

## **VALTIONEUVOSTON ASETUS VAARALLISTEN AINEIDEN KULJETUKSESTA RAUTATIELLÄ ANNETUN ASETUKSEN MUUTTAMISESTA**

### **PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautatiellä annettua asetusta ehdotetaan muutettavaksi.

Esityksessä ehdotetaan tarkennettavaksi vaarallista ainetta sisältävien rautatiekuljetusten tilapäistä säilytystä koskevaa ilmoitusvelvollisuutta. Kuljetuksen suorittajan tulisi ilmoittaa vaarallisten aineiden kuljetuksen tilapäisestä säilytyksestä paikalliselle pelastusviranomaiselle sekä kunnan ympäristön-suojeluviranomaiselle ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi myös VAK-onnettomuusraportoinnista ja rautateiden erityispiirteisiin liittyvästä erityiskoulutuksesta. VAK-erityiskoulutusta koskeva velvoite laajennettaisiin koskemaan myös rataverkon haltijan VAK-tehtävissä toimivaa henkilöstöä. Lisäksi ehdotetaan, että yksityisraiteen haltijoilla tulisi olla nopea ja esteetön pääsy rautatiekuljetuksen aikana tiettyihin VAK-tietoihin. Asetukseen tehtäisiin myös eräitä muita päivityksiä ja korjauksia.

Asetus on tarkoitettu tulemaan voimaan X päivänä Xkuuta 2019.

### **PERUSTELUT**

#### **1. Nykytila**

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994, jäljempänä VAK-laki) säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä, rautatiellä, ilma-aluksessa ja aluksessa vesialueilla.

VAK-lain nojalla annetuissa valtioneuvoston asetuksissa, kuten valtioneuvoston asetuksessa vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautatiellä (195/2002, jäljempänä VAK-rautatieasetus), säädetään lakia yksityiskohtaisemmin vaarallisten aineiden kuljetusvaatimuksista. Lisäksi VAK-laki valtuuttaa Liikenteen turvallisuusviraston antamaan tarkempia teknisiä ja teknisluonteisia vaarallisten aineiden kuljetusmääräyksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto (Liikenne- ja viestintävirasto 1.1.2019 lähtien) on antanut määräyksen Vaarallisten aineiden kuljetus rautatiellä (TRAFI/248802/03.04.02.00/2016, jäljempänä VAK-määräys). Eduskunta on hyväksynyt Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen, jossa Liikenteen turvallisuusvirasto, Viestintävirasto ja Liikenneviraston eräät toiminnot yhdistyvät uudeksi Liikenne- ja viestintävirastoksi (HE 61/2019 vp, 24.11.2018). Samalla perustetaan myös uusi Väylävirasto, johon tulevat Liikenneviraston jäljelle jäävät tehtävät ja toiminnot. Lisäksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut siirtyvät perustettavalle osakeyhtiölle (574/2018). Muutokset tulevat voimaan 1.1.2019.

VAK-lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten tarkoituksena on edistää vaarallisten aineiden kuljetusturvallisuutta sekä ehkäistä ja torjua vahinkoa ja vaaraa, jota vaarallisten aineiden kuljetus saattaa aiheuttaa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle.

Kansallinen vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädäntö perustuu pitkälti kansainvälisiin vaarallista aineiden kuljetusta koskeviin kuljetusmuotokohtaisiin sopimuksiin ja Euroopan unionin lainsäädäntöön. Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF-yleissopimus, SopS

52/2006) liitteessä C on RID-määräykset (Regulations concerning the international carriage of dangerous goods by rail, vaarallisten aineiden rautatiekuljetusmääräykset), joita muutetaan pääsääntöisesti kahden vuoden välein. Muutosten tavoitteena on muun muassa parantaa vaarallisten aineiden kuljetusturvallisuutta ja ennaltaehkäistä mahdollisia onnettomuuksia sekä vähentää vaaraa ja vahinkojen laajuutta.

RID-määräykset on säädetty velvoittaviksi myös Euroopan unionissa. Syyskuussa 2008 annettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi vaarallisten aineiden sisämaankuljetuksista (2008/68/EY, jäljempänä VAK-direktiivi). VAK-direktiivin I – III liitteissä viitataan seuraaviin säännöksiin: ADR-sopimuksen liitteiden ADR-määräykset (The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road, vaarallisten aineiden kuljetusta tiellä koskevat ADR-määräykset liite I.1, kohta I.1), vaarallisten aineiden kuljetusta rautatiellä koskevat RID-määräykset (liite II.1, kohta II.1) ja vaarallisten aineiden kuljetusta sisävesillä koskevan sopimuksen (ADN-sopimus, European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways) liitteiden määräykset (liite III.1, kohta III.1). Suomi ei ole allekirjoittanut ADN-sopimusta eikä ole liittynyt ADN-sopimukseen.

## 2 Ehdotetut muutokset

### 2.1 Yleistä

Ehdotetaan, että täsmennettäisiin kansallista tilapäiseen säilytykseen liittyvää ilmoitusvelvollisuutta. Kuljetuksen suorittajan olisi ilmoitettava pelastusviranomaisille tilapäisestä säilytyksestä. Ilmoitus annettaisiin myös kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Samassa pykälässä korostettaisiin myös rataverkon haltijan ja kuljetuksen suorittajan vastuusta turvallisesta kuljetuksesta sekä turvallisesta rautajärjestelmästä ja rataverkon käytöstä.

Esitetään myös, että erityiskoulutusvelvoite ja onnettomuusraportointivelvoite laajennettaisiin koskemaan myös rataverkon haltijoita (valtion rataverkon osalta Liikennevirastoa (myöhemmin Väylävirastoa) ja yksityisraiteen haltijoita). Lisäksi ehdotetaan, että yksityisraiteen haltijoilla tulisi olla nopea ja esteetön pääsy rautatiekuljetuksen aikana tiettyihin VAK-tietoihin. Liikennevirastolla on jo tämä velvoite. Lisäksi asetukseen tehtäisiin eräitä päivityksiä ja korjausmuutoksia.

### 2.2 Yksityiskohtaiset muutokset

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautatiellä annettua valtioneuvoston asetusta ehdotetaan muutettavaksi seuraavasti:

*9 §. Kuljetuksen suorittaja ja liikkuvan kaluston kuljettaja.* Säännöksen 1 momentin johtolauseesta poistettaisiin virheellinen viittaus liikkuvan kaluston kuljettajaan. Ensimmäisen momentin vaatimukset koskevat vain kuljetuksen suorittajaa. Alkuperäinen säännös perustuu RID:n kohtaan 1.4.2.2.

Lisäksi muutettaisiin 1 momentin 7 kohdan ensimmäinen virke siten, että Liikenneviraston tilalle tulisi rataverkon haltija. Liikenteenohjauksesta vastaava taho tarvitsee tiedot käytännön tilanteita varten. Lisäksi tehtäisiin tekninen viittausmuutos 1 virkkeeseen, jossa jatkossa viitattaisiin 16 a §:n 1 momenttiin. Edellä mainitut 1 momentin 7 kohdan muutokset liittyvät 16 a §:n muutoksiin. Myös 7 kohdan jälkimmäinen virke laajennettaisiin siten, että rataverkon haltija määrittelee tietojen välitystavan

kuljetuksen suorittajan kanssa solmimassaan rautatielaisissa (304/2011) tarkoitetussa rataverkonkäyttösopimuksessa.

Lisäksi täydennettäisiin 7 momenttia. Tulevassa säännöksessä mainittaisiin, että vaarallisista aineista ja niiden sijainnista junassa koskevaan ilmoittamiseen liittyvä velvollisuus katsotaan täytetyksi, jos sovelletaan kansainvälisen rautatiejärjestön UIC:n määrelehden 472 (Braking sheet, consist list for locomotive drivers and requirements for the exchange of data necessary to the operation of freight rail services, 1.7.2015 lähtien voimassa oleva versio) liitteiden A ja B vaatimuksia. Säännös perustuu RID-määräyksen kohtaan 1.4.2.2.7.

*16 a §. Rataverkon haltija.* Muutettaisiin 16 a §:n otsikkoa ja nykyistä 1 momentin 2 kohtaa siten, että muutoksen jälkeen vaatimukset koskisivat myös yksityisraiteen haltijoita. Yksityisraiteen haltijoiden olisi siten varmistettava myös, että niillä on pääsy hallinnoimallaan rataverkolla rautatiekuljetuksen aikana junien kokoonpanoa koskevaan tietoihin, joista ilmenee muun muassa vaunuissa kuljettavat vaaralliset aineet. Säännös perustuu RID:n 1.4.3.6 kohtaan. Nykyisestä 1 momentin 1 kohdasta tulisi uusi kolmas momentti, johon tehtäisiin teknisiä muutoksia. Liikenneviraston, myöhemmin Väyläviraston, on varmistettava, että VAK-lain 12 §:n 3 momentissa tarkoitetut turvallisuusselvitykset on tehty tämän asetuksen 32 §:n mukaisesti. Lisäksi 1 momentin 2 kohdasta tulisi uusi 1 momentti. Liikenteen turvallisuusviraston määräys muuttuu virastouudistuksen myötä Liikenne- ja viestintäviraston määräykseksi. Lisäksi uuteen 2 momenttiin tehtäisiin tekninen viittausero.

Rautatielain 36 §:n mukaan rataverkon haltija voi järjestää liikenteen ohjauspalvelut itse taikka hankkia ne palvelujen tuottajalta. Liikennevirasto ostaa operatiivisen rautatieliikenteen ohjauspalvelun nykyisin Finrail Oy:ltä. Yksityisraiteen haltija voi sopia liikenneohjauksen järjestämisestä myös Liikenneviraston kanssa, joka vastaa liikenteenohjauspalvelun valtakunnallisesta järjestämisestä ja koordinaatiosta valtion rataverkolla.

Muutos vaikuttaisi yksityisiin rataverkon haltijoihin ja aiheuttaa mahdollisesti heille kustannuksia. Mahdolliset vaikutukset riippuvat nykytilanteesta. Yksityisiä rataverkkoja on satamilla, joillakin teollisuusyrityksillä ja kaupungeilla. Ennalta arvaamattomien tilanteiden takia olisi tärkeää, että rataverkon haltijalla tai liikenteen ohjauksesta vastaavalla taholla, jos rataverkon haltija on ulkoistanut liikenteen ohjauksen, olisi tieto tai mahdollisesti pääsy järjestelmää, josta selviää nopeasti ja esteettömästi junan kokoonpano vaunun numeroineen, vaunussa kuljettavat VAK-aineet, mukaan lukien niitä yksilöivät YK-numerot, ja vaarallista ainetta sisältävien vaunujen sijainti junassa. Valtion rataverkolla rataverkon haltijana toimii Liikennevirasto. Liikennevirastoon muutos ei vaikuta, koska nykyinen säännös koskee sitä. Muutos perustuu RID:n kohtaan 1.4.3.6.

*16 b §. Kuorman purkaja.* Tehtäisiin 16 b §:n 1 momentin kolmanteen kohtaan tekninen muutos. Lisättäisiin sivulauseeseen sanat "VAK-lain".

*27 §. Vaarallista ainetta sisältävien vaunujen käsittelyturvallisuus.* Muutettaisiin 27 §:n otsikko vastaamaan paremmin nykyistä pykälää. Poistettaisiin sana ratapihalla.

Nykyisen 1 momentin 1 virkettä muutettaisiin ja siitä tulisi 1 momentti. Muutetussa 1 momentissa käytettäisiin säiliövaunun sijasta termiä vaunu. Vaunutyyppi ei rajaisi enää säännöksen piiriin kuuluvia kuljettavia VAK-aineita. Ilmoitusvelvollisuus koskisi kaikkia VAK-vaunuja, ei pelkästään VAK-

säiliövaunuja. Muutoksen myötä ilmoitusvelvollisuus laajenisi koskemaan kaikkia VAK-aineita ja eri vaunutyyppejä, kuten esimerkiksi vaunuja, joissa on vaarallisilla aineilla kuormattuja kontteja.

Ehdotetaan uutta 2 momenttia. Momentin mukaan kuljetuksen suorittajan on tehtävä ilmoitus rata-verkon haltijalle tilapäisen säilytyksen tarpeesta. Liikennevirasto ja yksityisraiteen haltija tarvitsevat tiedon, jotta ne voivat varautua ja selvittää, onko mahdollista osoittaa soveltuvaa turvallista paikkaa tilapäistä säilytystä varten.

Ehdotetun momentin mukaan rataverkon haltijan ja kuljetuksen suorittajan on sovittava sopivasta tilapäisen säilytykseen tarkoitettua paikasta siten, että turvallista kuljetusta sekä turvallista rautatiejärjestelmän ja rataverkon käyttöä koskevat vaatimukset täyttyvät. VAK-lain ja rautatielain (304/2011) säännösten ja sen nojalla annettujen vaatimusten tulee täyttyä. Tarkoituksena ei ole säätää tarkkoja toimintatapoja, jotta eri tahot kuten esimerkiksi kuljetuksen suorittaja ja rataverkon haltija, voivat parantaa ja kehittää toimintatapoja ja riskianalyysijä, joiden tavoitteena on edistää muun muassa turvallista kuljetusta sekä rautatiejärjestelmän ja rataverkon käyttöä. Muun muassa voimassa olevan rautatielain 39 §:n mukaan rataverkon haltija ja rautatieliikenteen harjoittaja vastaavat rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta. Rautatielain mukaisesti on toteutettava tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä. Sekä rataverkon haltijalla että kuljetuksen suorittajalla on omat velvollisuudet muun muassa riskinhallinnassa ja turvallisuusjärjestelmissä. Rataverkon haltija arvioi ja päättää, onko tilapäiseen säilytykseen ehdotettu paikka turvallinen. Rataverkon haltija varmistaa tilapäisen säilytykseen paikan soveltuvuuden yhteistyössä pelastusviranomaisen kanssa. Kuljetuksen suorittajan on muun muassa huolehdittava kuljetuskalustosta ja sen valvonnasta.

Ehdotettu uusi 3 momentti perustuu pitkälti voimassa olevaan 1 momentin 2 virkkeeseen. Voimassa olevan säännöksen mukaan, jos vaarallista ainetta sisältävää säiliövaunua joudutaan säilyttämään tilapäisesti ratapihalla, satamassa tai muussa vastaavassa paikassa, on tilapäisestä säilytyksestä tehtävä ilmoitus paikalliselle pelastusviranomaiselle pelastusviranomaisen kanssa sovitulla tavalla. Ehdotetaan säännöksen täsmentämistä siten, että säännöksessä todetaan, kenen velvollisuus on antaa ilmoitus tilapäisestä säilytyksestä. Esitetään, että kuljetuksen suorittajan tulisi antaa ilmoitus vaarallisten aineiden kuljetuksen tilapäisestä säilytyksestä paikalliselle pelastusviranomaiselle sekä kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Ilmoituksessa on annettava tiedot tilapäisessä säilytyksessä olevista VAK-aineista, niiden määrästä ja tilapäisen säilytyksen päättymisajasta. Kuljetuksen suorittajan velvollisuus ilmoituksen antamiseen ei koske niitä tilanteita, kun kyse ei ole kuljetuksesta tai tilapäisestä säilytyksestä VAK-laissa määritellyllä tavalla.

Pelastusviranomaiset tarvitsevat tiedot vaarallisten aineiden rautatiekuljetusten tilapäisestä säilytyksestä, jotta he pystyvät ennakkoon varautumaan mahdolliseen vaara- tai onnettomuustilanteeseen ja laatimaan halutessaan pelastussuunnitelman. Näillä toimilla voidaan mahdollisesti vaikuttaa vahingon laajuuteen ja työskentelyturvallisuuteen pelastustilanteessa. Jos ympäristöviranomaisilla olisi tieto tilapäisestä säilyttämisestä, he voisivat halutessaan varautua onnettomuudenseurauksena mahdollisesti aiheutuvaan ympäristöonnettomuuden tai -vahinkoon. Varautumisella olisi myönteisiä vaikutuksia mahdollisten seurausten lieventymiseen. Ilmoitustapaan ei otettaisi kantaa, jotta erilaisten tapojen käyttö olisi mahdollista mukaan lukien sähköisten rajapintojen hyödyntäminen. Ilmoitus tehdään sovitulla tavalla. Jatkossa tarkastellaan myös mahdollisuutta siihen, että ilmoituksen antaja

saisi toimitettua ilmoituksen yhdellä kertaa kaikille tarvittaville tahoille yhden luukun periaatteen mukaisesti.

Nykyinen toinen momentti ehdotetaan kumottavaksi, koska uusi 3 momentti kattaa myös räjähdekuljetukset.

*31 a §. Erityiskoulutus kuljetuksen suorittajan ja rataverkon haltijan henkilöstölle.* Ehdotetaan, että teksti "rataverkon haltijan henkilöstölle" lisättäisiin otsikkoon ja 1 momentin johtolauseeseen.

Voimassaolevan lainsäädännön mukaisesti VAK-kuljetuksen parissa työskentelevän henkilön tulee saada koulutusta VAK-lain 11 §:n ja VAK-rautatieasetuksen 31 §:n mukaisesti. Muutettavaksi ehdotetun voimassaolevan säännöksen 31 a §:n mukaan kuljetuksen suorittajan henkilöstön tulee saada 31 §:n mukaista erityiskoulutusta. Ehdotetaan, että velvoite laajennettaisiin koskemaan rataverkon haltijan henkilöstöä. Velvoite koskisi kaikkia rataverkon haltijoita, sekä Liikennevirastoa valtion rataverkon haltijana että yksityisraiteen haltijoita. Velvoite koskee niitä työntekijöitä, joiden toimenkuvaan kuuluu vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvä tehtävä. Velvoite perustuu RID:n 1.3.2.2 kohtaan. Koulutusta saataisiin rautateiden erityispiirteistä. Erityiskoulutuksessa (31 b §) opetettavana aiheena on esimerkiksi poikkeustilanteet. Erityiskoulutus 31 a § syventäisi mahdollisesti asetuksen 31 §:n 1 momentin 2 kohdassa vaadittavaa tehtäväkohtaista koulutusta. Muutos aiheuttaa kustannuksia, jos organisaatiossa ei anneta tämän tyyppistä koulutusta. Muutos vaikuttaa turvallisuuteen myönteisesti ja ennaltaehkäisee mahdollisesti onnettomuuksia tai vaaratilanteita, joilla saattaa olla merkittäviä vaikutuksia ja kustannuksia. Lisäksi tehtäisiin muutoksia 2 momentin taulukon "Henkilöstön" sarakkeeseen, jotka ovat teknisluonteisia.

*31 b §. Erityiskoulutuksessa opetettavat aiheet.* Säännöksen 1 momentin 2 kohdan b alakohtaan tehtäisiin tekninen muutos. Kohtaan lisättäisiin sana "määräyksen". Lisäksi Liikenne- ja turvallisuusvirasto muuttuu virastouudistuksen myötä Liikenne- ja viestintävirastoksi.

*34 §. Onnettomuudet ja niistä tehtävät ilmoitukset.* Ehdotetaan lisättäväksi 34 §:n 2 momenttiin rataverkon haltija. Rataverkon haltijan tulisi raportoida Liikenne- ja viestintävirastolle ja Onnettomuustutkintakeskukselle, jos vaarallisen aineen kuormauksen, kuljetuksen tai purkamisen taikka säiliön sekä irtotavaravaunun ja -kontin täytön yhteydessä tapahtuu onnettomuus- tai vaaratilanne. Jos on kyse radioaktiivisen aineeseen liittyvästä onnettomuudesta tai välittömästä vaarasta, raportti on toimitettava myös Säteilyturvakeskukselle. Velvoite koskisi kaikkia rataverkon haltijoita niin Liikennevirastoa valtion rataverkon haltijana kuin yksityisiä rataverkon haltijoita. Säännös perustuu RID:n kohtaan 1.8.5.

Raportointi on tehtävä muun muassa, jos kuljetettava VAK-aine on vuotanut tai on ollut välitön uhka aineen vuotamiseen tai on kyse henkilö-, omaisuus- tai ympäristövahingosta taikka jos paikalle on pyydetty viranomaisapua. Liikenteen turvallisuusviraston määräyksen TRAFI/248802/03.04.02.00/2016 liitteen kohdassa 1.8.5 kohdassa annetaan yksityiskohtaiset kriteerit, milloin raportti on tehtävä. Rataverkon haltijan on toimitettava onnettomuusraportti kuukauden kuluessa edellä mainituille viranomaistahoille, kun kriteerit täyttävä vaaratilanne tai onnettomuus on sattunut. Raporttia ei siis tarvitse laatia onnettomuuden tai välittömän vaaran akuutissa vaiheessa. Raportin tulee olla Liikenteen turvallisuusviraston määräyksessä olevan mallin mukainen. Vaatimuk-

set perustavat RID-määräyksen 1.8.5 kohtaan. Voimassaolevan rautatielain 82 §:n mukaisesti rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden on ilmoitettava välittömästi tapahtuneet onnettomuudet ja vaaratilanteet Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Rautatieonnettomuustutkinnasta säädetään turvallisuustutkintalaissa (525/2011), rautatielaissa (304/2011) sekä rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (372/2011).

Rataverkon haltijalle ilmoittamisvelvoite onnettomuuksista ja vaaroista aiheuttaisi jonkin verran hallinnollista taakkaa. Raportoinnin voidaan katsoa kuitenkin edesauttavan onnettomuuksien ennaltaehkäisyssä esimerkiksi, jos havaitaan toistuvia teknisiä puutteita tai vikoja tai puutteita, jotka saattaisivat aiheuttaa onnettomuuksia. Raporttien avulla toimivaltainen viranomainen saisi onnettomuuden tai välittömän vaaran taustatiedot ja seuraukset sekä mahdolliset syyt tapahtuneeseen. Toimivaltainen viranomainen voisi halutessaan ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin, esimerkiksi informoimaan sidosryhmiä tai asiaan liittyviä viranomaisia. Toimenpiteet voisivat liittyä myös toimintatapoihin, koulutukseen ja sen sisältöön sekä liikkuvaan kalustoon, kuljetuspakkauksiin tai kuljetussäiliöihin liittyviin mahdollisiin vaurioihin, puutteisiin ja vikoihin.

### **3. Esityksen vaikutukset**

Esityksen tavoitteena on selkeyttää tilapäisen säilytykseen liittyvää kansallista ilmoitusvelvollisuutta määrittelemällä, että kuljetuksen suorittajan vastuulla on ilmoittaa tilapäisestä säilytyksestä säännöksessä mainituille tahoille.

Kuljetuksen suorittajan antama ilmoitus tilapäisestä säilytystarpeesta rataverkon haltijalle on tärkeää, jotta rataverkon haltija voi selvittää, onko tilapäiselle säilytykselle mahdollista osoittaa paikkaa, joka täyttää säännökset ja vaatimukset. Rataverkon haltijan on huolehdittava, että tilapäinen säilytykseen käytettävä paikka on turvallinen ja tarvittavat riskinarvioinnit on tehty sekä ja asiaan liittyvät säännökset ja mahdolliset määräykset ja ohjeistukset täyttyvät. Uudessa säännöksessä korostetaan sitä, että rataverkon haltijan ja kuljetuksen suorittajan on sovittava sopivasta tilapäisen säilytykseen tarkoitettua paikasta siten, että turvallista kuljetusta ja turvallista rautatiejärjestelmän ja turvallista rataverkon käyttöä koskevat vaatimukset täyttyvät. Ilmoittaminen vaikuttaa myös myönteisesti ennalta varautumiseen ja edelleen mahdolliseen vaaratilanteeseen tai onnettomuuden vahingon ja seurausten laajuuteen sekä työskentelyyn vaaratilanteen tai onnettomuuden sattuessa. VAK-lain mukaan säilytyspaikkojen tulee olla sellaisia, ettei erityistä vaaraa aiheudu ihmiselle, ympäristölle ja omaisuudelle. Rautatielain 39 §:n mukaan rataverkon haltija ja rautatieliikenteen harjoittaja vastaavat rautatiejärjestelmän turvallisesta käytöstä ja käyttöön liittyvien riskien hallinnasta. Rautatielain mukaan on toteutettava tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä tarvittaessa toistensa kanssa yhteistyössä. Riskiarviointi tukee VAK-lain 7 §:ä ja 12 §:n 1 momenttia, jonka mukaan tilapäisesti saa säilyttää vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, ettei niistä aiheudu erityistä vaaraa.

Muutosten tavoitteena on ennaltaehkäistä onnettomuuksia ja vaaratilanteita sekä toisaalta, jos onnettomuus tai vaaratilanne kuitenkin tapahtuu, vähentää niistä aiheutuvia ihmisille, ympäristölle ja omaisuudelle aiheutuvia vahinkoja ja niiden laajuutta. Muutokset parantavat vaarallisten aineiden kuljetusturvallisuutta.

Lisäksi säädettäisiin rataverkon haltijoita koskevasta erityiskoulutuksesta ja onnettomuus- ja vaaratilanneraportointivelvoitteesta. Säädettäisiin myös, että yksityisillä rataverkon haltijoilla olisi oltava nopea ja esteetön pääsy tiettyihin VAK-tietoihin rautatiekuljetuksen aikana. Yksityisille rataverkon haltijoille muutos voi aiheuttaa mahdollisesti kustannuksia. Liikenneviraston osalta asiasta on jo säädetty ja nopea ja esteetön pääsy VAK-tietoihin VAK-kuljetuksen aikana on toteutettu.

Edellä mainitut säännösmuutokset aiheuttaisivat jonkin verran hallinnollista taakkaa ja kustannuksia, mutta ne edesauttavat turvallisuuden varmistamisessa, onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ennaltaehkäisyssä. Kustannusten ei arvioida olevan kokonaisuudessaan merkittäviä. Lisäksi mahdollisilla vaaratilanteilla tai onnettomuuksilla saattaa olla hyvin merkittäviä vaikutuksia ja kustannuksia, mitä voidaan välttää nimenomaisesti ennakoilmoituksilla ja hyvällä varautumisella. Kustannusten määrään vaikuttavat nykyjärjestelmät ja -toiminta sekä koulutusasiat ja muut nykyiset ilmoittamisjärjestelmät- tai tavat. Ilmoitus- ja toimintatapojen kehittymisen myötä kustannusten arvioidaan jäävän kokonaisuudessaan vähäisiksi.

#### **4. Asian valmistelu**

Asetusluonnos ja perustelumuuisto on valmisteltu virkatyönä.

Muutosehdotuksista on pyydetty lausunnot seuraavilta tahoilta:

sosiaali- ja terveysministeriö, sisäministeriö, puolustusministeriö, puolustusvoimien pääesikunta, ympäristöministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, Aluehallintovirastot, Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto, Rajavartiolaitos, Poliisihallitus, Säteilyturvakeskus, Tulli, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, Pelastuslaitokset, Finnrail Oy, Elinkeinoelämän keskusliitto ry, Kemianteollisuus ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Metsäteollisuus ry, Suomen Huollinta- ja Logistiikkaliitto, Suomen Kuntaliitto ry, Suomen Satamaliitto ry, Suomen Varustamot ry, Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö, Rautatiealan sääntelyelin, Raidealan neuvottelukunta RAINE, Suomen turvallisuusneuvonantajat ry ja Onnettomuustutkintakeskus (OTKES), Aurora Rail Oy, Fenniarail Oy, NR-Rail Oy, Ratarahiti Oy ja VR-yhtymä Oy sekä yksityisraiteen haltijoita, joiden rataverkolla kuljetetaan vaarallisia aineita.

Lausunnon antoivat...

Lausuntojen mukaan.....

#### **5. Voimaantulo**

Tavoitteena on, että muutokset tulisivat mahdollisimman pian voimaan. Ehdotettu ilmoitusvelvollisuutta koskeva 27 §:n muutos on kansallinen säännös. Tästä syystä se on notifioidava Euroopan rautatievirasto ERA:lle. ERA:n vastaus notifiointiin voi vaikuttaa asetusmuutoksen voimaansaattamisen aikatauluun ja ehdotetun asetuksen sisältöön.

## **Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautatiellä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta**

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti

*muutetaan* vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautatiellä annetun valtioneuvoston asetuksen (195/2002) 9 §:n 1 momentin johtolause, 1 momentin 7 kohta ja 7 momentti, 16 a §, 16 b §:n 1 momentin 3 kohta, 27 §, 31a §:n otsikko, 1 momentin johtolause ja 2 momentti, 31 b §:n 1 momentin 2 kohdan b alakohta ja 34 §:n 2 momentti

sellaisina kuin ne ovat 9 §:n 1 momentin johtolause, 9 §:n 7 momentti, 16 b §:n 1 momentin 3 kohta ja 27 §:n 3 momentti asetuksessa 738/2017, 9 §:n 1 momentin 7 kohta asetuksessa 475/2013, 16 a § ja 31 b §:n 1 momentin 2 kohdan b alakohta asetuksessa 776/2015, 27 §:n 1 momentti asetuksessa 538/2007, 27 §:n 2 momentti ja 34 §:n 2 momentti asetuksessa 126/2015, 31a §:n otsikko, 1 momentin johtolause ja 2 momentti asetuksella 275/2005, seuraavasti:

### 9 §

#### *Kuljetuksen suorittaja ja liikkuvan kaluston kuljettaja*

Kuljetuksen suorittajan velvollisuuksista säädetään VAK-lain 9 §:ssä. Ottaessaan vaarallisia aineita kuljetettaviksi kuljetuksen suorittajan on lähtöpaikalla:

-----  
7) huolehdittava, että rataverkon haltijalla on kuljetuksen aikana nopea ja esteetön pääsy 16 a §:n 1 momentissa tarkoitettuihin tietoihin; Rataverkon haltija määrittelee tietojen välitystavan kuljetuksen suorittajan kanssa solmimassaan rautatielaissa (304/2011) tarkoitetussa rataverkon käyttöso-  
pimuksessa;

-----  
Kuljetuksen suorittajan on annettava liikkuvan kaluston kuljettajalle tiedot junassa olevista vaarallisista aineista ja niiden sijainnista. Näiden tietojen toimittamisesta vaihtotyötä varten vastaa vaihtotyön tekevä yritys. Velvollisuus katsotaan täytetyksi, jos tiedot vaarallisista aineista ja niiden sijaintitiedot toimitetaan kansainvälisen rautatiejärjestön UIC:n määrelehden 472 liitteiden A ja B mukaisesti.

### 16 a §

#### *Rataverkon haltija*

Rataverkon haltijan on varmistettava hallinnoimallaan rataverkolla, että sillä on nopea ja esteetön pääsy rautatiekuljetuksen aikana seuraaviin tietoihin:

a) junan kokoonpano, josta ilmenee jokaisen vaunun numero sekä vaunutyyppi, jollei se selviä vaunun numerosta;



- b) jokaisessa vaunussa kuljetettavien vaarallisten aineiden YK-numerot siinä määrin kuin ne on esitettävä rahtikirjassa tai vaunut, jotka on varustettu Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen mukaisesti rajoitettuja määriä osoittavin merkinnöin;
- c) vaarallista ainetta sisältävien vaunujen sijainti junassa.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua tietoa saa luovuttaa vain sellaisille, jotka tarvitsevat niitä turvallisuus- ja turvatehtäviä tai pelastustoimintaa varten tehtävien edellyttämässä laajuudessa.

Väyläviraston on varmistettava, että VAK-lain 12 §:n 3 momentissa tarkoitettua ratapihojen turvallisuus selvitykset on tehty tämän asetuksen 32 §:n mukaisesti.

16 b §

#### *Kuorman purkaja*

Kuorman purkajaa koskevat seuraavat velvollisuudet

-----  
 3) hänen on täytettävä purkamista ja käsittelyä koskevat vaatimukset, jotka on annettu VAK-lain 24 §:n 2 momentin nojalla;

27 §

#### *Vaarallista ainetta sisältävien vaunujen käsittelyturvallisuus*

Vaarallista ainetta sisältävän vaunun, tulee olla ratapihalla, satamassa tai muussa vastaavassa paikassa alueella, johon on asiattomilta pääsy kielletty.

Kuljetuksen suorittajan on tehtävä ilmoitus rataverkon haltijalle kiinteästi kuljetukseen liittyvästä tilapäisen säilytyksen tarpeesta ratapihalla, satamassa tai muussa vastaavassa paikassa alueella. Rataverkon haltijan ja kuljetuksen suorittajan on sovittava sopivasta tilapäisen säilytykseen tarkoitusta paikasta siten, että turvallista kuljetusta sekä turvallista rautatiejärjestelmän ja rataverkon käyttöä koskevat vaatimukset täyttyvät.

Jos vaarallista ainetta sisältävää vaunua joudutaan säilyttämään tilapäisesti ratapihalla, satamassa tai muussa vastaavassa paikassa, kuljetuksen suorittajan on tehtävä ilmoitus tilapäisestä säilyttämisestä paikalliselle pelastusviranomaiselle, kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle.

31 a §

#### *Eryityskoulutus kuljetuksen suorittajan ja rataverkon haltijan henkilöstölle*

Kuljetuksen suorittajan henkilöstölle ja rataverkon haltijan henkilöstölle on 31 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettujen tehtäväkohtaisen koulutuksen yhteydessä annettava koulutusta myös rautateiden erityispiirteistä. Tämän koulutuksen tulee muodostua:

-----

Edellä 1 momentin 2 kohdan koulutusta varten henkilöstö jaotellaan koulutustarpeen perusteella kolmeen kategoriaan seuraavasti:

|          | <b>Kategorian kuvaus</b>   | <b>Henkilöstö</b>  |
|----------|--|--|
| <b>1</b> | vaarallisten aineiden kuljetukseen välittömästi osallistuva kuljetushenkilöstö                       | kuljettajat, vaihtotyöntekijät ja vastaavia tehtäviä suorittavat henkilöt  |
| <b>2</b> | vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävien vaunujen teknisiä tarkastuksia suorittava henkilöstö | vaunun tarkastajat, kuormausneuvojat ja vastaavia tehtäviä suorittavat henkilöt  |
| <b>3</b> | juna- ja vaihtotyöliikennettä ohjaava liikenteenhoitohenkilöstö                                      | liikenteenohjaajat, kauko-ohjaajat, asetinlaitteita ja vaihteita käyttävät henkilöt ja vastaavia tehtäviä suorittavat henkilöt |

31 b §

*Erityiskoulutuksessa opetettavat aiheet*

Tehtäväkohtaisen 31 a §:n 2 momentissa tarkoitettujen henkilöstöryhmien koulutuksen on sisällettävä ainakin seuraavat aihealueet:

-----

2) kategorian 1 vaihtotyöntekijät ja vastaavia tehtäviä suorittavat henkilöt:

- a) vaihtotyölipukkeiden nro 13 ja 15 merkitys;
  - b) suojaetäisyys Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen liitteen 7.5.3 kohdan mukaisesti;
  - c) poikkeustilannetyypit;
- 

34 §

*Onnettomuudet ja niistä tehtävät ilmoitukset*

-----

Jos vaarallisen aineen kuormauksen, kuljetuksen tai purkamisen taikka säiliön sekä irtotavaravaunun ja -kontin täytön yhteydessä sattuu onnettomuus tai välitön vaara, kuormaajan, täyttäjän, kuljetuksen suorittajan ja vastaanottajan sekä rataverkon haltijan on kunkin toiminnassaan tapahtuneesta onnettomuudesta tai välittömästä vaarasta annettava kuukauden kuluessa onnettomuudesta raportti Liikenne- ja viestintävirastolle ja Onnettomuustutkintakeskukselle. Jos kyseessä on radioaktiivisen aineen kuljetus, raportti annetaan myös Säteilyturvakeskukselle. Raportointikriteerit ja raportin malli ovat VAK-lain 11 c §:n 4 momentin nojalla annetussa määräyksessä. Vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvästä rautatieonnettomuuksien tutkinnasta säädetään erikseen.

-----