ezenkívül erőfeszítéseket kell tenni a más közlekedési ágakban szerzett tapasztalatok hasznosítására (pl. össze kell hasonlítani a légi és szárazföldi közlekedési ágakat).

1.5 A közlekedés biztonságára vonatkozó európai együttműködés alapvető elemei léteznek, de növelni kell az ez irányba tett erőfeszítéseket. A közlekedési szolgáltatók közötti együttműködés olyan szervezeteken keresztül történik, mint például a UITP (Nemzetközi Tömegközlekedési Egyesület). Az európai vasúti rendőrségek és a vasúttársaságok a COLPOFER (A vasúti és biztonsági rendőrség szolgálatainak együttműködése) révén működnek együtt, amely a Vasutak

<sup>(1)</sup> Lásd az 1. mellékletet, amely a nemrégiben történt terrorakciók listáját tartalmazza.

Nemzetközi Uniójának (UIC) társult szerve<sup>(?)</sup>. Hollandia, Németország, Belgium, Olaszország és az Egyesült Királyság vasúti és metrórendőrsége megosztja egymás között az információkat és a legjobb gyakorlatokat, valamint a RAILPOL révén próbál olyan területeket keresni, ahol együttműködésre van lehetőség. A holland rendőrség szolgáltatja a RAILPOL számára az elnökséget és a titkárságot, amelynek tevékenységét bizonyos fókig támogatja az EU. Számos más tagország szívesen csatlakozna ehhez a csoporthoz, és ezt a folyamatot ösztönözni kellene.

## 2. Képzés és tervezés

2.1 A nemrégiben történt londoni terrortámadásokkal foglalkozó közlekedési szolgáltatók, valamint a rendőrség, a tűzoltóság és a mentők jól szervezett fellépésükért dicséretben részesültek. Úgy tűnik, hogy ez a megfelelő képzésnek és szükséghelyzeti tervezésnek volt köszönhető a különböző szolgáltatóknál. Az emberi erőforrások hatékony használata magába foglalhatja a szakértőkből álló csapatok felállítását, ide értve a közlekedési hálózatok szigorú rendőri felügyeletét, vagy a zárt láncú televíziós (CCTV) megfigyelésre speciálisan képzett közlekedési vagy rendőrségi személyzetet.

2.2 A közlekedési dolgozók rendszeres képzése – ide értve az összes érintett felügyeleti szerv részvételével megrendezett, terrortámadásokat szimuláló gyakorlatokat – rendkívül hasznos, főleg a támadások közvetlen következményeinek kezelése terén.

2.3 A szükséghelyzeti tervezés egy adott eseményt követően a működési feltételek visszaállításától egészen a tágabb értelemben vett üzletfolytonosság biztosításáig terjedhet. A mindennapos zavarok, pl. technikai hibák vagy harmadik félnél történt események (csőtörés vagy komoly közúti balesetek) lehetővé teszik a tervek végrehajtásának rendszeres elpróbálását, illetve a terv aktualizálását. Ehhez hasonlóan a szükséghelyzeti tervezés terjedjen ki a határon túli együttműködésre, például egy határátkelőhelyen vagy annak közelében bekövetkezett esemény esetén a feladatok konkrét meghatározására vagy a megfelelő eszközökkel nem rendelkező tagország számára szakértői segítség biztosítására.

2.4 A kockázatelemzés a tervezés és képzés szerves részét képezi. Ez a globális fenyegetések nyomon követését, a múltbeli események szisztematikus elemzését foglalja magába, annak érdekében, hogy a szerzett tapasztalatok és az előforduló egyes incidensek (pl. őrizetlenül hagyott csomagok) értékelése révén minimálisra csökkenjenek a szükségtelen zavarok.

2.5 A tömegközlekedési eszközöket használó utasok és a közlekedési eszközöket üzleti célra használók szintén kulcsfontosságú szerepet játszanak. Mindazonáltal egyértelmű és azonnal rendelkezésre álló információra van szükségük arra vonatkozóan, hogy például miként lehet elkerülni a készségi

helyzetek okozását, mit tegyenek gyanús viselkedés észlelése, valamint támadás esetén. Ezeket az információkat egy, magán a közlekedési eszközön elhelyezett összefoglalóban, részletebben pedig a megfelelő internetes oldalakon kellene közzétenni. Ezenkívül olyan stratégiákra van szükség, amelyek megnyugtadják az utasokat a közlekedési hálózat biztonsága vonatkozásában, például az alkalmazottak/rendőrség látható jelenléte vagy reklámkampányok révén<sup>(?)</sup>.

2.6 Célszerű az iskolákban, egyéb oktatási intézményekben, illetve üzemekben felvilágosító tanfolyamokat indítani a lehetséges terrorista támadásokról és az ezek alatt tanúsítandó magatartásról, valamint szórólapokat és egyéb szemléltető eszközöket szétosztani a figyelem felkeltése és egy lehetséges pánikhelyzet következményeinek csillapítása érdekében.

## 3. Az információs technológia használata

3.1 A hatékony zárt láncú televíziós (CCTV) rendszerek és nyomon követés mind az elretentés, mind a bűnözés felderítése szempontjából kulcsfontosságúnak bizonyultak. Ezeknek a rendszereknek bizonyos szabványoknak és egyértelmű működési követelményeknek kell megfelelniük, amelyek pl. a nyomon követési funkciókkal egyidejűleg adatok letöltését is lehetővé teszik. Emellett az állomásokon, az állomások környékén vagy a közlekedési rendszer részeként üzemelő cégek rendelkezhetnek saját CCTV rendszerrel is. Ha a cégek alkalmazottai megfelelő tájékoztatásban és képzésben részesülnek, ezek további „szemként és fülekként” szolgálhatnak a közlekedési rendszerek környékének védelme terén, és nem nagyon befolyásolják a normális üzletmenetet.

3.2 A terhelhető mobiltelefon-hálózatok szintén létfontosságúak. Annak ellenére, hogy bizonyos körülmények között szükséges lehet a mobiltelefon-hálózatokat működésképtelenné tenni, illetve használatukat kizárólag vészhelyzetekre korlátozni, normális esetben jelentős szerepet játszanak a zavarkeltő események kezelése terén. Például az olyan területeken, ahol zavarkeltő esemény történt, a közlekedési rendszerek alkalmazottai számára szükségesé válhat a mobiltelefon használata az ellenőrző központtal való kapcsolatba lépés érdekében. Hasonlóképpen, zavarkeltő esemény alkalmával az aggodalom vagy a fennakadás csökkentése céljából lehet, hogy az utasoknak azonnal kapcsolatba kell lépniük barátaikkal vagy rokonaikkal.

## 4. Műszaki tervezés

4.1 Tömegközlekedési szolgáltatások és infrastruktúra biztosításakor, illetve beszerzésekor a biztonsági kötelezettségeknek maximális figyelmet kell szentelni a szerződési feltételek között. Nem szabad elfeledkezni arról sem, hogy a változó biztonsági helyzetre való tekintettel e kötelezettségek rugalmasan módosíthatóak kell, hogy legyenek.

<sup>(?)</sup> Lásd például az UITP és az UIC által közzétett, a tömegközlekedés biztonságáról és a terrorizmus elleni biztonsági intézkedéseiről szóló közös nyilatkozatot: <http://www.uitp.com/mediaroom/june-2004/full-declaration-geneva-en.cfm>

<sup>(?)</sup> Egy egyesült államokbeli példa erre a washingtoni agglomeráció közlekedési hatóságának kampánya, amely alkalmazottainak a biztonság felügyelete terén játszott szerepét mutatta be. Lásd *Public Transport International*, 2004. május.

4.2 A bombák elrejtésének megnehezítése, robbantás vagy terrortámadás más formája esetén az evakuálás megkönnyítése, valamint a sebesülések és a károk csökkentése érdekében a közlekedési hatóságokat és a közlekedési rendszerek területén jelen lévő cégeket ösztönözni kell a már létező létesítmények, például a pályaudvarok és a járművek műszaki tervezésének végiggondolására. Például a legújabb építészeti fejlesztések terén az üveg és könnyűsúlyú anyagok széleskörű használata már nem tekinthető megfelelőnek, különösen az olyan területeken, ahol üzemeltetési és kiskereskedelmi tevékenységek egyaránt zajlanak. Ugyanakkor az áttekinthető terek kialakítása és a rejtékhelyek megszüntetése hatékonyak bizonyultak.

## 5. Finanszírozás és források

5.1 A közlekedési hálózatok biztonságának növelésére tett intézkedések további forrásokat igényelnek majd. Sok esetben ezek a források jelentősek és/vagy hosszú távúak lesznek, pl. fejlettebb információs technológia, további kiterővágányok, több busz, több közlekedési alkalmazott, szigorú rendőri felügyelet, több képzés és szélesebb körű tájékoztató kampány révén. Az ilyen jellegű új kezdeményezések valószínűleg jóval meghaladják a korábbi, főleg a közlekedési infrastruktúra és hálózat megújítására irányuló beruházási terveket. Valójában az is lehetséges, hogy néhány esetben a közlekedési beruházások jóváhagyásához kapcsolódó jelenlegi pénzügyi folyamatok nem alkalmasak az ellenálló-képesség növelésére irányuló intézkedésekhez szükséges támogatások megszerzésére.

5.2 Míg a köz- és a magánszektorban tevékenykedő közlekedési hálózatok üzemeltetőinek, valamint más érintett szervezeteknek pontosan el kell dönteniük, hogy számukra mi a legjobb válasz, alapvetően fontos, hogy ha a prioritásokat illetően már megállapodás született, akkor a finanszírozás terén való nézeteltérések miatt ne késlekedjen a megvalósítás. Az Európai Bizottságnak, a tagországoknak, valamint a regionális és helyi önkormányzatoknak szerepet kell játszaniuk abban, hogy ez a kulcsfontosságú kérdés megfelelő figyelemben részesüljön.

5.3 Ennélfogva a finanszírozás kérdésével már a kezdetektől, a többi témával párhuzamosan foglalkozni kell. A potenciális költségek meghatározása további munkát igényel, de elképzelhető, hogy a szükséges válaszadás mértéke lehetetlenné teszi majd, hogy a biztonsági intézkedések teljes költségét a tömegközlekedés vonzerejének jelentős csökkentése nélkül az utasokra terheljék. A viteldíjak jelentős növelését el kell kerülni, amikor számos (környezetvédelmi, egészségügyi, gazdasági indítatású) intézkedés érdekében ösztönözni kell a tömegközlekedési eszközök használatát.

5.4 A költségbecslés elvégzése alkalmával a tagországoknak és a hatóságoknak figyelembe kell venniük annak költségvonzatát is, ha nem tesznek erőfeszítéseket a terrortámadások fenyegetésének és következményeinek csökkentésére. A támadás után bekövetkezett sérülések és károk közvetlen költségei mellett ezeknek a költségeknek tartalmazniuk kell a turizmus, utazás, befektetés és más gazdasági tevékenységek terén tapasztalható visszaesés miatti bevételkiesést is.

5.5 A potenciális következményeket hatalmas mértékben növelhetik az egy vagy több infrastruktúra kiválasztott részeit célzó, jól szervezett, esetleg egyidejű támadások, amelyeknek célja a zavar- és pánikkeltés maximalizálása és/vagy emberéletek kioltása. Az egyes terrortámadások hatása és jelentősége az alábbi táblázatból egyértelműen látszik.

### A biztonságot érintő eseményekből adódó értékvesztések

Leírás	Költség
Tömegpusztító fegyver becsült költsége a teljes ellátási láncra vetítve (konténerben történő szállítás esetén)	770 milliárd euró
Visszaesés az európai piacokon (FTSE) a madridi robbantásokat követően	42 milliárd euró
2003-ban vállalatok ellen elkövetett számítógépes támadások világszerte	9,6 milliárd euró
A Világkereskedelmi Központ épületei ellen 2001. szeptember 11-én elkövetett támadás (közvetlen és közvetett hatások)	64 milliárd euró

Forrás: Deloitte Research (a számadatok átváltása 1 euró = 1.3 dollár)

5.6 Mindazonáltal fontos megjegyezni, hogy léteznek a közlekedési rendszerek biztonságának fejlesztéséhez kapcsolódó potenciális előnyök is. A terroristák elrettentése érdekében hozott intézkedések mind a lopást és vandalizmust, mind az agresszív vétségeket elkövetni szándékozókat visszarettentik. A jobban megtervezett és felügyelt pályaudvarok növelik a felhasználók és az utasok bizalmát, és valószínűleg a tömegközlekedés kihasználtságát is előmozdítják. A jobb szükséghelyzeti tervezés és a nagyszabású zavarkeltő eseményekre való reakció begyakorlása is hasznos lehet nem terrorista jellegű vészhelyzetek esetén.

## A Régiók Bizottsága ajánlásai

1. A Régiók Bizottsága felkéri az Európai Bizottságot és az összes tagállamot, hogy a közlekedés biztonságának kérdését a legfontosabb prioritások között kezelje. A Régiók Bizottsága véleménye szerint a hatóságoknak felelősségeiktől függően az összes – európai uniós, nemzeti, regionális és helyi – szinten integrált és kompatibilis stratégiákkal kell rendelkezniük a biztonság veszélyeztetettségének kezelésére, valamint az előforduló zavarkeltő események hatásának csökkentésére.

2. A Régiók Bizottsága hangsúlyozza, hogy a biztonsági stratégiák kialakításának vagy fejlesztésének szükségessége mellett a tömegközlekedési rendszerek hatékony működésének biztosítása alapvetően fontos, mivel ezek hiányában a társadalmi, gazdasági és környezetvédelmi következmények igen súlyosak lehetnek.

3. A Régiók Bizottsága felkéri az Európai Uniót és a tagállamokat, hogy a közlekedési szolgáltatók és a rendőrségi erők között meglévő kapcsolatokra alapozva ösztönözze a tömegközlekedési vállalatokat és a felelős szerveket a tagállamokon belüli és a tagállamok közötti nagyobb együttműködés kialakítására.

4. A Régiók Bizottsága véleménye szerint egy ilyen együttműködésnek az információcsere alapelveinek kialakítására kell összpontosítania, annak érdekében, hogy felhívja a figyelmet a terrorizmus fenyegetésére, valamint lehetővé tegye a kockázatfelmérés elvégzését, az előző zavarkeltő eseményekből való tapasztalatszerzést és a legjobb gyakorlatok elterjesztését számos ágazatban.

5. A Régiók Bizottsága gratulál a rendőrségnek, a tűzoltóságnak, a mentőknek, a közlekedési szolgáltatóknak, valamint a lakosságnak a nemrégiben történt terrorista atrocitások alkalmával tanúsított helytállásukhoz. A Régiók Bizottsága hangsúlyozza, hogy ezt a reakciót a jó képzés, szükséghelyzeti tervezés és információcsere tette lehetővé és úgy véli, hogy a jó műszaki tervezés és a megfelelő információs technológia használata mellett ezek az alkotóelemek szerves részét képezhetik bármilyen közlekedésbiztonsági stratégiának.

6. A Régiók Bizottsága felkéri az Európai Bizottságot és a tagállamokat, hogy működjenek együtt a mobiltelefon-hálózat szolgáltatóival és a közlekedési szolgáltatókkal annak ösztönzése érdekében, hogy komoly zavarkeltő események alkalmával a közlekedési szolgáltatók és az utasok megfelelőbben működő szolgáltatásokat vehessenek igénybe. Ezen túlmenően, semmilyen elektronikus és telefóniás, biztonsági célú adattárolásra tett EU javaslat nem irányulhat a tagországok meglévő jogszabályainak gyengítésére.

7. Az RB emlékezteti az Európai Uniót és a tagállamokat, hogy a közúti szállítás ágazata a terrortámadások szempontjából sebezhető, és arra, hogy ahol az ágazat esetében ez lehetséges, alkalmazni kellene a fenti ajánlásokat, valamint megjegyzi, hogy az EGSZB jelenleg készülő véleményében behatóan kíván foglalkozni ezzel a területtel.

8. A Régiók Bizottsága véleménye szerint a terrorizmus feltehetően folytatódó fenyegetése mellett a közlekedésbiztonsági stratégiák megfelelő fejlesztése lehetetlen jelentős többletforrások bevonása nélkül. Ezért a Régiók Bizottsága felkéri az Európai Bizottságot és a tagállamokat, hogy ezt a kérdést sürgős prioritásként kezeljék, és a pénzügyi tervezés hiánya ne okozzon késedelmet a biztonság növelésére tett, létfontosságú fejlesztések területén.

Brüsszel, 2005. november 17.

A Régiók Bizottsága

elnöke

Peter STRAUB

## 1. MELLÉKLET

**A nemrégiben közlekedési rendszerek ellen elkövetett drámai és nagy hatású terrortámadások listája (leszámítva a legutóbbi londoni merényleteket):**

1986	Párizs	Az RER „A”-vonalán egy sporttáskába rejtett szerkezet felrobbant, miután egy utas ledobta a táskát vonatról.
1994	Baku	Két, a metróban elkövetett bombamerénylet 19 halálos áldozatot és 90 sebesültet követelt.
1995	Tokió	A metrórendszert szaringáztámadás érte, amelynek 12 halálos áldozata volt és további 5 600 sebesültje.
	Párizs	A Saint-Michel állomásnál elkövetett bombamerénylet 8 halálos áldozatot követelt, és megsebesített 120 utast.
1996	Párizs	A Port-Royal állomásnál történt robbantás következtében négyen meghaltak, és 91 ember megsebesült.
	Moszkva	Egy metrókocsiban bekövetkező robbantás 4 utas halálát okozta, és 12-en megsebesültek.
2000	Moszkva	Egy metróállomáshoz közeli aluljáróban elkövetett robbantás következtében 11 ember meghalt, és 60 személy megsérült.
2003	Daegu	Egy kocsiban felgyújtottak egy tűzveszélyes folyadékot tartalmazó tejes dobozt. A tűz következtében 120 utas meghalt és 100 megsebesült.
2004	Moszkva	A reggeli csúcsforgalom idején elkövetett öngyilkos merénylet következtében egy vasúti kocsi felrobbant, 40 halálos áldozatot és kb. 140 sebesültet követelt.
2004	Madrid	A reggeli csúcsforgalom idején az elővárosi vonatokon 10 hátizsákban elrejtett bomba pár percen belül felrobbant. A robbantás következtében 190 utas életét veszítette, és 1 400 ember megsebesült. További 3 bombát találtak és semmisítettek meg.