

MILJØ- RAPPORT 2016



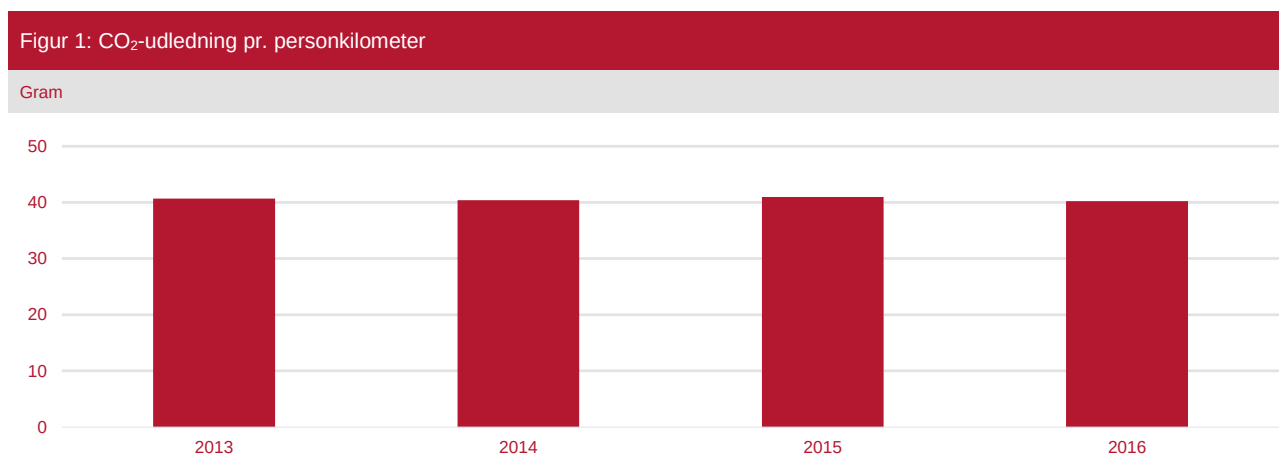
Indhold

Miljø og klima.....	3
Regnskabspraksis	7
Miljønøgletal	9
Årsopgørelse 2016	10
Påtegning.....	14

Miljø og klima

DSB har i 2016 fastsat et strategisk målpunkt for bæredygtighed defineret som udledning af gram CO₂ fra togdriften pr. personkilometer. Nedenstående figur viser udviklingen gennem de seneste år.

Med en udledning på ca. 40 gram pr. personkilometer er toget klimamæssigt meget konkurrencedygtigt i forhold til andre transportmidler, idet biler og fly begge udleder ca. 100 gram CO₂ pr. personkilometer, mens busser udleder ca. 60 gram.



DSB har gennem miljøpolitikken fokus på at reducere såvel virksomhedens belastning af det omkringliggende miljø som at bidrage til transportsektorens samlede omstilling og reduktion af klimabelastningen.

Den fortsatte elektrificering af hovednettet i Danmark vil betyde et faldende energiforbrug og CO₂-udledning på grund af ændringen fra diesel til el. Derudover kommer en forventet faldende CO₂-udledning på grund af den forventede højere andel af vedvarende energi i det danske energimix.

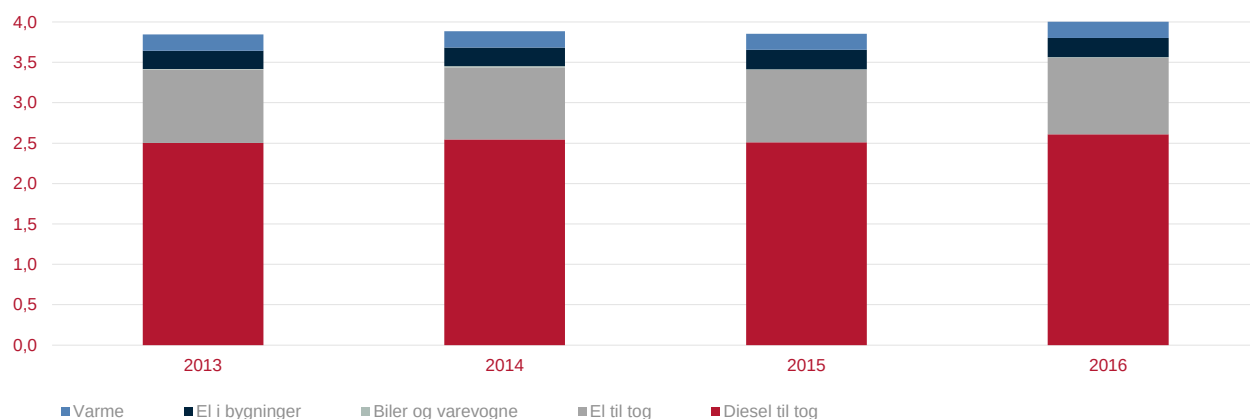
DSB's samlede energiforbrug til tog er steget med 4 procent i forhold til 2015. Stigningen har såvel været i diesel- som i elforbruget. Dette skyldes en merproduktion som følge af ID-kontrollen i Kastrup, et øget pladsudbud i fjerntrafikken og en ændret materielanvendelse.

Omkring 90 procent af DSB's samlede energiforbrug anvendes til togdriften.

Energiforbruget til andet end togdrift er uændret siden 2015.

Figur 2: Energiforbrug

GJ (mio.)



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

DSB's samlede CO₂-udledning er faldet med 5 procent i forhold til 2015. Dette skyldes et fald for både togproduktet og virksomheden, som skyldes det forbedrede energimix for både el og fjernvarme.

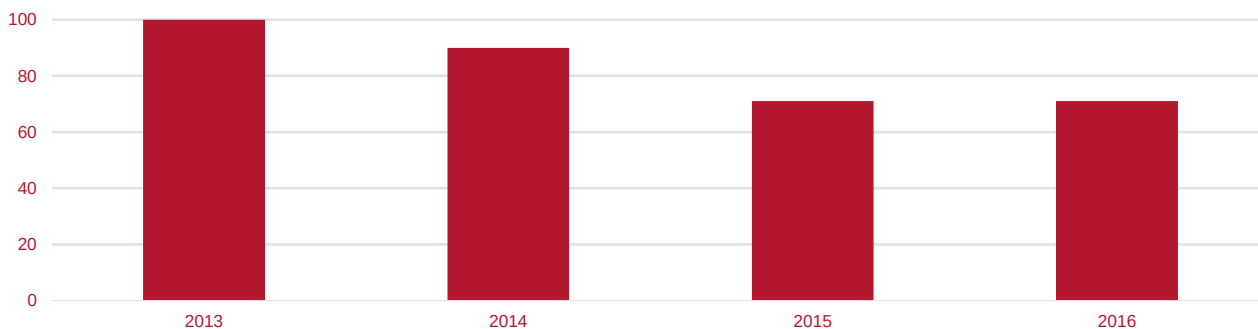
DSB gennemførte i 2016 et energisyn og er optaget på Energistyrelsens positivliste over virksomheder, der har gennemført et energisyn. Energisynet er et krav til alle store virksomheder i hele EU og skal omfatte mindst 90 procent af virksomhedens samlede energiforbrug. I DSB har energisynet omfattet energiforbruget til togdrift samt energiforbruget i Klargøringscenter Kastrup.

Energisynet gør status over energiforbruget i de udvalgte områder samt opstiller mulige tiltag til reduktioner. For Klargøringscenter Kastrup arbejdes der videre med en eventuel tilslutning til fjernvarme, nedlukning af lokalt kraft- og varmegværk og reinvesterings i udsugning.

Dieseltog giver anledning til lokal påvirkning af luftkvaliteten i form af partikler, NO_x mv. DSB har størst fokus på en reduktion af partikler - herunder de ultrafine partikler.

Figur 3: Partikeludledning

Indeks



Den samlede udledning af partikler (opgjort som masse) fra dieseltogene er uændret i forhold til 2015, men er faldet med 30 procent siden 2013. Årsagen er en reduceret anvendelse af MR-togsæt og ME-lokomotiver samt montering af katalysatorer på MR-togsæt.

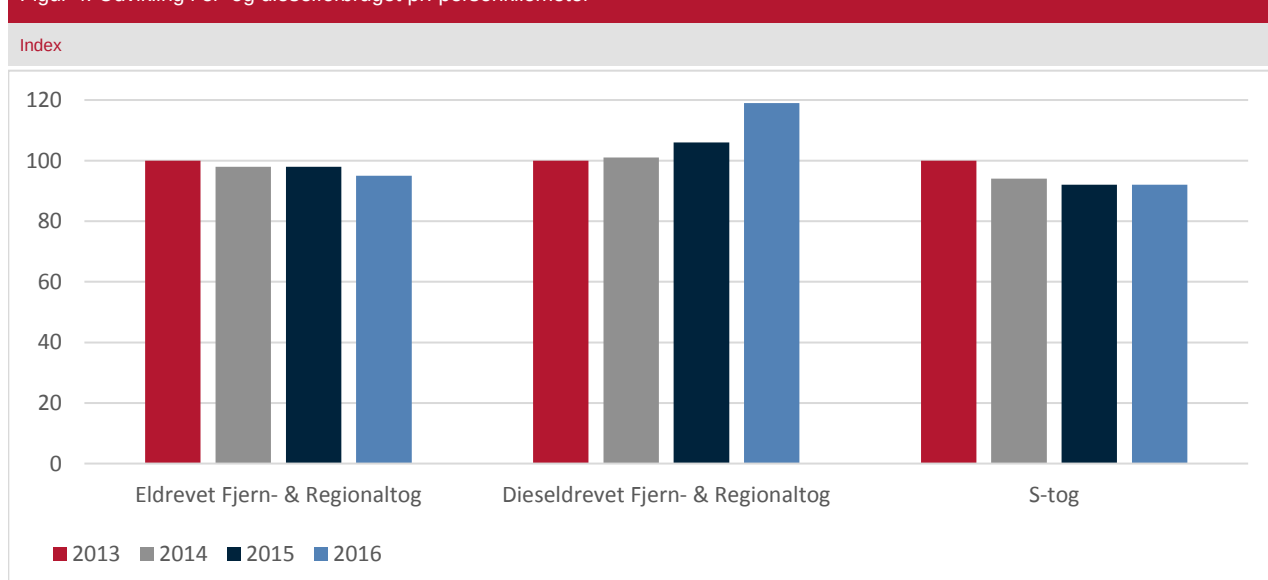
DSB arbejder fortsat med at implementere forskellige prototyper til reduktion af kundernes og medarbejdernes udsættelse for ultrafine partikler.

CO₂-udledningen pr. personkilometer for DSB's eltogsdrift er faldet markant, hvilket skyldes, at energimixet i Danmark indeholder en større andel af vedvarende energi. Stigningen for dieseltrafikken skyldes en faldende belægningsgrad samt en større anvendelse af materieltyper med højere energiforbrug pr. pladskilometer.

Tabel 1: Udvikling i energiforbrug og CO₂-udledning

Ændring fra 2015 til 2016	Energiforbrug pr. pladskilometer	Energiforbrug pr. personkilometer	CO ₂ -udledning pr. personkilometer
Fjern- & Regionaltog			
- Dieseltog	6%	12%	12%
- El-tog	-6%	-3%	-31%
S-tog	6%	0%	-29%

Figur 4: Udvikling i el- og dieselforbruget pr. personkilometer



DSB arbejder fortsat på at reducere energiforbruget i bygninger og faste anlæg. Der er i 2016 blandt andet gennemført følgende tiltag:

- På hovedparten af S-togsperronerne er belysningen udskiftet til LED i efteråret 2015 med fuld effekt på ca. 1 GWh i 2016
- Optimering af ventilationssystem på Klargøringscenter København. Fuld effekt i 2017
- Ny gaskedel på Klargøringscenter Kastrup. Fuld effekt i 2017.

Der har i 2016 været tre spilduheld fra tog under kørsel. Der er for alle tre uheld etableret dialog med kommunen og gennemført afværge foranstaltninger. I de af sagerne, hvor der er gennemført jordbundsprøver, er det konstateret, at olien ikke udgør nogen risiko. I den sidste sag afventes en gravetilladelse.

Antallet af klager fra naboer og kunder over støj og røg er faldet fra 147 i 2015 til 93 i 2016.

Klager og henvendelser fordeler sig på:

Støj uden for tog: 34

Støj inde i tog: 17

Røg: 2

Støj og røg: 15

Luftkvalitet uden for tog: 11

Luftkvalitet inde i tog: 14

Støj uden for tog er typisk støj fra ME-diesellokomotiver i tomgang på vendespor/klargøringsområder. Støj inde i toget skyldes typisk S-tog med flader på et/flere hjul.

I to sager har en kommune været indblandet - dog uden håndhævelse (Aarhus og København). Begge sager omhandler støj.

DSB har på grund af etablering af Letbanen i Aarhus indstillet trafikken mellem Grenaa og Odder. Dette har i efteråret 2016 muliggjort en udskiftning af materiellet på strækningen Roskilde-Køge-Næstved fra MR-togsæt til Desiro-togsæt. Dette har reduceret både støjpåvirkningen og påvirkningen fra partikler.

Ultrafine partikler og luftforurening generelt giver også anledning til en række henvendelser - dels om luftkvaliteten på Nørreport station og dels om risikoen ved at køre med dieseltog (ME- og MR-togsæt). Banedanmarks målinger af luftkvaliteten på Nørreport station 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 procent ejede) indgår fuldt i alle opgørelser i 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 "Miljøhåndbog - indsamling af miljødata". Håndbogen beskriver rolle- og ansvarsfordeling mellem centrale og de centrale 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 pr. litera (togtype) registreres automatisk ved tankning. Dertil kommer et svind (forskellen på tanket og modtaget mængde) fra faste tankanlæg, som fordeles på de forskellige litera. DSB afregner kørestrømforbruget på baggrund af faktura modtaget fra Banedanmark. Elforbruget fordeles på litera 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.

Luftemissionerne fra elforbruget til kørestrøm og el til faste anlæg er baseret på en eldeklaration fra Energi.dk. Deklarationen opgør udledningen af CO₂, SO₂, NO_x, HC, CO og støv pr. kWh. Der er benyttet et middeltal for 2014 og 2015.

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 TEMA2015. Emission af SO₂ er korri-
geret i forhold til svovlindholdet i henholdsvis benzin og diesel.

Nøgletal for emissioner forbundet med skolerejser med færges 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 2014
og 2015. Den termiske produktion dækker 67 procent af den samlede danske fjernvarmeproduk-
tion. Nøgletallet er beregnet ud fra energiindholdsmetoden og er korrigeret for 20 procent nettab
i distributionsnettet.

Nøgletal for CO₂, SO₂ og NO_x fra bygninger er for gas og fyringsolie baseret på 2015-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-nøg-
letallet for kørestrøm anvendt og korrigeret for 5 procent nettab i distributionsnettet.

Indeksering

I årsopgørelsen er forbrug og udledninger for 2016 opgjort i absolutte mængder. 2013 er basis-
året for indeksering.

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

Til miljødeklarationen for togprodukter anvender vi for toget årets energiforbrug og udledning
samt årets gennemsnitlige belægningsgrad.

Til miljødeklarationer for materieltyper bruger DSB 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 2016

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

I årsopgørelsen fremgår absolutte forbrug og udledninger for 2016 samt indekserede forbrug og udledninger for perioden 2013-2016.

Miljødeklaration for togprodukter 2016

Togprodukt	Energiforbrug	CO ₂
Pr. personkilometer	MJ	g
S-tog	0,22	15
Regionaltog	0,88	65
InterCitytog	0,49	36
Lyntog	0,40	30

Miljødeklarationen for togproduktet viser energiforbrug og CO₂ udledning pr. personkilometer fra DSB's produkter i 2016.

Miljødeklarationer for materieltyper 2016

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)	0,05	3,7	0,6	2,3	1,7	1,7	0,1	0,0
Desiro (diesel)	0,29	21,4	0,1	168,8	26,5	96,5	0,0	3,6
ME og dobbeltdækkervogne (diesel)	0,32	23,5	0,1	306,8	17,9	37,5	0,0	9,9
Øresundstog (el)	0,09	6,4	0,001	0,004	0,003	0,003	0,0002	0,0
MR (diesel)	0,42	31,0	0,2	468,9	67,4	104,8	0,0	23,4
IR4 (el)	0,09	6,0	0,001	0,004	0,003	0,003	0,0002	0,0
IC3 (diesel)	0,27	19,7	0,1	112,9	5,9	12,5	0,0	0,9
IC4 (diesel)	0,59	43,9	0,3	248,5	14,6	30,9	0,0	2,1

Miljødeklarationen for togtyper viser energiforbruget og emissioner pr. pladskilometer fra DSB's togtyper i 2016.

Årsopgørelse 2016

Forbrug							
	Note	Indeks 2013	Indeks 2014	Indeks 2015	Indeks 2016	Mængde 2016	Enhed
Energiforbrug							
Tog, total							
El		100	98	99	104	262.674	MWh
Diesel		100	102	100	104	72.372.376	liter
Virksomhed, total		100	107	101	101	121.922	MWh
El	1	100	100	102	105	67.482	MWh
Varme (graddagekorrigeret)	1	100	116	99	97	54.440	MWh
Direkte energiforbrug							
Togproduktet (F&R) (diesel)		100	102	100	104	72.372.376	liter
Togdrift		100	102	100	104	72.372.376	liter
Virksomheden							
Biler og varevogne							
Diesel		100	57	45	34	142.489	liter
Benzin	2	100	83	45	0	0	liter
Varme (graddagekorrigeret)		100	146	105	109	12.138	MWh
Fyringsolie	1	100	188	169	165	1.087	MWh
Gas	1	100	143	101	106	11.051	MWh
Indirekte energiforbrug							
Togproduktet (el)		100	98	99	104	262.674	MWh
S-tog		100	96	96	97	121.615	MWh
Fjern- og regionaltog		100	100	102	111	141.059	MWh
Virksomheden		100	103	101	100	109.784	MWh
El	1	100	100	102	105	67.482	MWh
Fjernvarme inkl. damp (graddagekorrigeret)	1	100	108	98	94	42.302	MWh
Vandforbrug		100	126	137	131	192.148	m³
Kemiske produkter (udvalgte)							
Kvælstofindhold i glatførebekæmpelsesmidler		-	-	-	-	11,4	ton
Ukrudtbekæmpelsesmidler		-	-	-	-	23,2	kg aktivt stof

Basisår for indeksering er 2013 = 100.

Udledninger (CO ₂)							
	Note	Indeks 2013	Indeks 2014	Indeks 2015	Indeks 2016	Mængde 2016	Enhed
Luftemissioner, beregnede							
CO ₂		100	101	99	94	274.823	ton
Produkt		100	101	99	95	245.650	ton
Virksomhed		100	102	98	84	29.173	ton
Direkte energiforbrug (GHG* protokol scope 1)		100	102	100	103	195.016	ton
Produkt	3	100	101	100	104	192.076	ton
Fjern- og regionaltog (diesel)		100	101	100	104	192.076	ton
Virksomhed		100	117	86	84	2.940	ton
Biler og varevogne (benzin og diesel)	2	100	58	45	33	378	ton
Varme (fyringsolie og gas)		100	146	106	110	2.561	ton
Indirekte energiforbrug (GHG* protokol scope 2)		100	99	101	77	64.353	ton
Produkt	3	100	97	101	76	44.717	ton
S-tog (el)		100	96	98	71	20.704	ton
Fjern- og regionaltog (el)		100	99	104	81	24.014	ton
Virksomhed		100	102	101	80	19.636	ton
Elforbrug faste installationer		100	99	105	76	12.093	ton
Fjernvarme inkl. damp		100	109	93	89	7.543	ton
Udvalgte transport underleverandører (GHG* protokol scope 3)		100	103	81	77	15.454	ton
Produkt		100	107	74	68	8.857	ton
Erstatningsbusser		100	128	149	135	6.707	ton
S-tog	4	100	179	145	425	3.724	ton
Fjern- og regionaltog		100	117	150	73	2.983	ton
Taxa		100	65	61	102	43	ton
Skolerejser	5	100	95	27	26	2.107	ton
Busser		100	70	168	167	608	ton
Færger		100	96	20	20	1.499	ton
Virksomhed		100	94	94	94	6.597	ton
Tjenesterejser med fly		100	54	48	59	195	ton
Tjenestekørsel i egen bil		100	108	100	61	32	ton
Taxa		100	142	158	192	182	ton
Medarbejdernes transport til og fra arbejde		100	95	95	95	6.188	ton

Basisår for indeksering er 2013 = 100.

* GHG = Greenhouse Gas protocol

Udledninger (øvrige emissioner)							
	Note	Indeks 2013	Indeks 2014	Indeks 2015	Indeks 2016	Mængde 2016	Enhed
Luftemissioner, beregnede							
NO _x		100	95	85	88	1.598	ton
Produkt	3	100	95	85	88	1.580	ton
Fjern- og regionaltog (diesel)		100	95	85	89	1.552	ton
Fjern- og regionaltog (el)		100	94	87	70	14,7	ton
S-tog (el)		100	94	85	64	12,7	ton
Virksomhed		100	93	81	70	18,3	ton
Biler og varevogne (benzin og diesel)	2	100	52	35	23	0,8	ton
Varme (fjernvarme, fyringsolie og gas)		100	106	90	90	10,1	ton
Elforbrug faste installationer		100	94	87	66	7,4	ton
SO ₂		100	110	106	87	12,7	ton
Produkt	3	100	113	113	87	8,5	ton
Fjern- og regionaltog (diesel)		100	102	100	104	1,2	ton
Fjern- og regionaltog (el)		100	115	116	88	3,9	ton
S-tog (el)		100	115	114	80	3,4	ton
Virksomhed		100	104	93	87	4,3	ton
Biler og varevogne (benzin og diesel)	2	100	58	45	33	0,002	ton
Varme (fjernvarme, fyringsolie og gas)		100	96	71	90	2,3	ton
Elforbrug faste installationer		100	114	117	83	2,0	ton
HC		100	92	80	76	124	ton
Produkt	3	100	92	80	76	124	ton
Fjern- og regionaltog (diesel)		100	95	83	80	104	ton
Fjern- og regionaltog (el)		100	82	70	61	10,7	ton
S-tog (el)		100	82	68	55	9,2	ton
CO		100	89	79	77	237	ton
Produkt	3	100	89	79	77	237	ton
Fjern- og regionaltog (diesel)		100	89	78	77	216	ton
Fjern- og regionaltog (el)		100	97	90	83	11,2	ton
S-tog (el)		100	98	88	75	9,7	ton
Partikler (TSP)		100	90	71	71	36	ton
Produkt	3	100	90	71	71	36	ton
Fjern- og regionaltog (diesel)		100	90	71	71	36	ton
Støv		100	131	140	85	1,2	ton
Produkt	3	100	131	140	85	1,2	ton
Fjern- og regionaltog (el)		100	131	141	89	0,64	ton
S-tog (el)		100	131	138	81	0,56	ton
Drivhusgasser						2,2	ton
HFC	6	-	-	-	-	2,2	ton

Basisår for indeksering er 2013 = 100.

Udledninger							
	Note	Indeks 2013	Indeks 2014	Indeks 2015	Indeks 2016	Mængde 2016	Enhed
Affald						12.299	ton
Affald (ekskl. byggeaffald)		100	106	112	116	9.402	ton
Til genanvendelse		100	104	102	96	2.697	ton
Til forbrænding		100	96	97	104	4.646	ton
Til specialbehandling		100	174	247	287	2.026	ton
Til deponering		100	149	87	56	32	ton
Byggeaffald						2.897	ton
Til genanvendelse		-	-	-	-	2.076	ton
Til forbrænding		-	-	-	-	142	ton
Til specialbehandling		-	-	-	-	18	ton
Til deponering		-	-	-	-	662	ton

Basisår for indeksering er 2013 = 100.

Noter

Note 1: El- og varmekonsum i faste anlæg

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

Note 2: Biler og varevogne

I 2016 har DSB kun leaset dieselmotorer, hvorfor der ikke er noget benzinkonsum. Den nedadgående udvikling skyldes, at DSB har udliciteret en betydelig del af den transport, der tidligere blev varetaget af DSB's egne biler og varevogne.

Note 3: Produkt

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

Note 4: Erstatningsbusser for S-tog

Emissionerne fra erstatningskørsel med bus eller taxa varierer i takt med antallet af sporarbejder og andre hændelser, hvor DSB må transportere kunderne med bus eller taxa i stedet for tog. Den store stigning i emissionerne fra erstatningskørsel med bus for S-tog er udtryk for, at der har været et større behov for erstatningskørsel som følge af sporarbejder, specielt på strækningen Køge-København H.

Note 5: Skolerejser

Opdaterede emissionsnøgletal fra TEMA2015 for færgerne er årsag til det store udsving i emissionen fra skolerejser med færge fra 2014 til 2015.

Note 6: 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.

Påtegning

Den uafhængige revisors erklæring på DSB's Miljørapport 2016

Til DSB's interessenter

Vi har efter aftale undersøgt DSB's Miljørapport 2016 for perioden 1. januar 2016 – 31. december 2016. DSB's Miljørapport 2016 er udarbejdet efter regnskabspraksis beskrevet på side 7.

Vi skal udtale os om DSB's Miljørapport 2016. 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 2016 i overensstemmelse med regnskabspraksis beskrevet på side 7.

DSB's ledelse har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som DSB's ledelse anser for nødvendig for at udarbejde DSB's Miljørapport 2016 uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om DSB's Miljørapport 2016 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 revisors 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 2016.
- 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 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 2016 ikke i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med regnskabspraksis beskrevet på side 7.

København, den 9. februar 2017

ERNST & YOUNG

Godkendt Revisionspartnerselskab

CVR-nr. 30 70 02 28

Michael N. C. Nielsen
Statsaut. Revisor

Carina Ohm
Executive Director

