

VALTIONEUVOSTON ASETUS VAARALLISTEN AINEIDEN KULJETUKSESTA RAUTATIELLÄ ANNETUN ASETUKSEN MUUTTAMISESTA

PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta (VAK) rautatiellä annettua asetusta ehdotetaan muutettavaksi. Esityksessä ehdotetaan tarkennettavaksi vaarallista ainetta sisältävien rautatiekuljetusten tilapäistä säilytystä koskevaa ilmoitusvelvollisuutta. Kuljetuksen suorittaja ilmoittaisi vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyvästä tilapäisestä säilytyksestä alueelliselle pelastusviranomaiselle ja jatkossa myös kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle.

Esityksessä ehdotetaan muutoksia myös VAK-onnettomuusraportointiin ja rautateiden erityispiirteisiin liittyvään erityiskoulutukseen. VAK-erityiskoulutusta koskeva velvoite laajennettaisiin koskemaan myös rataverkon haltijan VAK-tehtävissä toimivaa henkilöstöä. Lisäksi ehdotetaan, että yksityisen rataverkon haltijan tulisi varmistaa hallinnoimansa VAK-rataverkon osalta nopea ja esteetön pääsy rautatiekuljetuksen aikana tiettyihin VAK-tietoihin.

Asetukseen tehtäisiin myös eräitä muita päivityksiä ja korjauksia.

Asetus on tarkoitettu tulemaan voimaan 11 päivänä maaliskuuta 2019.

PERUSTELUT

1. Nykytila

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

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 kuljetusmääräykset rautatiellä), joita muutetaan pääsääntöisesti kahden vuoden välein. RID-määräysten tavoitteena on muun muassa parantaa VAK-turvallisuutta ja ennaltaehkäistä mahdollisia onnettomuuksia sekä vähentää 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 ADN-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 alueelliselle pelastusviranomaiselle tilapäisestä säilytyksestä. Ilmoitus annettaisiin jatkossa myös kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Samassa säännöksessä korostettaisiin myös rataverkon haltijan ja kuljetuksen suorittajan vastuusta turvallisesta kuljetuksesta sekä turvallisesta rautajärjestelmästä ja rataverkon käytöstä.

Esitetään, että erityiskoulutusvelvoite ja onnettomuusraportointivelvoite laajennettaisiin koskemaan myös VAK-rataverkon haltijoita (valtion rataverkon haltijaa Väylävirastoa ja yksityisraiteen haltijoita). Lisäksi ehdotetaan, että yksityisraiteen haltijan tulisi varmistaa, että hänellä on nopea ja esteetön pääsy rautatiekuljetuksen aikana tiettyihin VAK-tietoihin. Lisäksi asetukseen tehtäisiin eräitä päivityksiä ja korjausmuutoksia.

2.2 Yksityiskohtaiset muutokset

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautatiellä annettua valtioneuvoston asetusta ehdotetaan muutettavaksi seuraavasti:

4 §. *Sovellettavat kansainväliset sopimukset.* Säännöksen 1 momentin mukaan Suomen ja muiden kansainväliseen rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen (COTIF, SopS 52/2006) liittyneiden maiden välillä ovat voimassa RID-määräykset.

Esitetään, että 1 momenttia muutettaisiin. Säännöksen 1 momentissa informoitaisiin jatkossa myös yleissopimuksen 42 artiklan 1§:än liittyvästä varaumasta ja sen vaikutuksesta soveltaviin kuljetusmääräyksiin. RID-määräyksiä sovelletaan vaarallisten

aineiden kuljetuksissa rautatiellä Suomen ja muun kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevaan yleissopimukseen liittyneen valtion välisissä kuljetuksissa paitsi, jos valtio on tehnyt yleissopimuksen 42 artiklan 1 §:ssä tarkoitetun varauman, jonka mukaan valtio ei sovelle edellä mainitun sopimuksen liitettä C.

Venäjä on COTIF-sopimuksen jäsen. Venäjä on ilmoittanut, ettei se sovelle yleissopimuksen liitettä C (RID-määräykset). Suomen ja Venäjän välillä noudatettavat määräykset todetaan säännöksen 2 momentissa, johon tehtäisiin teknisiä muutoksia.

9 §. *Kuljetuksen suorittaja ja liikkuvan kaluston kuljettaja.* Säännöksen 1 momentin johdantokappaleesta poistettaisiin virheellinen viittaus liikkuvan kaluston kuljettajaan. Ensimmäisen momentin vaatimukset koskevat vain kuljetuksen suorittajaa. Säännös perustuu RID-määräyksen kohtaan 1.4.2.2. Lisäksi 2 momenttiin tehtäisiin tekninen viittausmuutos 16 a §:än esitettyjen muutosten takia.

Myös 7 momenttia täydennettäisiin. 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.

Valtuudet pykälän muuttamiselle ovat VAK-lain 13 §:ssä ja 11 c §:n 3 momentissa.

16 a §. *Rataverkon haltija.* Muutettaisiin 16 a §:n otsikkoa. Merkittävää on se, että säännös laajenisi koskemaan kaikkia rataverkon haltijoita eli jatkossa myös yksityisiä rataverkon haltijoita. Yksityisten rataverkon haltijoiden olisi varmistettava, että heillä on pääsy hallinnoimansa rataverkolla VAK-rautatiekuljetuksen aikana tietoihin, joista ilmenee muun muassa vaunuissa kuljetettavat vaaralliset aineet ja VAK-vaunujen sijainti junassa. Nykyisestä 1 momentin 2 kohdasta tulisi uusi 1 momentti. Uuden 1 momentin 1 - 3 alakohdat vastaavat voimassaolevan 16 a §:n 1 momentin 2 kohdan a - c kohtia lukuun ottamatta b kohtaan tehtäviä teknisiä muutoksia. Säädösteknisten syiden takia b kohdassa ei viitattaisi Liikenne- ja viestintäviraston määräykseen. Lisäksi säännöksessä avattaisiin käsite ”YK-numero”.

Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin teknisiä muutoksia. Asiasisältö säilyisi kuitenkin ennallaan.

Voimassaolevan 1 momentin 1 kohta siirtyisi 3 momentiksi ja siihen tehtäisiin säädösteknisiä muutoksia. Uuden 3 momentin mukaan Väyläviraston on varmistettava, että VAK-lain 12 §:n 3 momentissa tarkoitetut turvallisuusselvitykset on tehty VAK-rautatieasetuksen 32 §:n mukaisesti. Säännöksen 1 ja 2 momentit vastaavat RID-määräyksen 1.4.3.6 kohdan vaatimuksia ja 3 momentti on kansallinen.

Valtuudet pykälän muuttamiselle ovat VAK-lain 6 §:n 1 momentissa, 11 c §:n 3 momentissa ja 12 §:n 4 momentissa ja 13 §:ssä.

16 b §. *Kuorman purkaja*. Tehtäisiin 16 b §:n 1 momentin kolmanteen kohtaan teknisiä muutoksia. Lisättäisiin sivulauseeseen sanat ”VAK-lain” eikä suoraan viitattaisi Liikenne- ja viestinviraston määräykseen.

Valtuus muutokselle on VAK-lain 13 §:ssä.

27 §. *Vaarallista ainetta sisältävien vaunujen käsittelyturvallisuus*. Muutettaisiin 27 §:n otsikko poistamalla sana ”ratapihalla”, jotta se vastaisi paremmin säännöksen sisältöä. Pykälän 1 momentin 1 virkettä muutettaisiin ja siitä tulisi 1 momentti. Muutuksessa 1 momentissa käytettäisiin säiliövaunun sijasta sanaa vaunu. Vaunutyyppejä ei enää rajaisi säännöksen piiriin kuuluvia VAK-vaunuja. Muutoksen myötä ilmoitusvelvollisuus laajenisi VAK-säiliövaunuista koskemaan kaikkia VAK-aineita ja eri vaunutyyppejä, kuten esimerkiksi vaunuja, joissa on vaarallisia aineita sisältäviä kontteja.

Säädettäisiin uusi 2 momentti. Voimassa oleva raideliikennelaki (1302/2018) edellyttää EU-lainsäädännön mukaisesti sitä, että rataverkon haltijalla ja rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava raideliikennelain 10 §:ssä tarkoitettu turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Turvallisuusjohtamisjärjestelmällä rataverkon haltija ja rautatieliikenteen harjoittaja osoittavat, että ne ovat arvioineet omasta toiminnastaan aiheutuvat riskit ja ovat varautuneet niihin, ja kykenevät osaltaan täyttämään rautatiejärjestelmän turvallisuustavoitteet ja turvallisuusvaatimukset. Hyväksytyn turvallisuusjohtamisjärjestelmän vastineeksi rataverkon haltijalla on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä turvallisuuslupa ja rautatieliikenteen harjoittajalla Liikenne- ja viestintäviraston tai Euroopan unionin rautatieviraston myöntämä turvallisuustodistus.

Raideliikennelakiin sisällytettiin uusi 5 luku ilmoitusmenettelystä, jonka mukaan muut kuin Väylävirasto valtion rataverkon haltijana ja merisatamaraitteiden haltijat ja VR-Yhtymä Oy yksityisraiteiden haltijoina voivat valita raideliikennelain 4 luvussa säädetyn EU-vaatimukseen perustuvan turvallisuusluvan sijasta kansallisen ilmoitusmenettelyn. Tällaisten yksityisraiteiden haltijoiden on ilmoitettava yksityisraiteensa Liikenne- ja viestintävirastolle. Ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvien yksityisraiteiden haltijoiden on ylläpidettävä turvallisuuden hallintajärjestelmää, jossa myös on arvioitava omasta toiminnasta aiheutuvat riskit ja varauduttava niihin.

Raideliikennelaki edellyttää rataverkon haltijaa tai rautatieliikenteen harjoittajaa turvallisuusjohtamisjärjestelmän puitteissa ja ilmoitusmenettelyn piiriin kuuluvaa yksityisraiteiden haltijaa turvallisuuden hallintajärjestelmän puitteissa tarvittaessa toteuttamaan yhteistyössä tarvittavia riskienhallintatoimenpiteitä. 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.

Uuden 2 momentin mukaan kuljetuksen suorittajan on tehtävä rataverkon haltijalle ilmoitus tilapäisen säilytyksen tarpeesta. Väylävirasto ja yksityisraiteidenhaltija tarvitsevat tiedon, jotta ne voivat varautua ja selvittää, onko mahdollista osoittaa soveltu-

vaa turvallista paikkaa tilapäistä säilytystä varten. Momentin mukaan rataverkon haltijan ja kuljetuksen suorittajan tulee sopia sopivasta tilapäisen säilytykseen tarkoitusta paikasta siten, että turvallista kuljetusta sekä turvallista rautatiejärjestelmän ja rataverkon käyttöä koskevat vaatimukset täyttyvät. VAK-lain ja raideliikennelain säännösten ja sen nojalla annettujen vaatimusten tulee täyttyä.

Esitettävä uusi 3 momentti perustuu voimassaolevan 1 momentin 2 virkkeeseen. Voimassaolevan 3 §:n mukaan, jos vaarallista ainetta sisältävää säiliövaunua (jatkoksa vaunua) joudutaan säilyttämään tilapäisesti ratapihalla, satamassa tai muussa vastavassa paikassa, on tilapäisestä säilytyksestä tehtävä ilmoitus paikalliselle pelastusviranomaiselle pelastusviranomaisen kanssa sovitulla tavalla. Nyt ehdotetaan säännöksen täsmentämistä siten, että säännöksessä todetaan myös, kenen velvollisuus on antaa ilmoitus tilapäisestä säilytyksestä. Sen lisäksi kuljetuksen suorittaja antaisi ilmoituksen vaarallisten aineiden kuljetuksen tilapäisestä säilytyksestä alueellisen pelastusviranomaisen lisäksi kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle (asetustekstissä viitattaisiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sijaan ympäristönsuojelulain 23 §:ssä säädettyyn valtionviranomaiseen).

Tiedot ovat tarpeelliset vaara- tai onnettomuustilanteeseen ennakkoon varautumista varten. Viranomaiset pystyisivät näin varautumaan mahdolliseen vaara- tai onnettomuustilanteeseen ja laatimaan halutessaan varautumissuunnitelman. Ilmoituksessa olisi hyvä antaa tiedot esimerkiksi tilapäisessä säilytyksessä olevista VAK-aineista, niiden määrästä ja tilapäisen säilytyksen päättymisajasta (kesto), vaikka niistä ei säädetäisi. Ilmoitus tehtäisiin viranomaisten kanssa sovitulla tavalla. Ilmoitustapaa ei määriteltäisi, jotta erilaisten tapojen käyttö olisi mahdollista mukaan lukien sähköisten rajapintojen hyödyntäminen.

Lisäksi nykyinen 2 momentti ehdotetaan kumottavaksi, koska uusi 1 momentti kattaa myös räjähdekuljetukset. Kuljetuksen suorittajan velvollisuus ilmoituksen antamiseen ei koske niitä tilanteita, kun kyse ei ole kuljetuksesta tai tilapäisestä säilytyksestä VAK-laissa määritellyllä tavalla.

Ilmoitusvelvollisuus sisältyy vaarallista ainetta sisältävien vaunujen käsittelyturvallisuutta koskevaan asetukseen 27 §:ään. Kyseinen säännös on kansallinen ja se on notifioitu Euroopan rautatievirastolle (ERA), joka on hyväksynyt sen.

Valtuudet muuttamiselle ja täydentämiselle ovat VAK-lain 6 §:n 1 momentti, 12 §:n 5 momentti ja 13 §.

31 a §. *Erityiskoulutus kuljetuksen suorittajan ja rataverkon haltijan henkilöstölle.* Voimassaolevan lainsäädännön mukaisesti VAK-kuljetuksen parissa työskentelevän henkilön tulee saada koulutusta VAK-lain 11 §:n ja VAK-rautatieasetuksen 31 §:n mukaisesti. Nyt ehdotetaan, että erityiskoulutusvelvoite (31 a §) laajennettaisiin koskemaan rataverkon haltijan henkilöstöä, valtion rataverkon haltijaa Väylävirastoa ja yksityisraiteen haltijoita. Siksi otsikkoon ja 1 momentin johtokappaleeseen lisättäisiin teksti ”ja rataverkon haltijan”. Velvoite perustuu RID-määräyksen 1.3.2.2 kohtaan. Koulutus käsittelisi rautateiden erityispiirteitä. Erityiskoulutuksessa (31 a §)

opetettavana aiheena (31 b §) on esimerkiksi poikkeustilanteet. Erityiskoulutus syventäisi asetuksen 31 §:ssä vaadittavaa koulutusta. Lisäksi tehtäisiin muutoksia 2 momentin taulukon ”Henkilöstön” sarakkeeseen, muutokset ovat luonteeltaan teknisiä.

Pykälä perustuu VAK-lain 11 §:n 2 momenttiin.

31 b §. *Erityiskoulutuksessa opetettavat aiheet.* Säännöksen 1 momentin 2 kohdan b alakohtaan tehtäisiin tekninen muutos. Säädösteknistä syiden takia b kohdassa viitattaisiin ”VAK-lain 24 §:n 2 momentin nojalla annetun määräyksen mukaisesti” eikä Liikenne- ja viestintäviraston määräykseen. Yksityiskohtaiset tekniset suojaetäisyysvaatimukset ovat Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen liitteen 7.5.3 kohdassa. Valtuus pykälän muuttamiseen on VAK-lain 11 §:n 2 momentissa.

34 §. *Onnettomuudet ja niistä tehtävät ilmoitukset.* Ehdotetaan lisättäväksi 34 §:n 2 momenttiin rataverkon haltija. Velvoite koskisi kaikkia rataverkon haltijoita: sekä Väylävirastoa valtion rataverkon haltijana että yksityisiä rataverkon haltijoita. Rataverkon haltijan tulisi raportoida Liikenne- ja viestintävirastolle ja Onnettomuustutkintakeskukselle, jos vaarallisen aineen kuormauksen, kuljetuksen tai säiliön sekä irtotavaravaunun ja -kontin täytön yhteydessä taikka purkamisen tapahtuu onnettomuus- tai vaaratilanne. Jos olisi kyse radioaktiivisen aineeseen liittyvästä onnettomuudesta tai välittömästä vaarasta, raportti on toimitettava myös Säteilyturvakeskukselle. Säännös perustuu RID-määräyksen 1.8.5 kohtaan. Valtuus pykälän muuttamiseen on VAK-lain 11 c §:n 3 ja 4 momentissa.

Raportointi on tehtävä muun muassa, jos kuljetettava VAK-aine on vuotanut tai on ollut välitön uhka aineen vuotamiseen, on ollut kyse henkilö-, omaisuus- tai ympäristövahingosta taikka jos paikalle on pyydetty viranomaisapua. Voimassaolevan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen 1.8.5 kohdassa annetaan yksityiskohtaiset kriteerit, milloin raportti on tehtävä ja millaisen raportin on oltava. Rataverkon haltijan on toimitettava onnettomuusraportti kuukauden kuluessa edellä mainituille viranomaistahoille, kun kriteerit täyttävä vaaratilanne tai onnettomuus on sattunut. Raporttia ei tarvitse laatia onnettomuuden tai vaaratilanteen akuutissa vaiheessa.

Tämän lisäksi raideliikennelain 165 §:n mukaan rautatieliikenteen harjoittajien ja rataverkon haltijoiden on ilmoitettava välittömästi tapahtuneet onnettomuudet ja vaaratilanteet Liikenne- ja viestintävirastolle. Rautatieonnettomuustutkinnasta säädetään turvallisuustutkintalaissa (525/2011) ja raideliikennelaissa (1302/2018).

3. Esityksen vaikutukset

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

Osasta kohdassa 2.2 esitetyistä säännösmuutoksista aiheutuisi hallinnollista taakkaa ja kustannuksia, mutta ne edesauttavat turvallisuuden varmistamisessa, onnettomuuk-

sien ja vaaratilanteiden ennaltaehkäisyssä. Kustannusten ei arvioida olevan kokonaisuudessaan merkittäviä. Lisäksi mahdollisilla vaaratilanteilla tai onnettomuuksilla saattaa olla hyvin merkittäviä vaikutuksia ja kustannuksia, johon voidaan vaikuttaa ennakoilmoituksilla ja hyvällä varautumisella. Kustannusten määrään vaikuttavat toimijoiden ja viranomaisten nykyjärjestelmät ja -toiminta sekä muut nykyiset ilmoittamisenmenettelyt ja koulutustavat. Ilmoitus- ja toimintatapojen kehittymisen myötä kustannusten arvioidaan jäävän kokonaisuudessaan vähäisiksi.

Yksityisraiteen haltijoiden olisi varmistettava, että heillä on pääsy hallinnoimallaan rataverkolla rautatiekuljetuksen aikana tiettyihin VAK-tietoihin (16 a §), joista ilmenee muun muassa vaunuissa kuljetettavat vaaralliset aineet ja VAK-vaunujen sijainti junassa. Yksityisiä rataverkkoja on satamilla, eräillä teollisuusyrityksillä ja muutamilla kaupungeilla. Esitetty muutos voi aiheuttaa kustannuksia, jotka riippuvat nykytilanteesta ja käytössä olevista menettelyistä. Toisaalta yksityiset rataverkon haltijat eivät lausuneet kustannusvaikutuksista.

Ennalta arvaamattomien tilanteiden ja turvallisuuden takia olisi kuitenkin tärkeää, että rataverkon haltijalla tai liikenteen ohjauksesta vastaavalla taholla, jos rataverkon haltija on ulkoistanut liikenteen ohjauksen, on tieto tai mahdollisesti pääsy järjestelmää, josta selviää nopeasti ja esteettömästi VAK-vaunun numero ja vaunutyyppi, vaunussa kuljetettavat VAK-aineet ja VAK-vaunujen sijainti junassa. VAK-rautatieasetuksen 9 §:n 7 kohdassa todetaan, että rataverkon haltija määrittelee tietojen välitystavan kuljetuksen suorittajan kanssa tekemässään rataverkon käyttösojimuksessa.

Uudistetussa vaarallista ainetta vaunujen käsittelyturvallisuutta käsittelevässä säännöksessä (27 §) selkeytettäisiin tilapäisen säilytykseen liittyvää kansallista ilmoitusvelvollisuutta määrittelemällä, että kuljetuksen suorittajan vastuulla on ilmoittaa tilapäisestä säilytyksestä säännöksessä mainituille tahoille. Alueellista pelastusviranomaisesta tulisi informoida kuten nykyään.

Lainsäädännössä ei ole aikaisemmin säädetty ilmoittajatahosta. Sen sijaan ilmoittajataho on määritelty Väyläviraston ohjeessa ja verkkoselostuksessa. Jatkossa alueellisen pelastusviranomaisen lisäksi ilmoituksen tilapäisestä säilytyksestä saisivat kunnan ympäristönsuojeluviranomainen ja ELY-keskus. Jatkossa tulisi tarkastella myös mahdollisuutta siihen, että ilmoituksen antaja saa toimitettua ilmoituksen yhdellä kertaa kaikille tarvittaville tahoille yhden luukun periaatteen mukaisesti. Jos edellä mainituilla uusilla viranomaisilla olisi tietoa tilapäisestä säilyttämisestä, he voivat varautua onnettomuuden seurauksena mahdollisesti aiheutuvaan ympäristöonnettomuuden tai -vahinkoon.

Ilmoitusvelvollisuuteen liittyvillä muutoksilla on hallinnollisia ja taloudellisia vaikutuksia. Kuljetuksen suorittajalle aiheutuisi uusia kustannuksia ilmoitusvelvollisuuden laajentuessa kaikkiin VAK-aineisiin ja VAK-säiliövaunuista esimerkiksi VAK-vaunukontteihin. Lisäksi ilmoitus annettaisiin kolmelle taholle yhden sijasta. Kunnan ympäristönsuojeluviranomainen ja ELY-keskus saisivat jatkossa ilmoituksia tilapäisestä säilytyksestä. Kuitenkin ilmoitukset mahdollistavat riskiperusteisen varautumisen mahdolliseen VAK-onnettomuuteen. Varautuminen voi vaikuttaa onnettomuudesta aiheutuvien seurausten laajuuteen. Varautuminen vaikuttaisi myönteisesti myös työturvallisuuteen vaara- ja onnettomuustilanteissa, onnettomuuteen liittyvien töiden

organisointiin. Edellä mainittujen asioilla saattaa olla taloudellisia vaikutuksia ja ympäristövaikutuksia.

Kuljetuksen suorittajan velvoite antaa tilapäisestä säilytystarpeesta ilmoitus rataverkon haltijalle (27 § 2 mom.) on tärkeää. VAK-lain mukaan säilytyspaikkojen tulee olla sellaisia, ettei erityistä vaaraa aiheudu ihmiselle, ympäristölle ja omaisuudelle. Eesityksen 27 §:n 2 momentin säännöksessä korostetaan lisäksi, että rataverkon haltijan ja kuljetuksen suorittajan on sovittava tilapäisen säilytykseen tarkoitettua soveltuvasta paikasta siten, että VAK-kuljetusta ja turvallisen rautatiejärjestelmän ja turvallisen rataverkon käyttöä koskevat vaatimukset täyttyvät. Rataverkon haltijan on huolehdittava, että tilapäinen säilytykseen käytettävä paikka on turvallinen ja tarvittavat riskinarviot on tehty. Riskiarviointi tukee VAK-lain 7 §:ä ja 12 §:n 1 momenttia. Tilapäisesti saa säilyttää vain sellaisia määriä vaarallisia aineita, ettei niistä aiheudu erityistä vaaraa. Näissä paikoissa myös vaarallisille aineille tarkoitettujen alueiden ja niiden varustelun on oltava sellaisia, ettei VAK-aineista niitä kuljetettaessa tai tilapäisesti säilytettäessä aiheudu erityistä vaaraa.

Erityiskoulutus (31 a §) mahdollisesti laajentaisi asetuksen 31 §:n mukaista koulutusta. Muutos aiheuttaa kustannuksia, jos organisaatiossa ei ole aikaisemmin annettu tämän tyyppistä koulutusta. Toisaalta muutos vaikuttaa myönteisesti turvallisuuteen ja ennaltaehkäisee mahdollisesti onnettomuuksia tai vaaratilanteita, joilla voi olla hyvinkin merkittäviä vaikutuksia ja aiheuttaa kustannuksia.

Onnettomuudesta tai vaaratilanteesta annettava ilmoittamisvelvoite (34 §) aiheuttaisi rataverkon haltijalle hallinnollista taakkaa. Raportoinnin voidaan kuitenkin katsoa edesauttavan onnettomuuksien ennaltaehkäisyssä esimerkiksi, jos havaitaan toistuvia teknisiä puutteita tai vikoja, jotka voisivat aiheuttaa onnettomuuksia. Raporttien avulla toimivaltainen viranomaisena saisi onnettomuuden tai vaaratilanteen taustatiedot ja seuraukset sekä mahdolliset syyt tapahtuneeseen. Toimivaltainen viranomaisena voisi halutessaan ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin, esimerkiksi informoimaan sidosryhmiä tai asiaan liittyviä muita viranomaisia. Toimenpiteet voisivat liittyä myös toimintatapoihin, koulutukseen ja sen sisältöön sekä erityisesti kalustoon, kuljetus- tai kuljetussäiliöihin liittyviin mahdollisiin vaurioihin, puutteisiin ja vikoihin.

4. Asian valmistelu

Asetusluonnos ja perustelumuistio on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä 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 (1.1.2019 lähtien Liikenne- ja viestintävirasto), Liikennevirasto (1.1.2019 lähtien Väylävirasto), Rajavartiolaitos, Poliisihallitus, Säteilyturvakeskus, Tulli, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, Pelastuslaitokset, Finrail Oy, Elinkeinoelämän keskusliitto ry, Kemianteollisuus ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Metsäteollisuus ry, Suomen Huolinta ja Logistiikkaliitto, Suomen Kuntaliitto ry, Suomen Satamaliitto ry, Suomen Varus-tamot 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 sosiaali- ja terveysministeriö, sisäministeriö, puolustusministeriö, ympäristöministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, Pohjois-Suomen aluehallintovirasto, Liikenne- ja viestintävirasto, Poliisihallitus, Tulli, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES, Pelastuslaitosten kumppanuusverkosto, Finrail Oy, Kemianteollisuus ry, Suomen kuntaliitto ry, Suomen Pelastusalan keskusjärjestö SPEK, Onnettomuustutkintakeskus, VR-Yhtymä Oy ja Neot Oy.

Lausunnonantajat yleisesti kannattivat ja pitivät tarpeellisena vaarallista ainetta sisältävän VAK-rautatiekuljetuksen tilapäisen säilytyksen ilmoitusmenettelyn tarkentamista ja selkeyttämistä. Useissa lausunnoissa tärkeäksi koettiin nimenomaisesti asianmukainen ennakolta varautuminen ja pyrkimys onnettomuuksien ehkäisyyn sekä vahinkojen minimointiin. Myös VAK-lain kokonaisuudistusta pidettiin tärkeänä ja tarpeellisena, joka on parhaillaan käynnissä.

Lausunnolla esitettyä muutosta kuljetuksen suorittajalle 9 §:n 1 momentin 7 kohtaan rataverkon haltijan pääsystä 16 a §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettuihin tietoihin ei tehty, koska muutos on tehty virastouudistuksen yhteydessä (1222/2018). VR katsoi, etteivät yksityiset rataverkon haltijat toimi radanpidon viranomaisina ja tästä syystä VR voisi ei voisi luovuttaa liikesalaisuuden piiriin kuuluvia asiakastietoja. Onnettomuustilanteen näkökulmasta on kuitenkin ehdottoman tärkeää, että yksityisraiteen haltija tietää VAK-aineen YK-numeron, VAK-vaunun sijainnin junan kokoonpanossa, VAK-vaunun numeron ja vaunutyyppin. Säännös perustuu RID-määräyksen 1.4.3.6 kohtaan.

Osassa lausunnoissa kannatettiin myös 27 §:ään ehdotettua ilmoitusvelvollisuuden laajentamista, eli ilmoituksen tekemistä alueelliselle pelastusviranomaiselle, kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Kahdessa launnossa (VR ja Neot Oy) ilmoitusvelvollisuus koettiin tarpeettoman laajaksi. Toisaalta laajemman ilmoitusvelvollisuuden tarkoituksenmukaisuutta perusteltiin muun muassa sillä, että se mahdollistaa kunnissa riskiperusteisen ja tarkoituksenmukaisen valmiuden ja varautumisen vaarallisten aineiden onnettomuuksiin rautateilla.

Enemmistö lausunnonantajista kannatti kuljetuksen suorittajalle asetettavan velvollisuuden ilmoittaa tilapäisestä säilytyksestä. VR ja Liikenne- ja viestintävirasto esittivät, että ilmoitusvelvollisuus olisi rataverkon haltijalla kuljetuksen suorittajan sijasta.

Lausunnossa myös pohdittiin viranomaisten mahdollisuutta ottaa ilmoituksia vastaan kaikkina vuorokauden aikoina. VR ja Neot katsoivat, että olisi tarkoituksenmukaista tehdä ilmoitukset vain normaalista ratapihatyöskentelystä poikkeavasta pidempiaikaisesta säilyttämisestä tai ilmoittaa ratapihojen käytön ulkopuoliset poikkeamat. Lausunnoissa kannatettiin 31 a §:n erikoiskoulutuksen laajentamista rataverkon haltijoihin (Poliisihallitus, sosiaali- ja terveysministeriö) ja 34 §:n onnettomuusraportoinnin laajentamista (Kuntaliitto ry). Onnettomuustutkintakeskus esitti, että 31 a §:n 2

momentin taulukon kategoriaan 2 lisättäisiin tilapäisen säilytyksen valvojat. Muutosta ei tehty, koska kyseiset henkilöt katsotaan kuluvan taulukon kategoriaan 1.

Huomioitiin ympäristöministeriön ehdotus, että asetusmuutoksessa viitattaisiin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sijaan ympäristönsuojelulain 23 §:ssä säädettyyn valtionviranomaiseen. Näin huomioitaisiin etukäteen mahdollinen hallituksen esityksen (HE 14/2018 vp) hyväksyminen.

Muita lausunnoissa esitettyjä teknisiä huomioita ja uusia ehdotuksia tilapäisestä säilytyksestä (muun muassa tilapäisen säilytyksen määrittely, ilmoituksen sisältö ja ilmoitusmenettelyt, tilapäiseen säilytykseen käytettävä paikka) tullaan arvioimaan VAK-lain kokonaisuudistuksen yhteydessä. Lakihanke käynnistettiin 21.11.2018.

Kokonaisuudistuksen yhteydessä tullaan uudelleentarkastelemaan myös nyt esitettyjä säännöksiä.

5. Voimaantulo

Asetus ehdotetaan tulevaksi voimaan 11 päivänä maaliskuuta 2019.