

MILJØ- RAPPORT 2015



Indhold

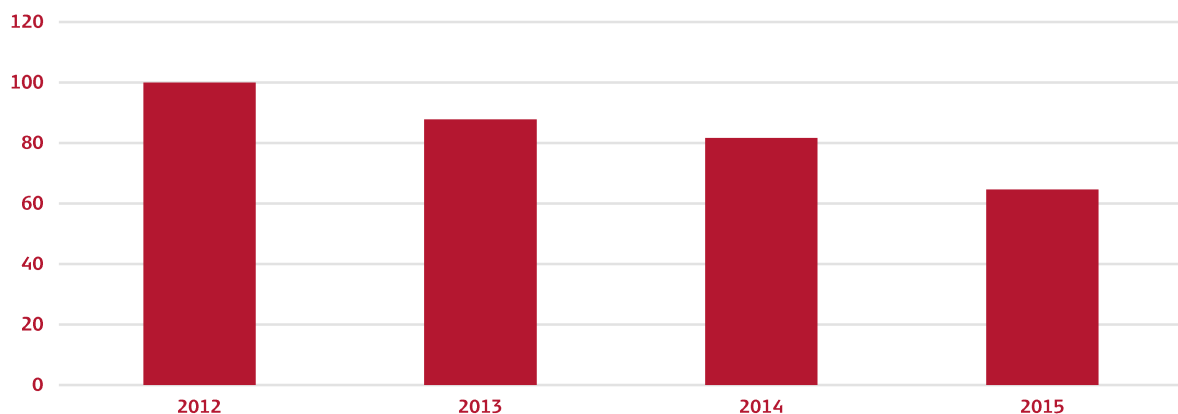
Miljø og klima	3
Regnskabspraksis	8
Miljønøgletal.....	10
Årsopgørelse 2015.....	11
Påtegning.....	16

Miljø og klima

Dieseltog giver anledning til udledning af partikler og anden påvirkning af luftkvaliteten.

Figur 6: Partikeludledning

Indeks



Den samlede udledning af partikler fra dieseltogene er faldet med 20 procent i forhold til 2014. Årsagen er en reduceret anvendelse af ME-diesellokomotiver og MR-togsæt samt en øget indsættelse af IC4-togsæt, som har en lavere udledning af partikler.

Der har i 2015 været et fortsat fokus på antallet af ultrafine partikler i dobbeltdækkervognene, som trækkes/skubbes af ME-lokomotiverne. DSB arbejder med at implementere forskellige prototyper til reduktion af kundernes og medarbejderes udsættelse for ultrafine partikler.

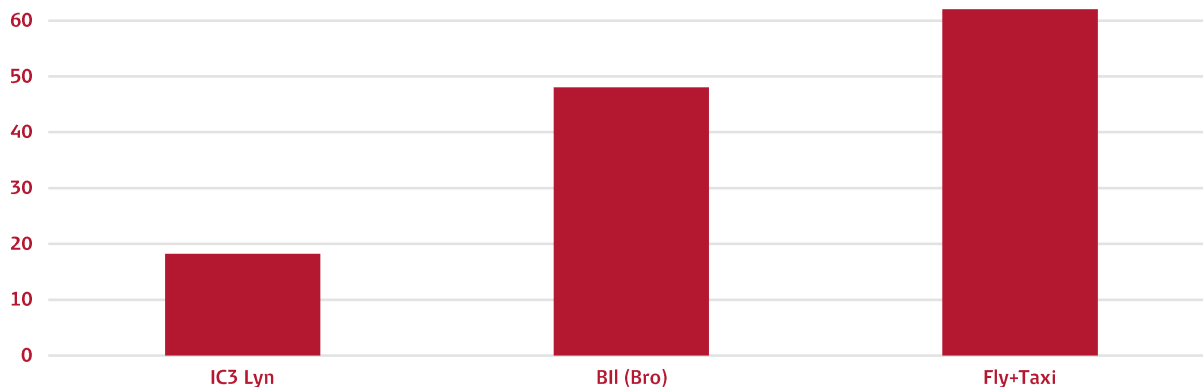
Deutsche Bahn udvikler en spoiler, som forventes at løfte udstødningsrøgen, således at der kommer færre partikler ind i vognene. Prototypen monteres i foråret 2016, hvorefter den skal testes, og miljøeffekterne måles.

90 procent af DSB's samlede energiforbrug anvendes til togdriften. Toget er en energivenlig transportform i forhold til andre transportformer, uanset om der er tale om lange rejser eller korte rejser i Hovedstadsområdet.

DSB har gennem miljøpolitikken fortsat fokus på at øge effektiviteten gennem en reduktion af energiforbruget pr. personkilometer samt generelt at reducere DSB's påvirkning af det omkringliggende miljø.

Figur 7: CO₂-udledning (Aalborg-København)

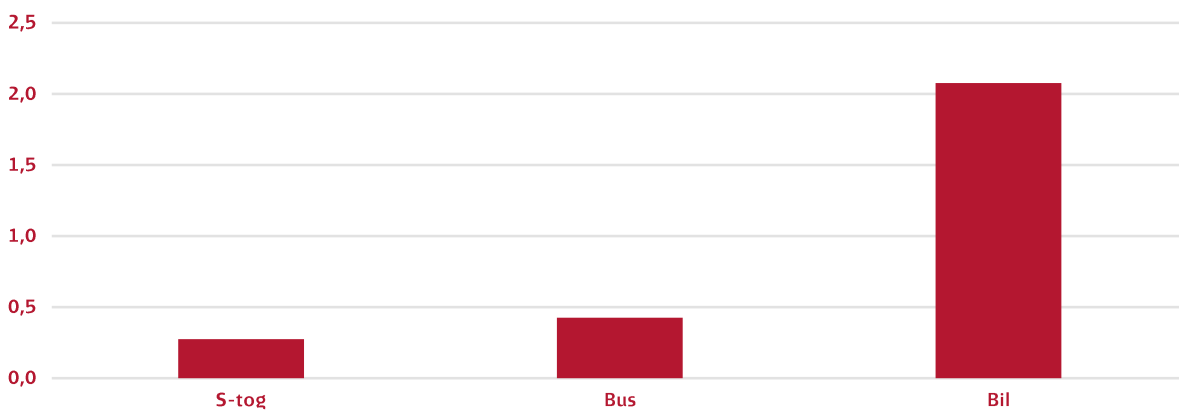
Kg pr. Person



Forudsætningerne for sammenligning med andre transportformer findes i DSB's Miljørapport 2015 eller på www.dsb.dk/miljo.

Figur 8: CO₂-udledning for 12 km tur i Hovedstadsområdet

Kg pr. Person



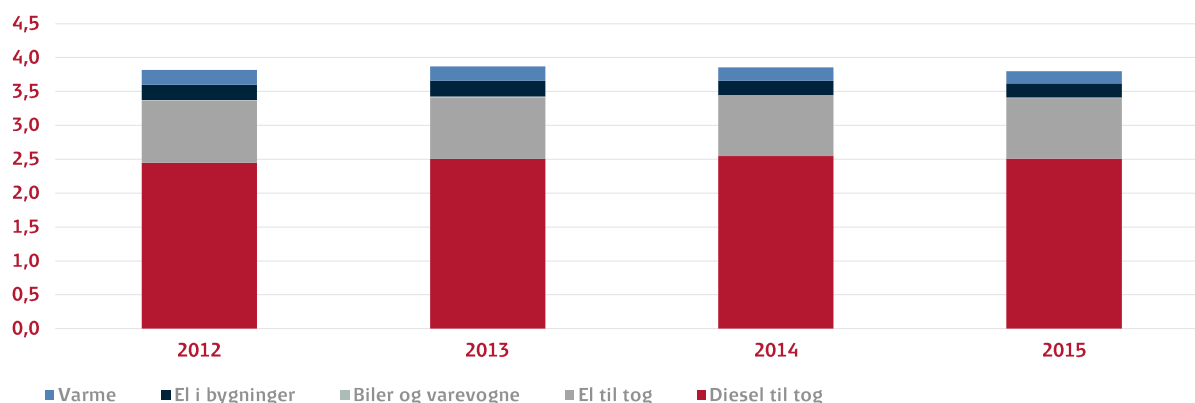
For at synliggøre arbejdet har DSB besluttet et strategisk mål for bæredygtighed defineret som gram CO₂ pr. personkilometer.

Den fortsatte elektrificering af hovednettet i Danmark vil betyde et faldende energiforbrug samt en faldende CO₂-udledning på grund af den forventede højere andel af vedvarende energi i det danske energimix.

DSB's samlede energiforbrug til tog er faldet lidt i forhold til 2014. Dette dækker over et fald i DSB's dieselforbrug, mens der er tale om en mindre stigning i elforbruget.

Figur 9: Direkte og indirekte energiforbrug

GJ (mio.)



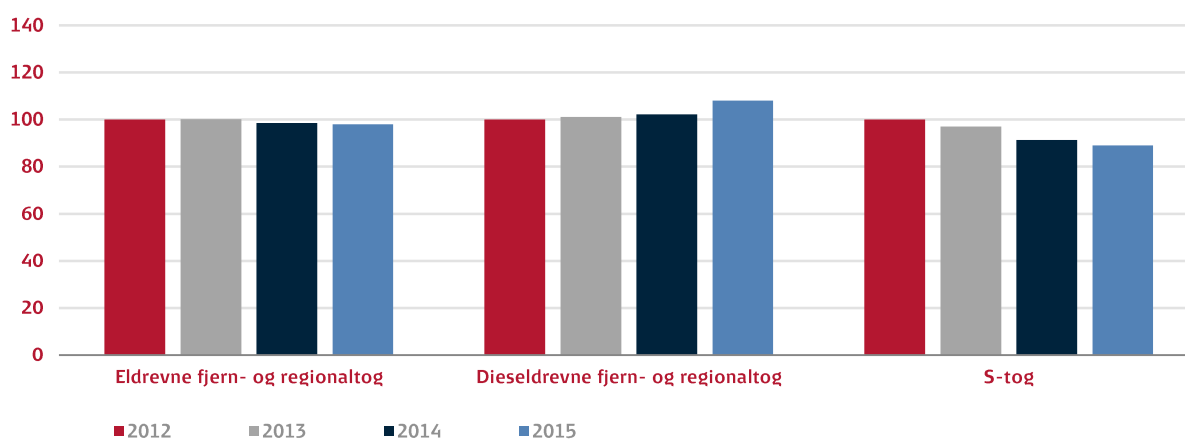
Energiforbrug til biler og varevogne udgør mindre end 1 procent af DSB's samlede energiforbrug og fremgår derfor ikke af figuren.

Energiforbruget til virksomheden er uændret siden 2014. Dette er sammensat af et fald i varme- forbruget og en stigning i elforbruget.

DSB's samlede CO₂-udledning er uændret i forhold til 2014, både hvad angår togproduktet og virksomheden.

Figur 10: Udvikling i el- og dieselforbrug pr. personkilometer

Indeks



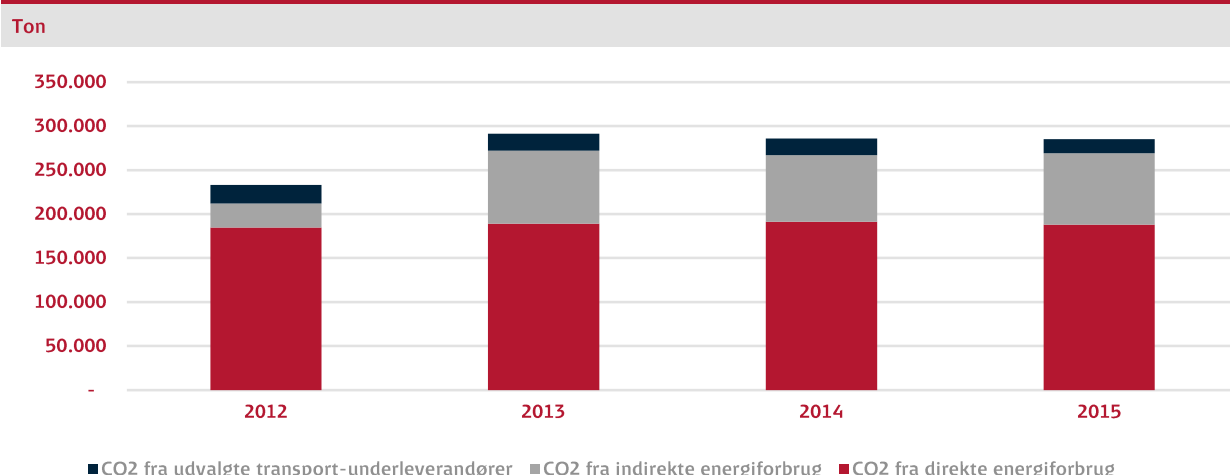
For S-tog er energiforbruget pr. personkilometer faldet med 3 procent. Dette er opnået gennem en vækst i antal personkilometer på to procent og et fald i det samlede energiforbrug på 0,6 procent. CO₂-udledningen er uændret, da CO₂-udledningen fra det danske energimix er steget.

Tabel 1: Udvikling i energiforbrug og CO₂-udledning

	Ændring i energiforbrug pr. pladskilometer	Ændring i energiforbrug pr. personkilometer	Ændring i CO ₂ -udledning pr. personkilometer
Fjern- & Regionaltog			
- Dieseltog	4%	7%	7%
- Eltog	0%	1%	4%
S-tog	-1%	-3%	0%

DSB arbejder fortsat på at reducere energiforbruget i bygninger og faste anlæg. Der er i 2015 blandt andet gennemført følgende tiltag, som først vil få fuld effekt i 2016:

- På hovedparten af S-togsperronerne er belysningen udskiftet til LED i efteråret 2015. Forventet årlig besparelse på 1 GWh
- Samling af værkstedsaktiviteter

Figur 11: CO₂-udledning fordelt på kilde

Siden 2013 har DSB fravalgt at købe RECS-beviser for strøm produceret fra vedvarende energikilder. Det betyder, at emissionerne fra og med 2013 ikke kan sammenlignes med resultatet fra 2012.

Der har i 2015 været to spilduheld fra tog under kørsel. Det ene resulterede i, at ca. 400 liter diesellole løb ud i ballasten. Olien er opsamlet fra grøften, og der er aftalt overvågningsboringer i de kommende år for at følge, om der sker nedsivning til grundvandet. Det andet uheld medførte et begrænset spild.

Antallet af klager fra naboer og kunder over støj og røg er faldet fra 202 i 2014 til 147 i 2015.

Klagerne dækker over det samlede antal klager, som DSB har modtaget gennem kundecentret, direkte til DSB Miljø og gennem Banedanmark. Der er i 2015 ikke noget markant enkeltområde, men der er tale om en bred vifte af forhold, som der klages over.

To af henvendelserne har også involveret kommunen. Det drejer sig om Lindholm og Fredericia. Belastningen af vendesporet i Lindholm er fra 2016 reduceret kraftigt. Aktiviteten i Fredericia er ændret med mindre støj til naboerne som følge.

DSB har derudover sammen med Banedanmark en dialog med Københavns Kommune om mulighederne for en reduktion af støjen fra klargøringsområdet Belvedere, som ligger mellem Dybbølsbro og Enghave.

Banedanmarks målinger af luftkvaliteten på Nørreport viser fortsat en væsentlig forbedring i forhold til situationen før ombygningen.

Regnskabspraksis

Årsopgørelse

Årsopgørelsen indeholder data for DSB's aktiviteter samt data for anlæg og bygninger, hvor der foregår DSB-aktiviteter.

Alle datterselskaber i Danmark (100% ejede og DSB Øresund) indgår fuldt i alle opgørelser årsopgørelsen.

I årsopgørelsen har DSB valgt at rapportere om klimapåvirkningerne efter samme opdeling som i "Greenhouse Gas Protocol", GHG-protokollen, hvor energiforbrug og emissioner rapporteres i tre kategorier; direkte (scope 1) og indirekte (scope 2) energiforbrug og emissioner samt emissioner fra udvalgte transport underleverandører (scope 3).

Eksterne leverandører

Som hovedregel er forbrug og udledninger, der varetages af eksterne leverandører på kontrakt med DSB, ikke medtaget. Undtaget er forbruget af kemiske produkter og CO₂-udledningen for udvalgte underleverandører af transport. Det gælder erstatningskørsel med bus og taxa, skolerejser foretaget med bus og færge, medarbejdertransport med fly, taxa og bil samt medarbejdernes kørsel til og fra arbejde. Tjenesterejser med tog i udlandet indgår ikke.

DSB som leverandør

Forbrug og udledninger fra DSB ejede bygninger, der er lejet ud, er ikke taget med.

Indsamling og behandling af data

Data i årsopgørelsen er indsamlet dels via DSB's registreringssystemer dels fra eksterne samarbejdspartnere. Procedurer for dataindsamling og kvalitetskontrol er beskrevet i "Manual til indsamling af miljødata". Manualen beskriver rolle- og ansvarsfordeling mellem centrale og decentrale miljømedarbejdere under udarbejdelse af miljørapporten.

Processen starter med indsamling og vurdering af miljøoplysninger i forretningsenhederne, hvorefter enhedernes bidrag til data og tekst bliver behandlet og samlet til en helhed for DSB. Kvalitetskontrol af data foregår primært centralt i DSB.

Energiforbrug til togdrift

Dieselforbruget registreres automatisk ved tankning. Dertil kommer et svind fra faste tankanlæg, som også er indeholdt i opgørelsen. Det totale dieselforbrug fordeles på liter (togtype) ud fra produktionstal for forventet forbrug pr. kilometer. DSB afregner kørestrømforbruget på baggrund af faktura modtaget fra Banedanmark. Elforbruget fordeles på liter efter aflæsning af målere i togene. De målte værdier er tillagt et kørestrømstab.

Luftemissioner

DSB's opgørelse af luftemissioner er beregnet på baggrund af nøgletal.

Fra og med 2013 har DSB fravalgt at købe RECS-bevis for strøm produceret fra vedvarende energikilder. Det betyder, at emissionerne for 2013-2015 ikke kan sammenlignes med tidligere års resultater. Det betyder også, at der ikke figurerer emissioner fra elektrisk togdrift i regnskabet til og med 2012.

Nøgletal for emissioner fra dieselforbruget er baseret på målinger af emissionernes afhængighed af motorydelse samt målinger eller simulering af motorydelse ved forskellige kørselsmønstre.

Nøgletal for emissioner fra biler og varevogne er hentet fra TEMA2010. Emission af SO₂ er korri-
geret i forhold til svovlindholdet i henholdsvis benzin og diesel.

Nøgletal for emissioner forbundet med skolerejser med færger er hentet fra TEMA2015.

Nøgletal for CO₂, SO₂ og NO_x fra bygninger for fjernvarme er beregnet ud fra opgørelsen fra Ener-
ginet.dk for emissioner og termisk produktion i Danmark. Der er benyttet et middeltal for 2013
og 2014. Den termiske produktion dækker 69% af den samlede danske fjernvarmeproduktion.
Nøgletallet er beregnet ud fra energiindholdsmetoden og er korrigeret for 20% nettab i distributi-
onsnettet.

Nøgletal for CO₂, SO₂ og NO_x fra bygninger er for gas og fyringsolie baseret på 2014-data fra DCE
(National Center for Energi og Miljø). Data for LPG, Natural gas og Gas oil i kategorien "residential
plants er hentet fra [hjemmesiden](#). Ved beregning af emissioner fra elforbrug i bygninger er el-
nøgletallet for kørestrøm anvendt og korrigeret for 5% nettab i distributionsnettet.

Indeksering

I årsopgørelsen er forbrug og udledninger for 2015 opgjort i absolutte mængder. 2012 er basis-
året for indeksering. I note 4 er der angivet en fravigelse fra indeksering i forhold til 2012.

I nogle tilfælde er det valgt ikke at indeksere forbrug og udledninger på grund af f.eks. forskellige
vedligeholdelsesintervaller mellem årene. Det gælder blandt andet enkelte kemiske produkter.

Miljødeklarationer og sammenligninger med andre transportformer

Til miljødeklarationen for togprodukter og sammenligninger mellem forskellige transportformer
anvender vi for toget årets energiforbrug og udledning samt årets gennemsnitlige belægningsgrad.

Nøgletal for biler er hentet fra Transportministeriets TEMA2010 model. Der kan være stor varia-
tion i resultatet alt efter, hvilken type bil man kører i. DSB har valgt et gennemsnit mellem en
mindre og større bil. Begge med EURO III-motorer. Dette nøgletal ligger tæt på gennemsnittet for
den danske bilpark.

Til at beregne CO₂-udslip fra fly anvender vi SAS's CO₂ beregner. Vi anvender defaultværdien for
det mest anvendte fly på den valgte strækning.

Belægningsgrader for biler stammer fra Vejdirektoratets statistik. Vi regner med, at der er 1,54
passagerer i bilen i gennemsnit, og for beregninger i myldretiden regner vi med 1,1 passagerer i
gennemsnit.

Til miljødeklarationer for materieltyper bruger vi årets energiforbrug og udledninger samt kørte
pladskilometer med materiellet. Fordeling på materieltyper sker på baggrund af produktionstal.

Kundehenvendelser og klager

DSB modtager henvendelser og klager over forskellige miljøforhold fra kunder og naboer. Tidli-
gere har rapporteringen fokuseret på henvendelser og klager vedrørende ydre miljøforhold. Fra
og med 2014 har DSB justeret opgørelsen af kundehenvendelser og klager over miljøforhold, så
rapporteringen også omfatter klager og henvendelser fra passagerer over forhold i togene, f.eks.
luftkvalitet og støj i toget.

Miljønøgletal

Miljødeklarationer og årsopgørelse 2015

I miljødeklarationerne fremgår relativt energiforbrug og udledning af forskellige forureningstyper for produkttyper og materieltyper.

I årsopgørelsen fremgår absolutte forbrug og udledninger for 2015 samt indekserede forbrug og udledninger for perioden 2012-2015.

Miljødeklaration for togprodukter 2015

Togprodukt	Energiforbrug	CO ₂
Pr. personkilometer	MJ	g
S-tog	0,29	21
Regionaltog	0,82	61
InterCitytog	0,49	37
Lyntog	0,46	34

Miljødeklarationen for togproduktet viser energiforbrug og CO₂ udledning pr. personkilometer fra DSB's produkter i 2015.

Miljødeklarationer for materieltyper 2015

Togtype	Energiforbrug	CO ₂	SO ₂	NO _x	HC	CO	Støv	Partikler
Pr. pladskilometer	MJ	g	mg	mg	mg	mg	mg	mg
S-tog (el)	0,07	5,2	0,9	3,0	2,0	2,0	0,2	0,0
Desiro (diesel)	0,28	20,7	0,1	163,0	25,6	93,2	0,0	3,5
ME og dobbeltdækkervogne (diesel)	0,25	18,1	0,1	239,2	14,3	27,2	0,0	7,5
Øresundstog (el)	0,12	9,1	1,5	5,3	3,6	3,6	0,3	0,0
MR (diesel)	0,41	30,1	0,2	455,8	68,9	117,2	0,0	25,1
IR4 (el)	0,13	9,5	1,6	5,6	3,7	3,8	0,3	0,0
IC3 (diesel)	0,28	20,4	0,1	117,6	6,1	13,0	0,0	0,9
IC4 (diesel)	0,55	41,0	0,3	232,2	13,7	29,2	0,0	2,0

Miljødeklarationen for togtyper viser energiforbruget og emissioner pr. pladskilometer fra DSB's togtyper i 2015.

Årsopgørelse 2015

Forbrug							
	Note	Indeks 2012	Indeks 2013	Indeks 2014	Indeks 2015	Mængde 2015	Enhed
Energiforbrug							
Tog, total							
El		100	99	97	98	248.451	MWh
Diesel		100	102	104	103	69.759.650	liter
Virksomhed, total		100	101	91	91	107.959	MWh
El	1	100	103	90	93	57.878	MWh
Varme (graddagekorrigeret)	1	100	99	91	89	50.081	MWh
Direkte energiforbrug							
Togproduktet (F&R) (diesel)		100	102	104	103	69.759.650	liter
Togdrift		100	102	104	103	69.759.650	liter
Virksomheden							
Biler og varevogne							
Diesel	2	100	153	88	70	189.763	liter
Benzin	2	100	89	74	40	8.657	liter
Varme (graddagekorrigeret)	1	100	90	108	86	10.619	MWh
Fyringsolie	1	100	138	258	203	975	MWh
Gas	1	100	88	102	81	9.643	MWh
Indirekte energiforbrug							
Togproduktet (el)		100	99	97	98	248.451	MWh
S-tog		100	98	95	94	119.726	MWh
Kystbanen (kørt af DSB Øresund)		100	103	101	98	64.218	MWh
Fjern- og regionaltog		100	97	98	105	64.507	MWh
Virksomheden		100	103	88	91	97.341	MWh
El	1	100	103	90	93	57.878	MWh
Fjernvarme inkl. damp (graddagekorrigeret)	1	100	102	87	90	39.462	MWh
Vandforbrug		100	93	94	103	160.770	m³
Kemiske produkter (udvalgte)							
Kvælstofindhold i glatførebekæmpelsesmidler		-	-	-	-	5,9	ton
Ukrudtbekæmpelsesmidler		-	-	-	-	16,3	kg aktivt stof

Basisår for indeksering er 2012 = 100.

Udledninger (CO ₂)							
	Note	Indeks 2012	Indeks 2013	Indeks 2014	Indeks 2015	Mængde 2015	Enhed
Luftemissioner, beregnede							
CO₂		100	125	123	122	285.166	ton
Produkt		100	131	130	130	254.437	ton
Virksomhed		100	94	84	84	30.729	ton
Direkte energiforbrug (GHG* protokol scope 1)		100	102	103	102	187.906	ton
Produkt	3	100	102	103	102	185.142	ton
Fjern- og regionaltog (diesel)		100	102	103	102	185.142	ton
Virksomhed		100	104	104	83	2.764	ton
Biler og varevogne (benzin og diesel)	2	100	149	87	68	524	ton
Varme (fyringsolie og gas)		100	91	110	88	2.240	ton
Indirekte energiforbrug (GHG* protokol scope 2)		100	304	277	297	81.152	ton
Produkt	3	-	100	93	101	59.719	ton
S-tog (el)	4	-	100	96	98	28.778	ton
Kystbanen (el)	4	-	100	82	98	15.436	ton
Fjern- og regionaltog (el)	4	-	100	101	111	15.505	ton
Virksomhed		100	88	76	78	21.433	ton
Elforbrug faste anlæg	5	100	81	70	74	14.644	ton
Fjernvarme inkl. damp		100	106	91	89	6.789	ton
Udvalgte transport underleverandører (GHG* protokol scope 3)		100	92	91	77	16.108	ton
Produkt		100	82	84	65	9.575	ton
Erstatningsbusser		100	64	75	116	7.404	ton
S-tog	6	100	33	45	1617	1.267	ton
F&R		100	65	75	97	6.137	ton
Taxa		100	118	77	73	26	ton
Skolerejser	7	100	95	90	26	2.146	ton
Busser		100	124	87	208	614	ton
Færger		100	94	90	19	1.531	ton
Virksomhed		100	116	109	109	6.533	ton
Tjenesterejser med fly		100	31	17	15	160	ton
Tjenestekørsel i egen bil		100	127	180	201	149	ton
Taxa		100	71	76	71	53	ton
Medarbejdernes transport til og fra arbejde		100	136	129	129	6.170	ton

Basisår for indeksering er 2012 = 100.

* GHG = Greenhouse Gas protocol

Udledninger (øvrige emissioner)

	Note	Indeks 2012	Indeks 2013	Indeks 2014	Indeks 2015	Mængde 2015	Enhed
Luftemissioner, beregnede							
NO_x						1.553	ton
Produkt	3	100	99	96	87	1.534	ton
Fjern- og regionaltog (el og diesel)	4	100	98	95	85	1.508	ton
Kystbanen (el)	4	0	100	54	85	9,0	ton
S-tog (el)	4	0	100	60	81	17	ton
Virksomhed		100	98	77	71	19	ton
Biler og varevogne (benzin og diesel)	2	100	151	78	53	1,2	ton
Varme (fjernvarme, fyringsolie og gas)		100	103	87	84	8,8	ton
Elforbrug faste anlæg	5	100	85	70	65	8,6	ton
SO₂						15	ton
Produkt	3	100	898	977	1015	11	ton
Fjern- og regionaltog (el og diesel)	4	100	291	331	343	3,7	ton
Kystbanen (el)	4	0	100	99	114	2,6	ton
S-tog (el)	4	0	100	110	109	4,8	ton
Virksomhed		100	94	83	78	4,0	ton
Biler og varevogne (benzin og diesel)	2	100	149	87	68	0,003	ton
Varme (fjernvarme, fyringsolie og gas)		100	111	85	71	1,6	ton
Elforbrug faste anlæg	5	100	81	81	83	2,4	ton
HC	8					131	ton
Produkt	3	100	116	117	96	131	ton
Fjern- og regionaltog (el og diesel)	4	100	96	97	83	113	ton
Kystbanen (el)	4	0	100	97	68	6,1	ton
S-tog (el)	4	0	100	109	65	11	ton
CO	8					244	ton
Produkt	3	100	100	94	83	244	ton
Fjern- og regionaltog (el og diesel)	4	100	93	87	77	226	ton
Kystbanen (el)	4	0	100	91	88	6,1	ton
S-tog (el)	4	0	100	102	85	11	ton
Partikler (TSP)	8					37	ton
Produkt	3	100	88	82	65	37	ton
Fjern- og regionaltog (diesel)		100	88	82	65	37	ton
Støv						2,0	ton
Produkt	3	100	100	123	137	2,0	ton
Fjern- og regionaltog (el)	4	100	100	133	151	0,51	ton
Kystbanen (el)	4	0	100	108	133	0,51	ton
S-tog (el)	4	0	100	126	133	0,95	ton
Ozonlagsnedbrydende stoffer						2,5	ton
HFC	9	-	-	-	-	2,5	ton
HCFC	10	-	-	-	-	0,0	ton

Basisår for indeksering er 2012 = 100.

Udledninger							
	Note	Indeks 2012	Indeks 2013	Indeks 2014	Indeks 2015	Mængde 2015	Enhed
Affald						10.200	ton
Affald (ekskl. byggeaffald)		100	108	115	121	9.029	ton
Til genanvendelse		100	118	123	120	2.866	ton
Til forbrænding		100	100	96	98	4.368	ton
Til specialbehandling		100	134	233	331	1.745	ton
Til deponering		100	95	141	83	50	ton
Byggeaffald		-	-	-	-	1.171	ton
Til genanvendelse		-	-	-	-	1.084	ton
Til forbrænding		-	-	-	-	73	ton
Til specialbehandling		-	-	-	-	0,0	ton
Til deponering		-	-	-	-	13,9	ton

Basisår for indeksering er 2012 = 100.

Note 1: El- og varmemeforbrug i faste anlæg

DSB forbedrer løbende datagrundlaget for opgørelsen af energi- og vandforbrug. DSB registrerer påfyldte mængder fyringsolie, hvilket kan give forskydninger i opgørelsen, så den ikke viser en reel udvikling i forbruget.

Note 2: Biler og varevogne

Brændstofforbruget er faldet i forhold til 2014. Årsagen er, at antallet af køretøjer er faldet markant, da behovet for køretøjer er ændret ved udlicitering af en række opgaver.

Note 3: Produkt

Opgørelsen af emissioner fra togdrift er beregnet på baggrund af nøgletal. Se afsnit i Regnskabsgrundlag for beskrivelse af nøgletal.

Note 4: RECS beviser, tog

DSB har i perioden 2008-2012 anvendt strøm produceret fra vedvarende energikilder til togdrift. DSB har ikke købt RECS beviser for elforbruget til tog fra og med 2013, hvorfor der fra 2013 igen er opgjort emissioner fra al energiforbruget til togdrift.

Note 5: RECS beviser, faste anlæg

DSB har ikke købt RECS beviser for elforbruget i bygninger siden 2011, hvorfor der fra og med 2012 igen er opgjort CO₂, NO_x og SO₂ udledning fra energiforbruget i bygninger.

Note 6: Erstatningsbusser for S-tog

Den store stigning i emissionerne for erstatningskørsel med bus for S-tog er ikke et udtryk for, at der været øget kørsel med bus. Stigningen skyldes forbedrede kildedata. Behovet for erstatningskørsel som følge af sporarbejder og lignende har ikke været større i 2015.

Note 7: Skolerejser

De store udsving i emissionerne fra skolerejser med bus og færge skyldes henholdsvis forbedrede kildedata fra en ny busleverandør, hvilket har medført en stigning i emissionen, samt nye emissionsnøgletal for færgerne trukket fra TEMA2015.

Note 8: Færre emissioner fra biler og varevogne

Fra og med 2014 har DSB ensrettet emissionsopgørelserne for virksomhedens energiforbrug. Emissioner fra brændstofforbrug til biler og varevogne indgår derfor ikke længere i opgørelserne af HC, CO og partikler (TSP).

Note 9: HFC

Efter 2005 er det ikke tilladt at anskaffe nye anlæg med HFC eller at anvende HFC med mindre der er tale om servicering af eksisterende anlæg. En anden undtagelse gælder airconditionanlæg i køretøjer, hvilket betyder, at DSB fortsat anvender HFC.

Note 10: HCFC

HCFC skal ifølge lovgivningen være udfaset per 1.1.2002, men det er lovligt at påfylde regenereret (genvundet) HCFC.

Påtegning

Den uafhængige revisors erklæring på DSB's Miljørapport 2015

Til DSB's interessenter

Vi har efter aftale undersøgt DSB's Miljørapport 2015 for perioden 01.01.2015 – 31.12.2015. DSB's Miljørapport 2015 er udarbejdet efter regnskabspraksis beskrevet på side 6.

Vi skal udtale os om DSB's Miljørapport 2015. Vores konklusion i erklæringen udtrykkes med begrænset sikkerhed.

Ledelsens ansvar for DSB's Miljørapport

DSB's ledelse har ansvaret for udarbejdelsen af DSB's Miljørapport 2015 i overensstemmelse med regnskabspraksis beskrevet på side 6.

DSB's ledelse har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som DSB's ledelse anser for nødvendig for at udarbejde DSB's Miljørapport 2015 uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om DSB's Miljørapport 2015 på grundlag af vores arbejde. Vi har udført vores arbejde i overensstemmelse med ISAE 3000 Andre erklæringer med sikkerhed end revision eller review af historiske finansielle oplysninger og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning med henblik på at opnå begrænset sikkerhed for vores konklusion.

Ernst & Young Godkendt Revisionspartnerselskab er underlagt international standard om kvalitetsstyring, ISQC 1, og anvender således et omfattende kvalitetsstyringssystem, herunder dokumenterede politikker og procedurer vedrørende overholdelse af etiske krav, faglige standarder og gældende krav i lov og øvrig regulering.

Vi har overholdt kravene til uafhængighed og andre etiske krav i FSR – danske revisorerers retningslinjer for revisors etiske adfærd (etiske regler for revisorer), der bygger på de grundlæggende principper om integritet, objektivitet, faglig kompetence og fornøden omhu, fortrolighed og professionel adfærd.

Som led i vores undersøgelse har vi udført følgende handlinger:

- Interviews af relevante medarbejdere med ansvar for udarbejdelse af DSB's Miljørapport 2015.
- Kontrol af, om data er indsamlet, vurderet og kvalitetskontrolleret som foreskrevet i DSB's manual til indsamling af miljødata.
- På stikprøvebasis er opgørelsen af energiforbrug sammenholdt med indrapportering fra dataleverandører.
- Analytiske reviews, herunder trendanalyser, af data indleveret af DSB.
- Vurdering af, om den af ledelsen valgte regnskabspraksis er passende og om de af ledelsen udøvede skøn er rimelige.

Det er vores opfattelse, at det udførte arbejde giver et tilstrækkeligt grundlag for vores konklusion.

Omfanget af de handlinger, vi har udført ved vores undersøgelser, er mindre end ved en erklæringsopgave med høj grad af sikkerhed. Som følge heraf er den grad af sikkerhed, der er for vores konklusion, betydeligt mindre end den sikkerhed, der ville være opnået, hvis der var udført en erklæringsopgave med høj grad af sikkerhed.

Konklusion

På baggrund af det udførte arbejde og det opnåede bevis er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til at konkludere, at DSB's Miljørapport 2015 ikke i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med regnskabspraksis beskrevet på side 6.

København, den 25. februar 2016
ERNST & YOUNG
Godkendt Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 30 70 02 28



Michael N. C. Nielsen
Statsaut. revisor



Carina Ohm
Executive Director

