CPH



KONCERNÅRSRAPPORT 2015

FACTS & FIGURES 2015

KØBENHAVNS LUFTHAVNE

CVR-nr. 14 70 72 04

KØBENHAVNS LUFTHAVNE - KONCERNÅRSRAPPORT 2015

I henhold til årsregnskabslovens § 149, stk. 2 er Koncernårsrapporten et uddrag af Københavns Lufthavnes fuldstændige årsrapport. Den fuldstændige årsrapport, inklusive årsrapporten for moderselskabet, Københavns Lufthavne A/S, (side 142-153) og den lovpligtige redegørelse for virksomhedsledelse kan downloades på www.cph.dk. Efter godkendelse på generalforsamlingen kan den fuldstændige årsrapport også rekvireres hos Erhvervsstyrelsen.

På side 63 fremgår fordeling af årets resultat samt foreslået udbytte.

GENERALFORSAMLING

Ordinær generalforsamling afholdes 12. april 2016 kl. 15.00 i Vilhelm Lauritzen Terminalen.

REDEGØRELSE FOR SAMFUNDSANSVAR

Afsnittene Segmenternes resultater og Ikke-finansielle resultater på side 25-47 redegør for, hvorledes Københavns Lufthavne A/S (CPH) i 2015 har arbejdet med de ikke-finansielle forretningsmål, og hvilke resultater CPH har opnået i årets løb. Sammen med det ikke-finansielle regnskab udgør siderne CPHs redegørelse for samfundsansvar, jf. årsregnskabslovens §§ 99a-b.

UDSAGN OM FREMTIDEN – RISICI OG USIKKERHEDER

Denne årsrapport indeholder udtalelser om fremtidige forhold, som omhandlet i US Private Securities Litigation Reform Act of 1995 og tilsvarende love i andre lande vedrørende forventninger til den fremtidige udvikling, herunder især fremtidig omsætning, driftsresultat, forretningsmæssig ekspansion og investeringer. Sådanne udsagn er usikre og forbundet med risici, idet mange faktorer, hvoraf en del vil være uden for CPHs kontrol, kan medføre, at den faktiske udvikling afviger væsentligt fra de forventninger, som indeholdes i årsrapporten. Sådanne faktorer omfatter blandt andet generelle økonomiske og forretningsmæssige forhold, ændringer i valutakurser, efterspørgsel efter CPHs serviceydelser, konkurrencefaktorer inden for luftfartsindustrien, driftsmæssige problemer i en eller flere af koncernens forretninger og usikkerheder vedrørende køb og salg af virksomheder. Se endvidere afsnittet "Risikostyring og risici" på side 48-51.

KØBENHAVNS LUFTHAVNE A/S
Lufthavnsboulevarden 6
2770 Kastrup
Danmark
Tlf.: 32 31 32 31
Fax: 32 31 31 32
E-mail: cphweb@cph.dk
Web: www.cph.dk
CVR-nr.: 14 70 72 04
Stiftet: 19. september 1990
Hjemsted: Tårnby Kommune

BENÆVNELSER
Københavns Lufthavne, CPH, koncernen, selskabet og Københavns Lufthavne A/S konsolideret med dets dattervirksomheder og associerede virksomheder bruges synonymt.

KØBENHAVNS LUFTHAVN
Den af Københavns Lufthavne A/S ejede lufthavn i Kastrup.

ROSKILDE LUFTHAVN
Den af Københavns Lufthavne A/S ejede lufthavn i Roskilde.

UDGIVET AF KØBENHAVNS LUFTHAVNE A/S

DESIGN OG LAYOUT
kindly.dk

OVERSÆTTELSE
Borella Projects

ISSN: 1904-2566

INDHOLDSFORTEGNELSE

LEDELSESBERETNING
Brev fra bestyrelsen 4
CPH Express 7
Brev fra direktionen 16
Finansiel redegørelse 20
Segmenternes resultater 25
Ikke-finansielle resultater 35
Risikostyring og risici 48
Aktierelateret information 52
Henvisning til redegørelse for virksomhedsledelse 54
Bestyrelse og direktion 56

KONCERNREGNSKAB **59**
Konsolideret finansielt regnskab 61
Konsolideret ikke-finansielt regnskab 101

ERKLÆRINGER **135**
Ledelsespåtegning 136
Den uafhængige revisors erklæringer 138
Den uafhængige revisors erklæring
med begrænset sikkerhed om ikke-finansielle oplysninger 140

Ledelsesberetningen, som defineret af den danske årsregnskabslov, fremgår af side 4-58.
Denne rapport er udgivet på både dansk og engelsk. I tilfælde af uoverensstemmelser er den danske udgave gældende.

> Københavns Lufthavn spiller en vigtig rolle for vækst og arbejdspladser

BREV FRA BESTYRELSEN

BREV FRA BESTYRELSEN

Københavns Lufthavn spiller en vigtig rolle for vækst og arbejdspladser i Danmark og Øresundsregionen. Lufthavnen er en vital del af den danske infrastruktur og skaber national sammenhængskraft og international tilgængelighed.

Det overordnede mål for Københavns Lufthavne A/S (CPH) er at skabe tilgængelighed og økonomisk vækst, der gavner både forretningen og det omgivende samfund i hele Danmark og Sydsverige.

I en globaliseret økonomi er god tilgængelighed afgørende for at tiltrække og fastholde virksomheder og arbejdspladser. Vi ønsker at styrke Nordeuropas foretrukne knudepunkt, eftersom konkurrenceevnen i hele regionen er meget afhængig af, at lufthavnen og ruteudbuddet udvikles og vokser. Derfor arbejder vi efter en langsigtet vækst- og udbygningsplan, der beskriver, hvordan lufthavnen kan udvikles til at være rammen om op til 40 mio. rejsende om året.

EN VÆKSTSTRATEGI FOR LUFTFARTEN

Målet om mange nye destinationer og vækst frem mod 40 mio. rejsende er kun muligt at nå i et tæt og produktivt samarbejde mellem lufthavnen, kunderne og alle vigtige interessenter – fra politikere og myndigheder til organisationer, virksomheder og turistindustrien generelt.

Vi hilser det derfor meget velkomment, at den danske regering nu har taget initiativ til en national luftfartsstrategi, der skal understøtte væksten i sektoren til gavn for hele landet. Vi ser frem til at arbejde tæt sammen med regeringen og de øvrige aktører inden for luftfarten om det konkrete indhold i denne strategi, som skal styrke Danmark og Københavns Lufthavn i den intensive konkurrence med andre regioner og knudepunkter i Europa. I den forbindelse er vi særligt opmærksomme på, at Københavns Lufthavn spiller en nøglerolle for virksomheder og borgere i hele Danmark og Sydsverige, og ikke kun i hovedstadsområdet.

Vi har nu gennem fire år skabt vækst på grundlag af vores World Class Hub-strategi, som både adresserer den aeronautiske og den ikke-aeronautiske forretning. Igen i 2015 satte Københavns Lufthavn passagerrekord. I alt 26,6 mio. rejsende brugte lufthavnen, en stigning på 3,8% i forhold til 2014.

Vores aeronautiske forretning skabte gode resultater i 2015. Et vedholdende fokus på effektive processer og faciliteter samt tæt samarbejde med flyselskaberne var baggrunden for en betydelig vækst på både de interkontinentale ruter og Europatrafikken.

Indenrigsproduktet blev løftet og knyttet langt bedre sammen med både den internationale trafik og den kollektive transport til og fra lufthavnen. Det giver alle danskere og sydsvenskere muligheder for hurtigt og effektivt at rejse via Københavns Lufthavn ud i verden.

Den ikke-aeronautiske forretning var i 2015 fortsat god til at ramme efterspørgslen fra de rejsende. Nye brands i shoppingcentret samt forbedrede onlineløsninger for både parkering og shoppingcenter bidrog til, at den ikke-aeronautiske omsætning steg, samtidig med at passagertilfredsheden blev fastholdt på et meget højt niveau.

Udbygningen frem mod de 40 mio. årlige rejsende er i gang, og 2015 var ligesom det foregående år præget af betydelige investeringer i lufthavnens kapacitet og vækstmuligheder. Bl.a. blev Finger C udbygget, Terminal 2 renoveret og udvidet, den centrale sikkerhedskontrol udvidet med to ekstra spor, det særlige sikkerhedsområde (CSRA) udvidet for at reducere flyselskabernes omkostninger, og den ene hovedbane blev renoveret og udvidet for at kunne modtage Airbus 380, som begyndte at operere dagligt til Dubai fra 1. december 2015.

ANSVARLIG VÆKST

Det er meget vigtigt, at vækst og udvikling i Københavns Lufthavn sker med respekt for miljøet og med fokus på høj sikkerhed for de rejsende og alle, der arbejder i lufthavnen. Nogle af de vigtigste områder i vores arbejde med ansvarlighed er energibesparelser og medarbejdertrivsel. I 2015 opnåede CPH en stor energibesparelse på 5,28 GWh, hvilket

BREV FRA BESTYRELSEN

bringer os et godt skridt nærmere vores mål om CO_2-neutral vækst. Årets engagements-undersøgelse viste igen en meget høj medarbejdertilfredshed, ligesom vi har oplevet en markant reduktion i antallet af arbejdsulykker.

2015 har i Danmark ligesom i resten af Europa været præget af et skarpt fokus på terrorisme og sikkerhed. CPH har i tæt samarbejde med myndighederne håndteret udviklingen og de nye krav på en kompetent måde, der sikrer, at alle rejsende fortsat kan føle sig trygge ved at bruge lufthavnen.

Bestyrelsen vil gerne takke CPHs dygtige medarbejdere og ledelse for de flotte resultater, der er opnået i 2015. Resultaterne vidner om, at Københavns Lufthavn er på rette vej i bestræbelserne på at skabe tilgængelighed og vækst – frem mod de 40 mio. rejsende om året.

Bestyrelsen
i Københavns Lufthavne A/S

Vi skaber international tilgængelighed

CPH EXPRESS

ÅRSRAPPORTEN PÅ 5 MINUTTER

VI VIL VÆRE
DEN BEDSTE DEL AF REJSEN



CHECK-IN

- Parkeringsfaciliteter
- Faciliteter til check-in, bagagetransport og -sortering
- CPH passagerservice
- Security

- Transport til lufthavnen (metro, tog etc.)
- Check-in af passagerer
- Håndtering af bagage



SHOPPING & DINING

- Udvikling af butiks- og serviceudbud
- Udlejning af lejemål
- Vedligehold og rengøring af faciliteter

- Drift af butikker og restauranter



AFREJSE

- Gatefaciliteter
- Safety, herunder brandvæsen og redningsmandskab

- Paskontrol
- Boarding af passagerer
- Brændstoflevering
- Cateringservices
- Afisning af fly
- Starttilladelse fra Kontroltårnet (Naviair)



ANKOMST

- Bustransport til og fra fly
- Bagagefaciliteter

- Landingstilladelse fra Kontroltårnet (Naviar)
- Håndtering af bagage
- Told

- **CPHs ANSVAR**
- **SAMARBEJDSPARTNERES ANSVAR**

VI SKABER
INTERNATIONAL TILGÆNGELIGHED



DIREKTE RUTER TIL

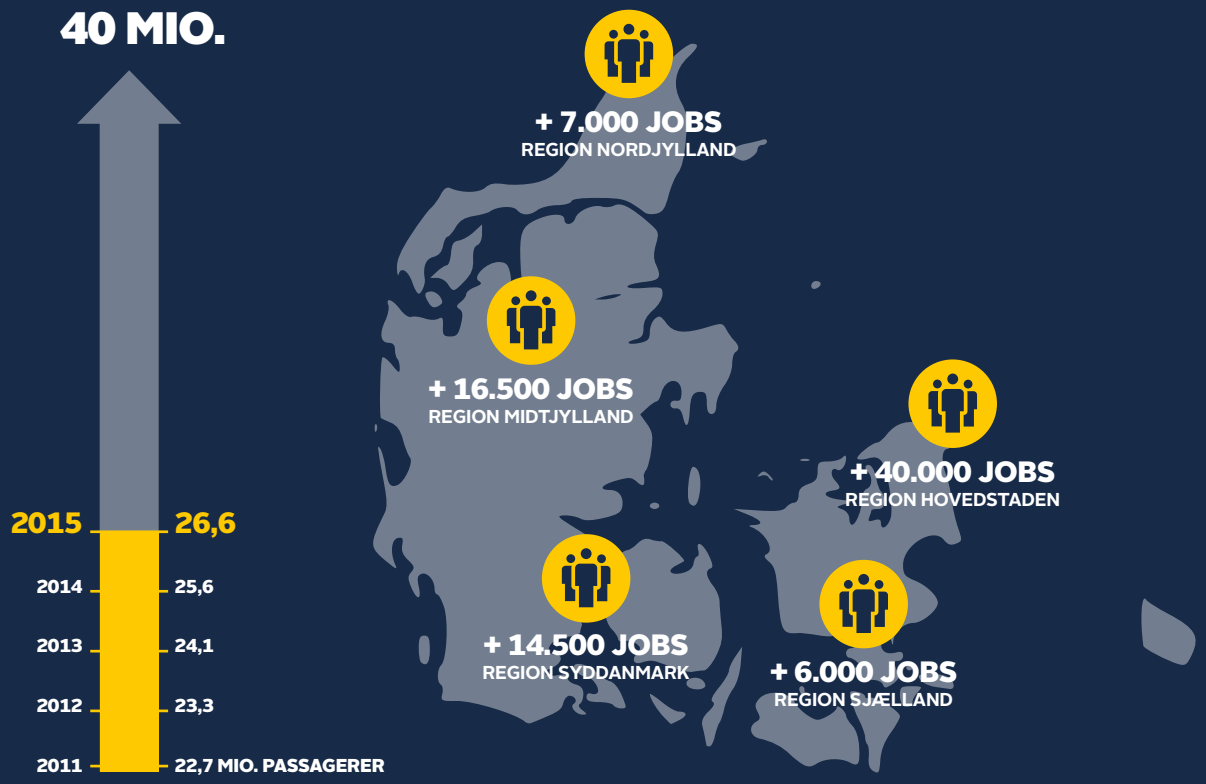
156

DESTINATIONER

32 interkontinentale destinationer

VI UDVIKLER

FREMTIDENS LUFTHAVN MED PLADS TIL 40 MIO. PASSAGERER



DET HANDLER OM 84.000 ARBEJDSPLADSER

– HALVDELEN UDENFOR HOVEDSTADEN*

Jo mere tilgængelig verden er for danske virksomheder – og jo flere flyruter, turister og forretningsfolk vi kan tiltrække – jo mere vækst og jo flere arbejdspladser vil der blive skabt i hele landet.

UDBYGNINGEN AF KØBENHAVNS LUFTHAVN VIL GAVNE HELE LANDET

* KILDE: OXFORD RESEARCH

2015 OVERBLIK

AERONAUTISK SEGMENT



26,6 MIO.
PASSAGERER I 2015

Det samlede antal passagerer steg med 3,8% ift. 2014. Dette er rekord for femte år i træk.



156 DESTINATIONER
DIREKTE FRA KØBENHAVNS LUFTHAVN

I 2015 fik CPH 10 nye destinationer, og 13 ruter blev åbnet til allerede serviserede destinationer.



DKK 1.027,8 MIO.
INVESTERET I KØBENHAVNS LUFTHAVN

Aeronautiske investeringer i 2015 omfattede bl.a. udbygningen af Finger C samt renovering og udvidelse af bane 22L/04R for at skabe plads til den interkontinentale vækst og tage imod verdens største passagerfly, A380.

I den vestlige del af Terminal 2 afsluttede CPH ombygningen af kontorfaciliteterne og udvidelsen af passagerområdet, og den centrale sikkerhedskontrol blev udvidet med to spor for at kunne servicere det stigende antal passagerer.



FEM FØRSTEPLADSER
KØBENHAVNS LUFTHAVN BLANDT VERDENS BEDSTE

I 2015 modtog Københavns Lufthavn en række priser, bl.a.:

- Verdensmester i ruteudvikling (World Routes 2015)
- Verdens mest punktlige mellemstore lufthavn (OAG League 2015)
- Europas mest effektive lufthavn (Air Transport Research Society)
- Europas bedste bagageudlevering (Skytrax)
- Nordeuropas bedste lufthavn (Skytrax)

2015 OVERBLIK

IKKE-AERONAUTISK SEGMENT

4,9% STIGNING
I DEN IKKE-AERONAUTISKE OMSÆTNING



7,7% STIGNING I OMSÆTNINGEN I SHOPPINGCENTRET

Skyldes hovedsageligt en stærk performance i TAXFREE-butikkerne samt et nyt og forbedret udbud af restauranter og butikker.



3,8% STIGNING I OMSÆTNINGEN I PARKERING

Skyldes styrkede målrettede kampagner, fokus på onlinetilbud samt vækst i antallet af lokalt-afgående passagerer.



3,2% STIGNING I OMSÆTNINGEN I HOTELAKTIVITET

Belægningsprocenten på Hilton hotel var over 87% i 2015 mod 86% i 2014, hvilket understreger den store efterspørgsel efter hotellet.

SOCIALE RESULTATER

81 POINT
PÅ CPHs TRIVSELSINDEKS

1 point stigning ift. 2014.
Der måles på en skala fra 0 til 100.

21% FÆRRE
ARBEJDSULYKKER

3,5 færre arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer (13,0 i 2015 mod 16,5 i 2014).

MILJØMÆSSIGE RESULTATER

5,28 GWh
ENERGIBESPARELSE

I perioden 2013-2015 har CPH gennemført energibesparelser for i alt 12,3 GWh, dvs. 72% af CPHs 2020-mål.

1,1 KG CO_2
PR. PASSAGER

0,1 kg CO_2 pr. passager mindre end sidste år (2014: 1,2 kg CO_2 pr. passager).

2015 OVERBLIK

FINANSIELLE RESULTATER

4.061,9 MIO.

OMSÆTNING

Omsætningen steg 5,0% til DKK 4.061,9 mio. (2014: DKK 3.867,5 mio.), hvilket hovedsageligt skyldes stigningen i passagertallet på 3,8%, flere internationale passagerer, øget omsætning fra shopping-centret grundet bedre mix af shops og brands samt en positiv udvikling i TAX FREE-butikkerne.

1.148,4 MIO.

INVESTERINGER

I 2015 udgjorde investeringerne i alt DKK 1.148,4 mio. CPH har fortsat det høje investeringsniveau i henhold til den nuværende takstaftale til gavn for passagerer og flyselskaber.

1.418,0 MIO.

RESULTAT FØR SKAT KORRIGERET FOR SÆRLIGE FORHOLD

Resultat før skat korrigeret for særlige forhold for 2015 var DKK 1.418,0 mio., hvilket er på niveau med det, der blev udmeldt på side 5 i delårsrapporten for tredje kvartal 2015 af 3. november 2015.
Det rapporterede resultat før skat steg til DKK 1.403,9 mio. (2014: DKK 1.263,2 mio.), hvilket primært skyldes den øgede omsætning, CPHs fortsatte fokus på effektivisering af driftsomkostningerne samt lavere omkostninger til snerydning.

1.096,8 MIO.

RESULTAT EFTER SKAT KORRIGERET FOR SÆRLIGE FORHOLD

Korrigeret for særlige forhold steg resultat efter skat 13,0% til DKK 1.096,8 mio. (2014: DKK 970,3 mio.). Det rapporterede resultat efter skat udgjorde DKK 1.086,0 mio. (2014: DKK 958,4 mio.).
Stigningen i resultat efter skat skyldes primært det høje aktivitets-niveau, omkostningseffektivitet, forbedrede lånevilkår og lavere effektiv skatteprocent.

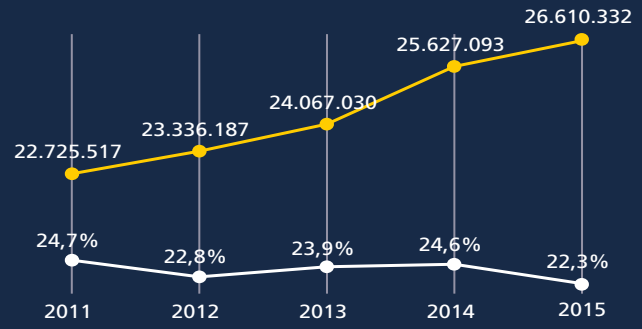
REFINANSIERING CPH udstedte obligationer i USPP-markedet for fjer-de gang i 2015, og for første gang i DKK. Det nye lån har en nominel værdi på DKK 1.055 mio. og en løbetid på ti år. Samtidig indfriede CPH et lån på DKK 656 mio. (USD 100 mio.).

SAMLET UDBYTTE Det anbefales, at der udbetales et endeligt udbytte på DKK 615,2 mio., svarende til DKK 78,38 pr. aktie. Det samlede udbytte udgør herefter DKK 1.086,0 mio., svarende til DKK 138,38 pr. aktie efter interim-udbytte ved halvåret på DKK 470,8 mio.

2015 OVERBLIK

HOVED- OG NØGLETAL

PAX
(Passagerer)



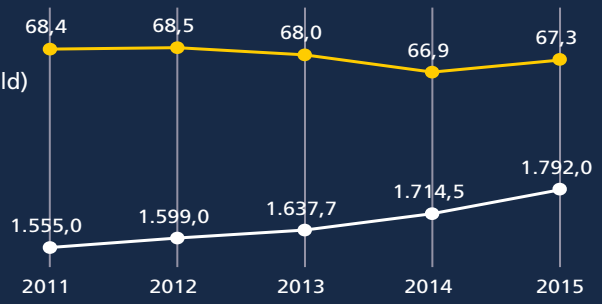
- Passagerer
- Transfer %

OMSÆTNING
(Korrigeret for særlige forhold)



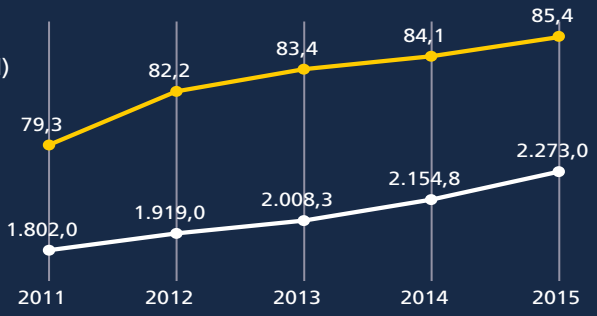
- Omsætning/Pax (DKK/PAX)
- Omsætning (DKK mio.)

OPEX
(Driftsomkostninger korrigeret for særlige forhold)



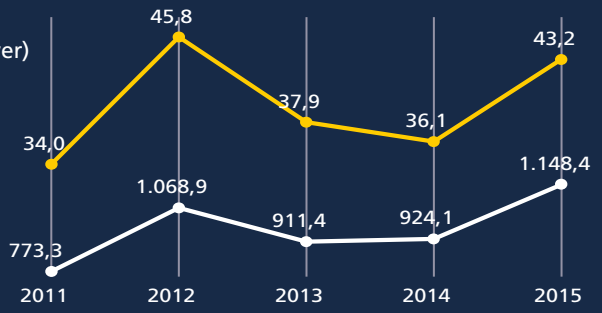
- OPEX/Pax (DKK/PAX)
- OPEX (DKK mio.)

EBITDA
(Korrigeret for særlige forhold)



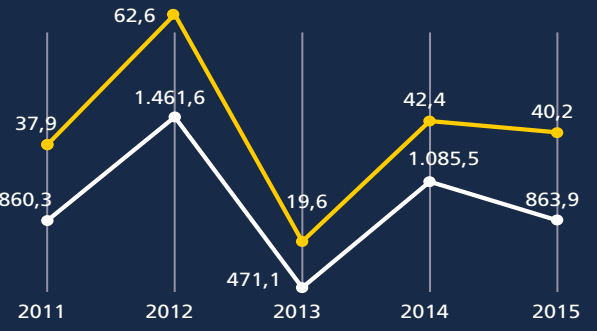
- EBITDA/Pax (DKK/PAX)
- EBITDA (DKK mio.)

CAPEX
(Investeringer i anlægsaktiver)



- CAPEX/Pax (DKK/PAX)
- CAPEX (DKK mio.)

FCF
(Frit cash flow)



- FCF/Pax (DKK/PAX)
- FCF (DKK mio.)

2015 OVERBLIK

HOVED- OG NØGLETAL

DKK mio.	2015	2014	2013	2012	2011
Resultatopgørelse					
Omsætning	4.062	3.868	3.645	3.516	3.344
EBITDA	2.259	2.139	1.996	2.668	1.775
EBIT	1.584	1.461	1.373	2.109	1.263
Nettofinansieringsomkostninger	180	197	201	194	206
Resultat før skat	1.404	1.263	1.172	1.915	1.057
Resultat efter skat	1.086	958	976	1.615	756
Totalindkomstopgørelse					
Anden totalindkomst	54	-57	-3	-101	-87
Totalindkomst	1.140	902	973	1.514	669
Balance					
Materielle anlægsaktiver	9.403	8.928	8.669	8.420	7.883
Finansielle anlægsaktiver	246	1	1	1	1
Aktiver i alt	10.669	9.888	9.559	10.012	8.946
Egenkapital	2.992	2.845	2.901	3.602	2.916
Rentebærende gæld	5.479	4.735	4.204	3.863	3.909
Investeringer i materielle anlægsaktiver	995	789	739	936	591
Investeringer i immaterielle anlægsaktiver	154	135	172	133	182
Pengestrømsopgørelse					
Pengestrømme fra driftsaktivitet	1.850	1.805	1.384	1.672	1.456
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	-1.145	-922	-910	-349	-769
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	-668	-874	-1.270	-837	-1.243
Likvider ultimo	83	47	37	833	347

	2015	2014	2013	2012	2011
Nøgletal					
EBITDA-margin	55,6%	55,3%	54,8%	75,9%	53,1%
EBIT-margin	39,0%	37,8%	37,7%	60,0%	37,8%
Aktivernes omsætningshastighed	0,40	0,40	0,39	0,40	0,39
Afkastningsgrad	15,7%	15,1%	14,7%	23,7%	14,9%
Egenkapitalforrentning	37,2%	33,4%	30,0%	49,5%	23,6%
Soliditetsgrad	28,0%	28,8%	30,3%	36,0%	32,6%
Resultat pr. aktie a DKK 100 (EPS)	138,4	122,1	124,4	205,8	96,3
Cash earnings pr. aktie a DKK 100 (CEPS)	224,4	208,6	203,7	276,9	161,5
Indre værdi i DKK pr. aktie a DKK 100	381,2	362,5	369,6	459,0	371,5
Udbytte i DKK pr. aktie a DKK 100	138,4	122,1	124,4	205,8	96,3
NOPAT-margin	30,1%	28,7%	29,1%	49,6%	28,7%
Den investerede kapitals omsætningshastighed	0,45	0,45	0,42	0,41	0,40
ROCE	17,4%	16,8%	15,6%	24,5%	15,0%

De anvendte nøgletalsdefinitioner er i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings anbefalinger fra 2015 bortset fra dem, der ikke er defineret heri. Definitionen af de anvendte nøgletal er offentliggjort på www.cph.dk/om-cph/investor/publikationer.

> Vi udvikler fremtidens lufthavn

BREV FRA DIREKTIONEN

BREV FRA DIREKTIONEN

Som hele Danmarks og Sydsveriges knudepunktslufthavn har vi i Københavns Lufthavn et stort ansvar at leve op til. I et marked med stærk konkurrence mellem regioner og lufthavne arbejder vi på at forsvare og styrke vores position for at øge tilgængeligheden til verden. I 2015 har vi holdt vækstkursen. Årets resultat viser en passagervækst på 3,8%, en vækst i omsætningen på 5,0% og en stigning på 5,5% i EBITDA korrigeret for særlige forhold.

Vækst i Københavns Lufthavn er afgørende, da hver eneste flyrute skaber øget tilgængelighed, vækst og arbejdspladser i hele Danmark. En analyse fra Oxford Research viser, at hvis det lykkes Københavns Lufthavn at vokse fra 25 til 40 mio. passagerer om året, vil det skabe og fastholde omkring 84.000 arbejdspladser, heraf mere end halvdelen uden for hovedstadsområdet.

UDVIKLING AF NORDEUROPAS KNUDEPUNKT

En vigtig nøgle til succes ligger i samtidig at udvikle de interkontinentale ruter og de regionale flyruter, der feeder passagerer til de store fly. I 2015 fik CPH i alt 23 nye ruter, heraf seks interkontinentale. De sidste 10 år har vi fordoblet antallet af de interkontinentale ruter, som er "motoren" i knudepunktet. Det betyder, at Danmark er væsentligt bedre forbundet til resten af verden end det meste af Nordeuropa.

Den udvidede kapacitet på eksisterende ruter og de mange nye ruter kommer ikke af sig selv. Der ligger et målrettet samarbejde med flyselskaberne bag – et arbejde, der blev honoreret ved World Routes 2015-konferencen i Durban. Her kårede flyselskaberne for anden gang på tre år CPH til verdensmester i ruteudvikling for lufthavne med 20-50 mio. passagerer.

I 2015 har vi fortsat det tætte strategiske samarbejde med vores to største aeronautiske kunder, SAS og Norwegian. Samarbejdet fokuserer på effektive processer og faciliteter samt gode transfermuligheder, og vi har set en solid vækst i de interkontinentale ruter som f.eks. SAS til Boston og Miami samt Norwegian til Las Vegas, Puerto Rico og De Vestindiske Øer.

Også Qatar og Emirates har bidraget til væksten på de interkontinentale ruter, Qatar med nu to daglige Dreamliner-afgange til Doha og Emirates med indsættelsen af Airbus 380 med 615 sæder dagligt til Dubai.

Samtidig har vi oplevet en betydelig vækst fra brugerne af CPH Go, særligt easyJet og Ryanair. Deres høje andel af inbound-passagerer bidrager positivt til turismen og erhvervslivet i hele regionen.

Endelig har vi med sammenlægningen af indenrigs- og Schengen-trafikken styrket forbindelserne fra resten af Danmark og videre ud i verden, ligesom indenrigstrafikken er blevet bundet meget bedre sammen med metro og tog til og fra Københavns Lufthavn.

Samlet set voksede den aeronautiske omsætning med 5,1% i forhold til året før.

DEN BEDSTE DEL AF REJSEN

Det er vores mål, at hver eneste rejsende i Københavns Lufthavn skal opleve en let og effektiv vej gennem lufthavnen. Vi foretager derfor årligt op imod 100.000 passager-interviews og får derigennem et solidt og indgående kendskab til de rejsendes ønsker og behov. Indsigten bruger vi til at skabe de bedste betingelser for passagerer, flyselskaber, forpagtere af butikker og restauranter samt andre, der driver forretning i Københavns Lufthavn.

Udover den konstante udvikling af god service og de rette tilbud til de rejsende i shoppingcentret har vi i mere end 10 år arbejdet målrettet med og investeret i forskellige former for automatisering og selvbetjening: fra check-in og selvbetjent bagagedrop til E-gates ved den centrale sikkerhedskontrol og automatisk boarding i gates. Fra foråret 2016 vil non-Schengen-passagerer også kunne benytte selvbetjent paskontrol. Selvbetjente passagerer er generelt mere tilfredse passagerer, viser vores målinger. Der er en særlig høj tilfredshed med selvbetjent check-in (via skærm, mobil og internet) med en score på hele 90 mod 86 for manuel check-in ved skranke. Samtidig reducerer selvbetjeningen flyselskabernes omkostninger og giver en bedre udnyttelse af lufthavnens samlede kapacitet.

BREV FRA DIREKTIONEN

Med en vækst på 4,9% og en omsætning på DKK 1.697,4 mio. fremviste den ikke-aeronautiske del af forretningen, heriblandt shoppingcentret, parkering og hoteldriften, også gode resultater i 2015.

I shoppingcentret steg omsætningen med 7,7%. Det vidner om, at vores konstante udvikling af shoppingcentret imødekommer vores passagerers mange forskellige behov og ønsker. I 2015 er væksten bl.a. drevet af et styrket udvalg i TAX FREE-butikkerne, en større TAX FREE-enhed i Finger B og solide resultater for andre butikker og restauranter.

CPH Parkering havde også et godt 2015, bl.a. som følge af målrettede kampagner og yderligere fokus på onlinetiltag. Svenske passagerer benytter i stigende grad lufthavnens parkeringsfaciliteter, og vores attraktive parkeringsprodukter som f.eks. "We park, You fly" samt lave priser i budgetkategorien bidrager væsentligt til resultatet. Vi udvikler og tilpasser løbende vores parkeringsprodukter for at sikre, at passagerernes første møde med Københavns Lufthavn er en god start på rejsen.

INTELLIGENTE INVESTERINGER

Vores vision om Københavns Lufthavn med 40 mio. passagerer årligt er i fuld gang med at blive realiseret. Vi investerer i disse år ca. DKK 1 mia. årligt i at udbygge, forbedre og vedligeholde lufthavnen.

Udbygningen af Finger C til at håndtere væksten i interkontinentale ruter er et godt eksempel på det, vi kalder "intelligente investeringer" i lufthavnen. Det nye område er bygget både nyskabende og omkostningsbevidst. Udover at Finger C tilføjer flere gates til de store langdistancefly, har vi indrettet loungeområdet på en måde, som motiverer de rejsende til at udnytte pladsen bedre. Derudover oplyser fælles informationsskærme om, hvornår de forskellige sæderækker er åbne for boarding, hvilket giver kortere køer og en mere afslappet boarding, selv om antallet af passagerer stiger.

Vores fokus på at investere i bedre processer og lavere omkostninger for vores kunder betød, at vi i 2015 udvidede det særlige sikkerhedsområde (CSRA) for at reducere antallet af de tidskrævende daglige sikkerhedstjek, når flyene skal serviceres. Dette projekt blev afsluttet med succes i december.

Efter ønske fra flyselskaberne sammenlagde vi i foråret 2015 indenrigs- og udenrigstrafikken og integrerede den tidligere indenrigsterminal som en del af Finger A. Sammenlægningen sparer både tid og penge for flyselskaberne, fordi indenrigsflyene nu kan parkeres tættere på de øvrige fly ved de centrale gates. Således samles groundhandlingen og gøres mere operationelt effektiv. For indenrigspassagererne betyder sammenlægningen lettere adgang til metro og tog, hurtigere transfer til de internationale afgange og adgang til alle de faciliteter, som Københavns Lufthavn byder på. For at imødekomme pendlernes behov har vi intensiveret dialogen med pendlerforeninger samt regionale lufthavne og flyselskaber for at styrke indenrigsproduktet og gøre det nemmere at bo og arbejde i forskellige dele af landet.

De mange effektiviseringer og automatiseringer implementeret i de seneste år har medvirket til, at det er lykkedes os at sænke omkostningerne pr. passager med 2,5% for perioden 2010-2015, når der korrigeres for særlige forhold. Dette på trods af stærkt forøgede sikkerhedskrav.

Indsatsen anerkendes også eksternt. I 2015 blev Københavns Lufthavn for 10. gang på 12 år kåret til Europas mest effektive lufthavn af det uafhængige Air Transport Research Society.

ANSVARLIGHED - EN NATURLIG DEL AF FORRETNINGEN

Vores vækstvision skal realiseres på en ansvarlig måde. Derfor er vores indsats over for mennesker og miljø en naturlig og integreret del af både vores strategiske og daglige arbejde med at drive og udvikle Københavns Lufthavn.

Arbejdsmiljø og forretningsetik er to vigtige områder inden for vores arbejde med social ansvarlighed. Her kom vores værdier på prøve i efteråret, da medierne omtalte klager over upassende adfærd hos ansatte i den centrale sikkerhedskontrol. Da der ikke må herske tvivl om, at vi behandler vores passagerer på en anstændig og respektfuld måde, overdrog vi en række passagerhenvendelser til politiet og bad et uafhængigt advokatfirma om at gennemføre en undersøgelse af processerne omkring sikkerhedskontrollen i Københavns Lufthavn. Politiet oplyste overfor

BREV FRA DIREKTIONEN

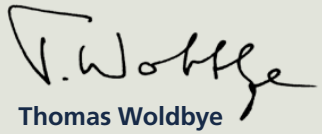
CPH, at der ikke var grundlag for yderligere efterforskning, og advokatundersøgelsen konkluderede, at personeftersyn i sikkerhedskontrollen bliver gennemført i overensstemmelse med lovgivningen. Undersøgelsen pegede herudover på områder, som kunne forbedres, og derfor forbedrede vi informationen om sikkerhedskontrollen og de rejsendes klagemuligheder.

I 2016 fortsætter vi vores målrettede arbejde med at drive og udvikle Københavns Lufthavn ansvarligt, og CPH støtter fortsat FN's Global Compact, som vi tilsluttede os i 2011.

STRATEGISK GEARSKIFTE MOD DE 40 MIO. PASSAGERER

Efter fire års dedikeret arbejde med eksekvering af World Class Hub-strategien har vi opnået mere end forventet. Derfor er tiden kommet til at forny og videreudvikle strategien. Vi vil fortsat forfølge målet om at opbygge en lufthavn, der på alle måder er attraktiv og konkurrencedygtig, med effektiv drift og ekstraordinære kundeoplevelser som de overordnede temaer. Visionen at styrke Københavns Lufthavns position som "The Gateway of Northern Europe" gælder fortsat.

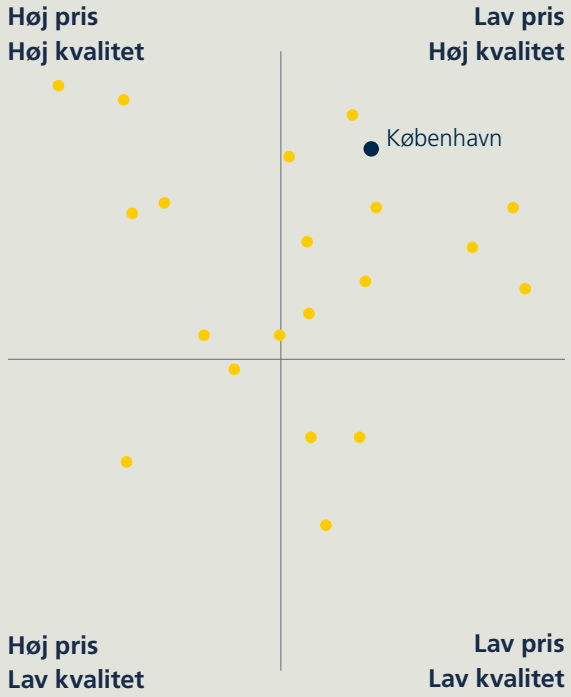
I version 2.0 af forretningsstrategien vil vi særligt fokusere på den videre digitalisering af lufthavnen og samspillet med kunderne, og vi vil generelt skærpe arbejdet med effektivisering af processer. Samtidig vil vi gennem samskabelse og intensiveret samarbejde med partnere, myndigheder og andre interessenter arbejde for at gøre den samlede lufthavn endnu mere attraktiv for både kunder, forretningspartnerne og det omgivende samfund. Endelig vil vi have fokus på at sikre, at ledelseskraften og kompetencerne i virksomheden har den nødvendige kvalitet til at kunne eksekvere strategien og vinde den intensive konkurrence med andre knudepunkter og regioner. Vi ønsker med andre ord at foretage et strategisk gearskifte frem mod 40 mio. passagerer om året.



Thomas Woldbye
CEO, Copenhagen Airports A/S

PRIS OG KVALITET

CPHs KONKURRENCEMÆSSIGE POSITION



Figuren viser Københavns Lufthavns placering blandt andre store europæiske lufthavne på parametrene pris og kvalitet. Prisen er opgjort som takstniveau i den enkelte lufthavn beregnet af det uvildige konsulenthus LeighFisher. Kvalitetsniveauet er vurderet af flypassagerer i europæiske lufthavne af brancheorganisationen Airports Council International (ACI) som del af dens Airport Service Quality-undersøgelse i 2015.



FINANSIEL REDEGØRELSE

FINANSIEL REDEGØRELSE

RESULTATOPGØRELSE

CPHs passagertal steg til 26,6 mio. i 2015, svarende til en stigning på 3,8% i forhold til 2014. Omsætningen udgjorde DKK 4.061,9 mio. med en aeronautisk omsætning på DKK 2.364,5 mio. og en ikke-aeronautisk omsætning på DKK 1.697,4 mio. Det ikke-aeronautiske segment bidrog til et forbedret resultat gennem en omsætningsvækst på 4,9% drevet af passagervækst samt et fortsat stigende forbrug pr. passager i shoppingcentret. Omkostningerne steg 4,5% korrigeret for særlige forhold. Omkostningerne var negativt påvirket af yderligere krav på sikkerhedsområdet. EBITDA steg med 5,6% og EBIT med 8,5%, hovedsageligt pga. stigningen i antallet af passagerer samt omkostningseffektivitet. Årets resultat steg til DKK 1.086,0 mio., svarende til en stigning på 13,3% i forhold til 2014. Her følger en opsummering af resultaterne for året.

OMSÆTNING

Koncernomsætningen steg med DKK 194,4 mio. til DKK 4.061,9 mio., hvilket hovedsageligt skyldes stigningen i passagertallet samt øgede koncessionsindtægter grundet et fortsat forbedret shop- og brandmix, herunder en positiv udvikling i TAX FREE-butikkerne.

DRIFTSOMKOSTNINGER

Driftsomkostningerne, inklusive afskrivninger, steg med 3,1% til DKK 2.466,7 mio., når der korrigeres for særlige forhold på DKK 14,1 mio., som primært vedrører restruktureringsomkostninger.

Stigningen i driftsomkostningerne skyldes hovedsagelig øgede personaleomkostninger på DKK 88,7 mio. grundet lønindeksering og en stigning på 90 fuldtidsansatte som følge af fortsat øgede myndighedskrav til sikkerhedsområdet (security).

Stigningen i driftsomkostningerne blev delvist modsvaret af det fortsatte fokus på omkostningseffektivisering samt lavere omkostninger til snerydning. CPH har lavere omkostninger pr. passager i forhold til sammenlignelige lufthavne i Europa (Strategy&-benchmarkundersøgelse). Afskrivninger faldt med DKK 3,9 mio. som følge af det fortsat høje niveau af investering under udførelse samt aktiver, som er fuldt afskrevet.

EBITDA

Korrigeret for særlige forhold steg EBITDA med 5,5%. Det rapporterede EBITA steg med 5,6% til DKK 2.258,9 mio.

EBIT

Koncernens driftsresultat (EBIT) steg med 8,3%, når der korrigeres for særlige forhold. Det rapporterede EBIT før skat steg med 8,5% til DKK 1.584,2 mio.

NETTOFINANSIERINGS-OMKOSTNINGER

Nettofinansieringsomkostningerne faldt med DKK 17,0 mio. til DKK 180,3 mio., primært som følge af en favorabel langsigtet refinansiering af USPP-lånet, der udløb i august 2015.

RESULTAT FØR SKAT

CPHs resultat før skat korrigeret for særlige forhold steg med DKK 139,0 mio., primært som følge af passagervæksten, bedre resultater i shoppingcenter og parkering samt en positiv udvikling i hoteldriften med højere belægning og gennemsnitspriser i forhold til 2014.

SKAT AF ÅRETS RESULTAT

Koncernens skat af årets resultat udgjorde DKK 317,9 mio., og den effektive skatteprocent var 22,6%. I 2013 vedtog Folketinget at sænke selskabsskatten fra 25% til 22% i løbet af 2014-2016. Skattesatsen i 2015 var 23,5% (2014: 24,5%).

ÅRETS RESULTAT

CPHs resultat efter skat steg med DKK 127,6 mio. til DKK 1.086,0 mio., en stigning på 13,3%. Stigningen skyldes hovedsagelig et højere antal passagerer, øgede koncessionsindtægter samt et meget effektivt omkostningsniveau på trods af de øgede krav på sikkerhedsområdet og lavere finansieringsomkostninger. Korrigeret for særlige forhold udgjorde resultat efter skat DKK 1.096,8 mio.

FINANSIEL REDEGØRELSE

DKK mio.	2015	2014	Udv.	Pct.
RESULTATOPGØRELSE				
Omsætning	4.061,9	3.867,5	194,4	5,0%
Andre driftsindtægter	3,1	1,9	1,2	63,2%
Eksterne omkostninger	585,0	597,9	-12,9	-2,2%
Personaleomkostninger	1.221,1	1.132,4	88,7	7,8%
EBITDA	2.258,9	2.139,1	119,8	5,6%
Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	674,7	678,6	-3,9	-0,6%
EBIT	1.584,2	1.460,5	123,7	8,5%
Nettofinansieringsomkostninger	180,3	197,3	-17,0	-8,6%
Resultat før skat	1.403,9	1.263,2	140,7	11,1%
Skat af årets resultat	317,9	304,8	13,1	4,3%
Årets resultat	**1.086,0**	**958,4**	**127,6**	**13,3%**

DKK mio.	2015	2014	Udv.	Pct.
RESULTATOPGØRELSE KORRIGERET FOR SÆRLIGE FORHOLD				
Omsætning	4.061,9	3.867,5	194,4	5,0%
Andre driftsindtægter	3,1	1,9	1,2	63,2%
Eksterne omkostninger	579,0	589,0	-10,0	-1,7%
Personaleomkostninger	1.213,0	1.125,5	87,5	7,8%
EBITDA	2.273,0	2.154,9	118,1	5,5%
Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	674,7	678,6	-3,9	-0,6%
EBIT	1.598,3	1.476,3	122,0	8,3%
Nettofinansieringsomkostninger	180,3	197,3	-17,0	-8,6%
Resultat før skat	1.418,0	1.279,0	139,0	10,9%
Skat af årets resultat	321,2	308,7	12,5	4,0%
Årets resultat	**1.096,8**	**970,3**	**126,5**	**13,0%**

FINANSIEL REDEGØRELSE

BALANCE

Pr. 31. december 2015 udgjorde koncernens samlede aktiver DKK 10.668,6 mio. (2014: DKK 9.887,7 mio.). Stigningen på DKK 780,9 mio. skyldes primært et højere investeringsniveau.

ANLÆGSAKTIVER

Koncernens anlægsaktiver udgjorde i alt DKK 10.189,0 mio. (2014: DKK 9.425,0 mio.), svarende til 95,5% af de samlede aktiver (2014: 95,3%). De største investeringer i 2015 var udbygning af Finger C, udvidelse af Terminal 2, banerenovering og -udvidelse, udvidelse af det særlige højsikkerhedsområde (CSRA), udvidelse af antallet af spor i den centrale sikkerhedskontrol samt et taxistyringssystem.

OMSÆTNINGSAKTIVER

Koncernens omsætningsaktiver udgjorde i alt DKK 479,6 mio. (2014: DKK 462,7 mio.). Stigningen skyldes primært højere likvide beholdninger modsvaret af lavere forudbetalinger.

EGENKAPITAL

Egenkapitalen udgjorde DKK 2.991,6 mio. pr. 31. december 2015 (2014: DKK 2.845,1 mio.), svarende til 28,0% af den samlede balance (2014: 28,8%). Egenkapitalen steg med årets resultat på DKK 1.086,0 mio. (2014: DKK 958,4 mio.), delvist modsvaret af udbetalt udbytte til aktionærerne på DKK 993,3 mio. (2014: DKK 957,2 mio.). Herudover var der en positiv påvirkning fra værdireguleringer vedrørende sikringstransaktioner og skatten heraf på DKK 53,8 mio. (2014: negativ påvirkning på DKK 56,7 mio.). Værdireguleringerne vedrørte indgåede valutaswapkontrakter til afdækning af USD- og GBP-eksponering samt renteswapkontrakter.

FORPLIGTELSER

Forpligtelser udgjorde DKK 7.677,0 mio. pr. 31. december 2015 (2014: DKK 7.042,6 mio.). Langfristede forpligtelser steg med DKK 1.284,8 mio. i forhold til 31. december 2014 (2014: et fald på DKK 514,6 mio.), mens kortfristede forpligtelser eksklusive den kortfristede del af kreditinstitutter og andre lån udgjorde DKK 1.217,5 mio. (2014: DKK 1.183,3 mio.), en stigning på DKK 34,2 mio. Stigningen skyldes primært højere gæld til leverandører af varer og tjenesteydelser.

PENGESTRØMSOPGØRELSE

PENGESTRØMME FRA DRIFTSAKTIVITET

Stigningen i pengestrømme fra driftsaktivitet på DKK 44,2 mio. skyldes hovedsagelig en

DKK mio.	2015	2014	Udv.	Pct.
BALANCE				
Anlægsaktiver	10.189,0	9.425,0	764,0	8,1%
Omsætningsaktiver	479,6	462,7	16,9	3,7%
Aktiver i alt	**10.668,6**	**9.887,7**	**780,9**	**7,9%**
Egenkapital	2.991,6	2.845,1	146,5	5,1%
Langfristede forpligtelser	6.453,8	5.169,0	1.284,8	24,9%
Kortfristede forpligtelser	1.223,2	1.873,6	-650,4	-34,7%
Forpligtelser i alt	7.677,0	7.042,6	634,4	9,0%
Egenkapital og forpligtelser i alt	**10.668,6**	**9.887,7**	**780,9**	**7,9%**

DKK mio.	2015	2014	Udv.	Pct.
PENGESTRØMSOPGØRELSE				
Pengestrømme fra:				
Driftsaktivitet	1.849,7	1.805,5	44,2	2,4%
Investeringsaktivitet	-1.145,4	-921,9	-223,5	-24,2%
Finansieringsaktivitet	-668,0	-873,5	205,5	23,5%
Årets ændring i likviditet	36,3	10,1	26,2	259,7%
Likvider ved årets begyndelse	47,1	37,0	10,1	27,4%
Likvider ved årets udgang	**83,4**	**47,1**	**36,3**	**77,2%**

FINANSIEL REDEGØRELSE

stigning i aktivitetsniveauet samt fortsat fokus på omkostningseffektivisering og optimering af arbejdskapitalen.

PENGESTRØMME FRA INVESTERINGSAKTIVITET

Investeringer i immaterielle og materielle anlægsaktiver udgjorde i 2015 DKK 1.148,4 mio. (2014: DKK 924,1 mio.).

PENGESTRØM FRA FINANSIERINGSAKTIVITET

Finansieringsaktiviteter vedrørte nettotræk på langsigtede faciliteter (herunder USPP-låntagning), afdrag på realkreditlån samt udbetaling af udbytte.

LIKVIDER

CPH havde DKK 83,4 mio. i likvider samt garanterede uudnyttede kreditfaciliteter på DKK 1.950,0 mio. pr. 31. december 2015.

FINANSIERING

Pr. 31. december 2015 udgjorde CPHs rentebærende gæld DKK 5.478,9 mio. (2014: DKK 4.734,7 mio.) og nettorentebærende gæld DKK 5.395,5 mio. (2014: DKK 4.687,6 mio.). Forskellen på DKK 83,4 mio. (2014: DKK 47,1 mio.) udgøres af likvide midler. Af den rentebærende gæld var 99,9% (2014: 85,4%) langfristet, dvs. med en forfaldstid på mere end et år fra 31. december 2015, og bestod primært af faciliteter i USD, DKK og GBP.

I 2015 udstedte CPH US-obligationer (USPP) på USPP-markedet for fjerde gang, og for første gang direkte i DKK. Det nye lån har en nominel værdi på DKK 1.055 mio. og en varighed på 10 år. CPH indfriede desuden et lån på DKK 656 mio. (USD 100 mio.). Det nye lån er DKK 399 mio. højere end det forrige, idet CPH udnyttede de gunstige markedsvilkår for transaktionen. I 2015 blev samtidig et realkreditlån på DKK 58,3 mio. omlagt til en lavere rente og forlænget løbetid.

USIKKERHEDER VEDRØRENDE INDREGNING OG MÅLING

Ingen usædvanlige forhold har påvirket indregning og måling i 2015. Der henvises til note 1, Sammendrag af væsentlig anvendt regnskabspraksis, samt øvrige noter til det finansielle regnskab indeholdende beskrivelse af væsentlige skøn og vurderinger, jf. indholdsfortegnelsen side 66.

FORVENTNINGER TIL 2016

På baggrund af det forventede trafikprogram for 2016 forventes en vækst i det samlede antal passagerer. Den fortsatte hårde konkurrence mellem flyselskaberne og optimering af ruter som følge af indskrænkninger hos flyselskaberne eller en global økonomisk afmatning kan dog påvirke udviklingen negativt. Væksten i antallet af passagerer forventes at få positiv effekt på omsætningen. Driftsomkostningerne forventes at være højere end i 2015, primært på grund af den forventede passagervækst, øgede krav på sikkerhedsområdet samt omkostningsinflation. Dette modsvares delvist af et fortsat fokus på effektivisering af driftsomkostningerne.

Afskrivninger og finansieringsomkostninger forventes samlet set at være på niveau med 2015, primært som følge af et fortsat højt investeringsniveau, delvist modsvaret af lavere låneomkostninger.

Resultat før skat i 2016 forventes derfor at ligge i et interval mellem DKK 1.450 mio. og DKK 1.550 mio., når der tages højde for særlige forhold. Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) forventes at være højere i 2016 end i 2015, når der tages højde for særlige forhold.

FORVENTNING TIL INVESTERINGER I ANLÆGSAKTIVER

CPH forventer at fortsætte med at investere i væksten til gavn for passagerer og flyselskaber. I lighed med de seneste år forventer CPH fortsat at investere på et højt niveau i 2016.

Planlagte investeringer omfatter bl.a. to yderligere spor ved den centrale sikkerhedskontrol, udvidelse af paskontrollen i Finger C med selvbetjening af paskontrol for EU-borgere, Finger C-busporte, opgradering af bagageudleveringen, og en omplacering af passagerafsætningsområdet i P4. Dertil kommer andre ikke-aeronautiske investeringer til gavn for flyselskaber og passagerer.



SEGMENTERNES & IKKE-FINANSIELLE RESULTATER

CPHs STRATEGISKE FOKUSOMRÅDER

CPH har et særligt ansvar for at værne om og udvikle Københavns Lufthavn som en vigtig del af den danske infrastruktur. Derfor arbejder CPH med at udvikle Nordeuropas knudepunkt og styrke den internationale tilgængelighed til hele Danmark.

Denne vigtige rolle indebærer også et ansvar for at værne om og udvikle Københavns Lufthavn med respekt for det miljø og de mennesker, der påvirkes af CPH. Arbejdet med ansvarlighed er derfor en integreret del af CPHs forretningsstrategi.

Næste del af rapporten præsenterer CPHs segmenters og ikke-finansielle resultater i forhold til de strategiske mål inden for de tre fokusområder: position, mennesker og miljø. Læs CSR-politikken, og find mere information om CPHs arbejde med ansvarlighed på: www.dit.cph.dk/csr.

POSITION

Vi vil styrke Københavns Lufthavns position som Nordeuropas trafikknudepunkt.

MENNESKER

Vi vil drive og udvikle Københavns Lufthavn ansvarligt med respekt for de mennesker, der påvirkes af CPH.

MILJØ

Vi vil drive og udvikle Københavns Lufthavn bæredygtigt med respekt for såvel det globale miljø som vores nærmiljø.

SEGMENTERNES RESULTATER

SEGMENTERNES RESULTATER

På de følgende sider beskrives status på CPHs forretningsmæssige mål samt årets resultater indenfor både det aeronautiske og ikke-aeronautiske segment.

Det aeronautiske segment omfatter de aktiviteter og funktioner, som stilles til rådighed for, at flyselskaberne kan afvikle flytrafikken, herunder de faciliteter, som passagererne anvender på vej gennem lufthavnen.

Det ikke-aeronautiske segment omfatter de faciliteter og services, som passagerer og andre tilbydes i lufthavnen, herunder parkeringsfaciliteter, butikker, restaurationer, hvileområder, lounges og Hilton hotel. Segmentet omfatter endvidere udlejning af CPHs bygninger, lokaler og arealer til eksterne lejere.

POSITION-MÅLSÆTNINGER:

EKSTRAORDINÆRE KUNDEOPLEVELSER

- I 2018 skal den samlede passagertilfredshed (check-in, security, rengøring, shoppingcenter, terminaler og bagageudlevering) i Københavns Lufthavn være 87 på en skala fra 0 til 100.
- I 2018 skal passagertilfredsheden med CPH Security være over 87 på en skala fra 0 til 100.

EFFEKTIV DRIFT

- I 2018 skal mindst 85% af trafikken fra Københavns Lufthavn afgå til tiden.
- Antal rapporterede nærved-hændelser skal maksimalt være 25 pr. 10.000 flyoperationer.

KONKURRENCE-DYGTIGHED

- Set over en rullende fireårig periode skal Københavns Lufthavn have en højere vækstrate end flertallet af otte udvalgte hubs i EU.

SEGMENTERNES RESULTATER – Aeronautisk segment

OMSÆTNING

Den aeronautiske omsætning steg med 5,1% til DKK 2.364,5 mio. som følge af en passagervækst på 3,8%, et ændret passagermix (især på grund af en højere andel på 77,7% af lokaltafgående passagerer til internationale afgange) samt en forbrugerprisindeksregulering på 0,63% af samtlige aeronautiske/passagerrelaterede afgifter pr. 1. april 2015.

Startafgifter steg med 2,3%, hvilket skyldes, at antallet af operationer steg med 1,2%, mens startvægten på flyene steg med 2,9%.

Passagerafgifterne steg med 4,1%, hvilket hovedsagelig skyldes et ændret passagermix samt en stigning i antallet af lokaltafgående passagerer til internationale afgange, herunder fra CPH Go.

DKK mio.	2015	2014	Udv.	Pct.
FINANSIELLE RESULTATER				
Omsætning	2.364,5	2.249,6	114,9	5,1%
Andre driftsindtægter	3,1	1,9	1,2	63,2%
Driftsresultat (EBIT)	483,3	413,7	69,6	16,8%
Segmentaktiver	7.448,4	6.971,9	476,5	6,8%

DKK mio.	2015	2014	Udv.	Pct.
OMSÆTNING				
Startafgifter	430,2	420,6	9,6	2,3%
Passagerafgifter	1.105,7	1.061,8	43,9	4,1%
Securityafgifter	559,7	525,9	33,8	6,4%
ETD-afgifter	10,9	-	10,9	-
Handling	191,1	182,8	8,3	4,5%
Opholdsafgifter, CUTE m.v.	66,9	58,5	8,4	14,4%
I alt	**2.364,5**	**2.249,6**	**114,9**	**5,1%**

Security- og handlingafgifterne steg med DKK 53,0 mio. til DKK 761,7 mio., svarende til 7,5%. Stigningen skyldes primært et ændret passagermix med flere lokaltafgående passagerer til internationale afgange. Indtægter vedrørende Explosives Trace Detection (ETD) er indeholdt i omsætningen fra 1. september 2015.

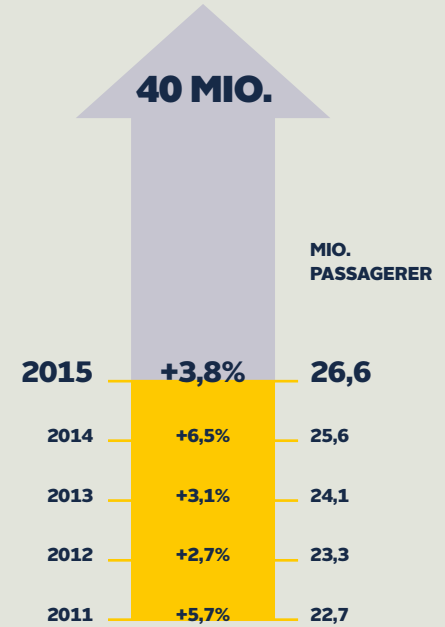
PASSAGERER OG OPERATIONER

Passagertallet steg med 3,8% til i alt 26,6 mio., hvilket er rekord for femte år i træk. Denne vækstrate cementerede Københavns Lufthavns position som den 15.-største lufthavn i Europa. Antallet af operationer steg med 1,2% til 254.838 starter og landinger.

Antallet af afgåede internationale passagerer steg med 4,3%, og antallet af indenrigspassagerer faldt med 3,1%. CPH har de sidste fem år oplevet en opadgående tendens inden for transfertrafikken, men i 2015 faldt antallet af transferpassagerer med 5,6% i forhold til 2014.

Antallet af passagerer, der transfererer til de interkontinentale ruter, steg med 1,0%, mens short-haul til short-haul-transfer faldt med 6,5%. Andelen af internationale passagerer steg fra 93,6% til 94,0% af den samlede trafik, mens andelen af den interkontinentale trafik forblev uændret på 10,4%.

CPH fortsætter med at udvikle Københavns Lufthavn som Nordeuropas knudepunkt i samarbejde med flyselskaberne. På 10 år er



CPHs femårige vækstrate

SEGMENTERNES RESULTATER – Aeronautisk segment

antallet af interkontinentale ruter i Københavns Lufthavn fordoblet til i alt 32. Norwegian åbnede i 2015 nye interkontinentale ruter til Orlando, Las Vegas, Puerto Rico og St. Croix, og annoncerede åbningen af en ny rute til Boston i 2016. SAS øgede kapaciteten på eksisterende interkontinentale ruter til San Francisco, New York og Shanghai, og annocerede åbningen af nye interkontinentale ruter til Miami og Boston i 2016.

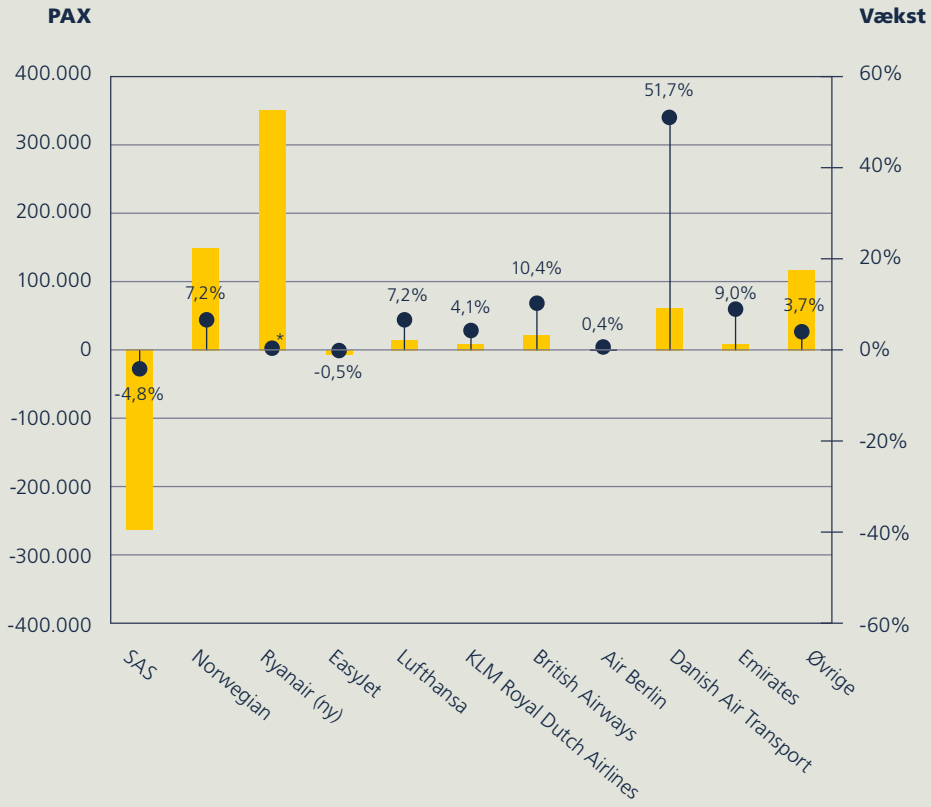
I alt åbnede 13 ruter til uservicerede destinationer fra Københavns Lufthavn i 2015, og tre blev lukket, således at årets nettotilgang var på 10 ruter til uservicerede destinationer. Desuden begyndte nye flyselskaber at operere til 17 destinationer, der allerede var serviceret, og fire destinationer blev lukket, således at nettotilgangen var på 13 ruter til servicerede destinationer.

Det samlede antal lavprispassagerer i Københavns Lufthavn steg med 16,3%, og lavprisselskabernes markedsandel lå ved udgangen af 2015 på 28,2% (2014: 24,5%). Stigningen skyldes især en markant forøgelse af lavprisselskabernes trafik i CPH Go. Væksten kommer primært fra Ryanairs indtræden i Københavns Lufthavn med i alt 15 ruter.

Trods det øgede aktivitetsniveau har CPH i perioden 2010-2015 sænket omkostningerne pr. passager med 2,5%, når der korrigeres for særlige forhold. Dette er opnået ved fortsat fokus på effektivisering og dermed reduktion af omkostningerne ved at operere i Københavns Lufthavn, hvilket er til gavn for både CPH og flyselskaberne. Københavns Lufthavn blev i 2015 udnævnt af Air Transport Research Society til Europas mest effektive lufthavn for 10. gang på 12 år.

Punktlighed er et af CPHs vigtigste mål for en effektiv drift i Københavns Lufthavn og gavner både passagerer og flyselskaber. Mindst 85% af trafikken skal i 2018 afvikles rettidigt, hvilket vil sige med under 15 minutters forsinkelse. I 2015 blev 84,2% af trafikken afviklet rettidigt. Punktligheden var påvirket af lukningen af bane 22L/04R i den travle sommertrafik for at renovere og udvide banen til at tage imod Airbus 380. På trods af det lille fald indtog Københavns Lufthavn førstepladsen som verdens mest punktlige mellemstore lufthavn (OAG League 2015).

TOP 10 FLYSELSKABERS UDVIKLING 2014-2015



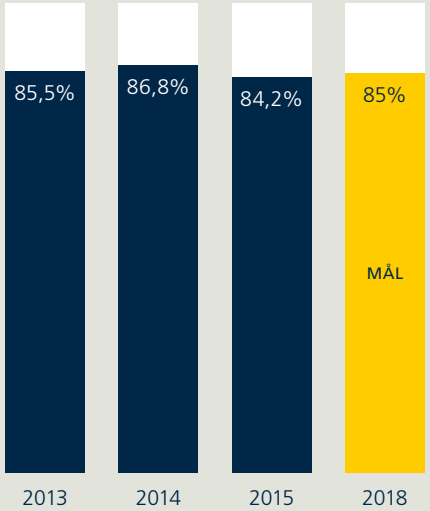
● Udvikling i antal passagerer i forhold til 2014
● Procentuel udvikling i forhold til 2014

** Ingen procentuel udvikling i forhold til 2014, da Ryanair først begyndte at operere i Københavns Lufthavn i marts 2015.*

SEGMENTERNES RESULTATER – Aeronautisk segment

MÅLSTATUS

PUNKTLIGHED



I 2018 skal mindst 85% af trafikken fra CPH afgå til tiden, dvs. med maksimalt 15 minutters forsinkelse.

PASSAGERTILFREDSHED

Gennem ca. 100.000 passagerinterviews årligt opnår CPH en indgående indsigt i, hvordan passagerernes behov bedst imødekommes. Ambitionen er, at oplevelsen i Københavns Lufthavn skal være den bedste del af passagerernes rejse til og fra deres destination. Derfor har CPH fastsat klare mål for passagerernes tilfredshed.

I 2015 er passagertilfredsheden trods om- og udbygninger i bl.a. Terminal 2, den centrale sikkerhedskontrol og paskontrollen i Terminal 3 blevet fastholdt på et meget højt niveau på 86,2 på en skala fra 0 til 100 (2014: 86,3).

Også indenrigspassagererne har en høj samlet tilfredshed med Københavns Lufthavn. Efter sammenlægningen af indenrigs- og udenrigsterminalerne var indenrigspassagerernes tilfredshed på 84 point (1. april – 31. december 2015). Indenrigspassagererne er især tilfredse med den tætte forbindelse til offentlig transport samt det brede udvalg af butikker og restauranter i lufthavnens shoppingcenter.

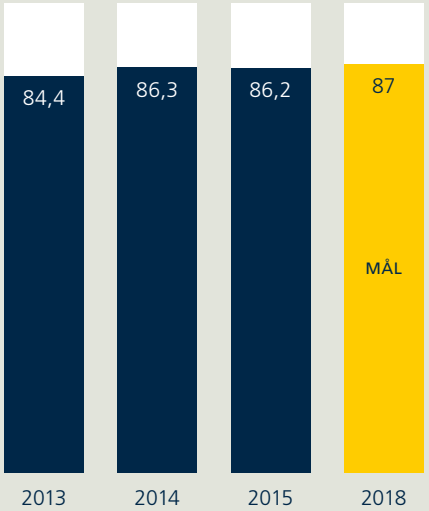
Tilfredsheden med CPH Security lå i 2015 igen over det fastsatte mål med en score på 89. Dette har været et vigtigt fokusområde de seneste fem år, hvor der især har været lagt vægt på at guide kunder og sikre en mere passagervenlig tilgang. I 2015 lykkedes det CPH at fastholde pladsen i den absolutte verdenselite, da Skytrax kårede CPH Security som verdens næstbedste security efter to år som verdens bedste.

Som følge af den nye Service Level Agreement (SLA) med flyselskaberne, der trådte i kraft 1. april 2015, skal 90% af passagererne igennem den centrale sikkerhedskontrol på mindre end 15 minutter i spidsbelastningsperioderne kl. 5-9 og kl. 15-19. CPH har overgået forpligtelserne i SLA'en, eftersom 98,38% af passagererne ventede mindre end 15 minutter i spidsbelastningsperioderne.

CPH arbejder målrettet med at sænke ventetiden yderligere, således at hovedparten af passagererne venter mindre end fem minutter, og man kan forvente en ventetid på under 15 minutter. Omkostningerne i forbindelse med denne forbedring kompenseres ikke i den nuværende takstaftale.

MÅLSTATUS

PASSAGER-TILFREDSHED

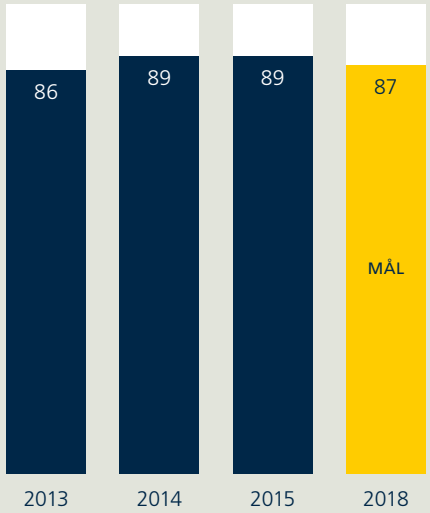


I 2018 skal den samlede passagertilfredshed (check-in, security, rengøring, shopping-center, terminaler og bagageudlevering) i Københavns Lufthavn være 87 på en skala fra 0 til 100.

SEGMENTERNES RESULTATER – Aeronautisk segment

MÅLSTATUS

PASSAGER-TILFREDSHED MED CPH SECURITY



Passagertilfredsheden med CPH Security skal være over 87 på en skala fra 0 til 100 i 2018.

CPH har samtidig intensiveret dialogen med pendlere i hele Danmark og etableret et pendlerforum, som mødes 3-4 gange om året. På baggrund af dialogen med pendlerne tester CPH løbende konkrete initiativer, som kan forbedre rejseoplevelsen for de hyppigt rejsende.

CARGO

Københavns Lufthavn har det største interkontinentale cargorutenet i Skandinavien, hvilket spiller en vigtig rolle for den danske økonomi på grund af den hurtige og direkte adgang til de vigtigste import- og eksportmarkeder. En række rene cargoselskaber bidrager sammen med "belly cargo" på passagerfly med forbindelser til de vigtigste handelscentre i Asien og Nordamerika.

I perioden 2010-2015 er mængden af luftfragt via Københavns Lufthavn steget med 20,5% fra 309.236 tons til 372.748 tons. I 2015 steg antallet af cargooperationer med 4,9%, mens fragtmængden faldt med 4,5%. Faldet skyldes primært en nedgang i transfertrafikken efter en trafikomlægning hos DHL Aviation samt China Cargo Airlines' fem uger lange udeblivelse fra København, fordi de brugte al deres kapacitet på USA's vestkyst under havnestrejken.

ROSKILDE LUFTHAVN

Passagertallet for Roskilde Lufthavn faldt i 2015 med 9,6%, hvilket primært skyldes færre flyvninger med større fly, herunder især det danske forsvars troppetransporter.

Roskilde Lufthavn fastholdt dog sin position som Danmarks foretrukne uddannelsessted for piloter til såvel fastvingede fly som helikoptere med ca. 30.000 skoleflyvninger årligt. Den store tilgang af elever til flyskolerne skyldes en forventning om øget efterspørgsel efter piloter de kommende år. Den internationale luftfartsorganisation (IATA) forventer en fordobling af antallet af flyrejser globalt inden for de næste 20 år. Derudover ses en øget tendens til flere helikopteroperationer, og Nordens største helikopterskole etablerede sig i Roskilde Lufthavn i 2015.

Efter flere år i top 10 blev Roskilde Lufthavn kåret som bedste business-lufthavn af magasinet *European Business Air News* i dets undersøgelse af mere end 400 Fixed-Base Operators i Europa, Afrika, Mellemøsten og Rusland. Roskilde tilbyder udover personlig service, VIP-lounge, hurtig check-in og ankomst også mange ekstra services for piloterne som f.eks. værksteder, hvilerum for besætninger og ikke mindst konkurrencedygtige priser på brændstof.

DRIFTSRESULTAT (EBIT)

Stigningen i EBIT var primært drevet af omsætningen og et fortsat stærkt fokus på omkostningseffektivisering i 2015 trods de fortsat øgede krav på sikkerhedsområdet. Dette blev delvist modsvaret af højere afskrivninger som følge af det vedvarende høje investeringsniveau.

INVESTERINGER

CPHs vision om Københavns Lufthavn med 40 mio. passagerer er i fuld gang med at blive realiseret. De seneste år har CPH holdt et højt investeringsniveau i størrelsesordenen DKK 1 mia. om året, og på det aeronautiske område investerede CPH i 2015 DKK 1.027,8 mio. CPH bygger fremtidens lufthavn i takt med væksten og følger passagerernes og kundernes behov tæt for at kunne investere i løsninger, der både optimerer passagerernes rejseoplevelse samt kundernes og CPHs effektivitet.

SEGMENTERNES RESULTATER – Aeronautisk segment

Som led i at kunne håndtere den interkontinentale vækst blev udvidelsen af Finger C færdiggjort i 2015. Finger C er udbygget med 6.300 m^2 og udstyret med tre brobetjente gates til de største fly som Boeing 747 og 777 samt Airbus 380. Med en åben lounge med plads til ca. 1.400 passagerer betyder udbygningen, at passageområdet har fået ekstra meget lys, luft og det bedste inden for dansk design. Loungen er indrettet på en måde, som motiverer de rejsende til at udnytte pladsen i området bedre. Samtidig oplyser fælles informationsskærme om, hvornår de forskellige sæderækker er åbne for boarding, hvilket bidrager til en mere afslappet boarding på trods af det stigende antal passagerer.

I sommeren 2015 lukkede CPH bane 22L/04R i otte uger for at gennemføre en omfattende renovering af den 3,3 km lange og 60 m brede hovedbane. Banen blev samtidig udvidet med 4 m i hver side for også at kunne tage imod Airbus 380. Projektet indebar bl.a. at lægge 30.000 tons asfalt, plante 150.000 m^2 græs, montere 405 LED-banelys samt trække 48 km kabler og nedgrave 6 km drænrør for at sikre afvandingskapaciteten på og omkring banen i mange år fremover. Det omfattende arbejde sluttede den 31. august – en uge før planlagt.

I den vestlige del af Terminal 2 blev om- og udbygningen af passageområdet i stueplan og kontorfaciliteterne på 1. og 2. sal færdiggjort i 2015. Passagererne har fået i alt 700 ekstra m^2, et nyt indgangsparti, flere siddepladser, opladestationer og andre nye og forbedrede faciliteter, hvilket har skabt et bedre flow i terminalen. Samtidig blev kontorerne på 1. og 2. sal istandsat i henhold til myndighedernes krav. Derudover blev den centrale sikkerhedskontrol udbygget med yderligere to spor for at kunne servicere det stigende antal passagerer.

PLANLAGTE TILTAG I 2016

I 2016 færdiggøres en række projekter, der gør Københavns Lufthavn i stand til fortsat at håndtere trafikvæksten. I foråret 2016 vil yderligere to spor blive taget i brug i den centrale sikkerhedskontrol, og udbygningen af paskontrollen i Finger C med selvbetjent paskontrol for EU-borgere færdiggøres. I 2016 vil busgates i Finger C blive udvidet, og fjernbetjente standpladser opgraderes, så de kan anvendes til interkontinentale afgange. Derudover færdiggøres opgraderingen af bagageudleveringen i starten af 2016, hvilket har fokus på at forbedre passageroplevelsen og optimere processerne for håndtering af eftersendt bagage og odd-size-bagage.

På de vestlige vejarealer landside færdiggøres ombygningen af stueetagen i P4, hvor al privat afsætning samles i to nye "kiss & fly"-spor og en ny kortidsparkering for at skabe øget kapacitet og muliggøre fremtidige udvidelser af terminalområdet.

SEGMENTERNES RESULTATER – Ikke-aeronautisk segment

OMSÆTNING

De ikke-aeronautiske indtægter steg med 4,9% til DKK 1.697,4 mio., bl.a. som følge af en stigning på 7,7% i koncessionsindtægterne fra shoppingcentret, en stigning i omsætningen fra parkering på 3,8% og en stigning i hoteldriften på 3,2%.

SHOPPINGCENTER

Koncessionsindtægterne fra shoppingcentret steg med 7,7%. De øgede indtægter skyldes primært et højere forbrug pr. passager, en stærk performance i TAX FREE-butikkerne, et nyt og forbedret udbud af Food and Beverage og specialbutikskoncept. Desuden har stigningen i internationale afgående passagerer også medført en positiv udvikling i omsætningen.

I løbet af 2015 har CPH bl.a. budt velkommen til Gorm's (restaurant), Aamanns (delikatesse/takeaway), Murphy's pub, Delicious by Nordic (delikatesseforretning), tre Capi-enheder (elektronik), en ny O'Learys pub i Terminal 2 landside, en ny stor DAY-butik (mode) og et apotek. Hermed blev udbuddet i shoppingcentret udvidet i tråd med CPHs strategi om at tilbyde passagererne et stærkt mix af lokale mærker og internationale topbrands.

Omsætningen i TAX FREE-butikkerne steg ligeledes, hvilket dels kan relateres til væksten i passagertallet og dels til investeringer i butikkerne. Udviklingen af shoppingcentret fortsætter i 2016.

PARKERING

Omsætningen fra parkering steg med 3,8%. Væksten skyldes styrkede kampagner og onlinetilbud samt vækst i antallet af lokalt afgående passagerer. CPH har desuden realiseret en stigning i den gennemsnitlige omsætning pr. transaktion.

ANDRE DRIFTSINDTÆGTER

Andre driftsindtægter faldt med 4,1%, primært grundet ombygning og opsætning af skærme i forbindelse med opstart af ny reklamekontrakt.

LEJEINDTÆGTER

Lejeindtægter består af udlejning af kontor-, værksteds-, hangar- og lagerlejemål samt udlejning af bygninger/domiciler, grunde og koncessioner til virksomheder med tilknytning til Københavns Lufthavn, der understøtter CPHs kerneforretning: lufthavnsdrift.

Omsætningen fra leje af lokaler steg med 7,2%, mens leje af arealer steg med 7,7%. Samlet set steg lejeindtægterne med 7,0%, hvilket hovedsagelig skyldes bedre udnyttelse af CPHs arealer og ejendomme samt nye og forbedrede kontrakter. Stigningen i indtægter fra leje af arealer kan primært tilskrives etableringen af en ny fragtterminal.

SALG AF TJENESTEYDELSER

Omsætningen fra hotelaktiviteten steg med 3,2% til DKK 212,8 mio., hvilket hovedsageligt skyldes en højere gennemsnitspris pr. værelse. Belægningsprocenten var over 87% (2014:

DKK mio.	2015	2014	Udv.	Pct.
FINANSIELLE RESULTATER				
Omsætning	1.697,4	1.617,9	79,5	4,9%
Driftsresultat (EBIT)	1.100,9	1.046,8	54,1	5,2%
Segmentaktiver	2.891,0	2.868,6	22,4	0,8%
Kapitalandele i associerede virksomheder	0,4	0,4	-	-

DKK mio.	2015	2014	Udv.	Pct.
KONCESSIONSINDTÆGTER				
Shoppingcenter	759,9	705,6	54,3	7,7%
Parkering	326,4	314,5	11,9	3,8%
Øvrige indtægter	50,3	52,4	-2,1	-4,1%
I alt	**1.136,6**	**1.072,5**	**64,1**	**6,0%**

SEGMENTERNES RESULTATER – Ikke-aeronautisk segment

86%), hvilket understreger den store efterspørgsel. Derudover oplevede Hilton højere møde-, konference- og banketaktiviteter.

Andre driftsindtægter indeholder hovedsageligt indtægter fra serviceordningen for rejsende med handicap (PRM). Denne service ydes på transparent nonprofit-basis og dækker omkostningerne til den eksterne serviceleverandør.

RESULTAT AF PRIMÆR DRIFT (EBIT)
EBIT steg i 2015 grundet højere omsætning og et fortsat fokus på omkostningseffektivisering. Dette blev delvist modsvaret af højere afskrivninger som følge af det fortsat høje investeringsniveau.

DKK mio.	2015	2014	Udv.	Pct.
LEJEINDTÆGTER				
Udlejning af lokaler	114,8	107,1	7,7	7,2%
Udlejning af arealer	54,6	50,7	3,9	7,7%
Øvrige lejeindtægter	7,0	7,1	-0,1	-1,4%
I alt	**176,4**	**164,9**	**11,5**	**7,0%**

DKK mio.	2015	2014	Udv.	Pct.
SALG AF TJENESTEYDELSER				
Hotelaktivitet	212,8	206,2	6,6	3,2%
Øvrige	171,6	174,3	-2,7	-1,5%
I alt	**384,4**	**380,5**	**3,9**	**1,0%**

IKKE-FINANSIELLE RESULTATER

SOCIALE RESULTATER

Som en af Danmarks største arbejdspladser og trafikalt knudepunkt for millioner af rejsende har CPH et ansvar for de mange mennesker, der påvirkes af CPH.

Omkring 23.000 mennesker går hver dag på arbejde i de flere end 700 virksomheder, som opererer i Københavns Lufthavn. 2.394 af disse personer er ansat i CPH. CPH tager sit samfundsansvar alvorligt og arbejder dedikeret inden for tre fokusområder: arbejdsmiljø og sundhed, mangfoldighed og forretningsetik.

I det følgende beskrives status på de strategiske mål samt øvrige relevante sociale tiltag og resultater i 2015.

SOCIALE MÅLSÆTNINGER:

ARBEJDSMILJØ & SUNDHED

- Sygefraværet skal højst være 4,5% i 2020.
- Antallet af arbejdsulykker skal højst udgøre 13,5 pr. 1 mio. arbejdstimer i 2020.
- Den samlede score i CPHs trivselsindeks skal være mindst 83 på en skala fra 0 til 100 i CPHs engagementsundersøgelse i 2020.

MANGFOLDIG-HED

- I 2015 skal CPH have godkendt en mangfoldighedsstrategi.
- Antallet af lærlinge og kontorelever skal stige til 21 i 2015.
- CPH skal stræbe efter en andel af kvinder i bestyrelsen på 33% i 2017 (svarende til andelen af kvinder i medarbejderstaben i 2012).
- CPH skal stræbe efter en andel af kvindelige ledere, der svarer til andelen af kvinder i den samlede arbejdsstyrke.

FORRETNINGS-ETIK

- I 2015 skal CPH have udviklet et Contract Management-system til håndtering af kontrakter med leverandører.
- Inden udgangen af fjerde kvartal 2015, skal CPH sikre, at FN's Global Compact-principper er indarbejdet i kontrakterne med alle nye forpagtere i CPHs shoppingcenter.

IKKE-FINANSIELLE RESULTATER – Sociale resultater

NYE CPH VÆRDIER

I 2015 lancerede CPH et nyt sæt af værdier udviklet med input fra alle dele af organisationen. De nye værdier er:

- **Gæstfrihed**
- **Partnerskab**
- **Respekt**
- **Stolthed**

Værdierne afspejler CPHs kultur, og hvordan CPH ønsker at vise denne kultur og interagere med kunder og partnere. De nye værdier blev lanceret i februar 2015 og er løbende blevet implementeret og rodfæstet i organisationen gennem forskellige events og workshops. Implementeringen har været vellykket, og medarbejderne har taget værdierne til sig. CPHs engagementsmåling fra 2015 viser, at medarbejderne giver deres kendskab til værdierne scoren 87 på en skala fra 0 til 100.

HØJT ENGAGEMENT OG TRIVSEL

Det er vigtigt for CPH løbende at måle effekten af forskellige interne indsatser og vurdere medarbejdernes sundhed, trivsel og udvikling. CPH foretager derfor årligt en engagementsmåling, som omfatter alt fra kommunikation og samarbejde til udvikling, trivsel og arbejdsmiljø. Ved engagementsmålingen i 2015 fastholdt CPH en flot høj besvarelsesprocent på hele 92%, hvilket dog er et lille fald i forhold til 2014's 94%. Målingen viste, udover det høje kendskab til det nye værdisæt, at medarbejderne i CPH har en høj jobtilfredshed. Trivselsindekset steg fra 80 i 2014 til 81 i 2015 og bringer dermed CPH et vigtigt skridt tættere på sit 2020-mål. Undersøgelsen viser desuden, at 83% af medarbejderne ville anbefale CPH som arbejdsplads.

FOKUS PÅ AT NEDBRINGE SYGEFRAVÆR

For at forebygge sygefravær tilbydes medarbejderne i CPH sundhedstjek og rådgivning om motion, stress, kost og misbrug samt gratis fysioterapi og adgang til motionsfaciliteter. I 2020 er målet et sygefravær på højst 4,5%. I 2015 var der en lille stigning i sygefraværet til 4,9% fra 4,8% i 2014. Stigningen skyldes bl.a. en lidt højere andel af langtidssyge. For at reducere sygefraværet blev en række initiativer igangsat i 2015 og vil fortsætte i 2016. Et af initiativerne kaldes "Health Leadership" og omfatter træning af samtlige ledere i CPH med henblik på at gøre dem i stand til at øge trivslen blandt medarbejderne, spotte symptomer på mistrivsel samt prioritere og afholde trivselssamtaler på en anerkendende måde. I 2015 satte CPH endvidere ekstra fokus på at holde kontakten med langtidssygemeldte medarbejdere og i den forbindelse lave handlingsplaner, som kan hjælpe dem med at vende tilbage til arbejdspladsen.

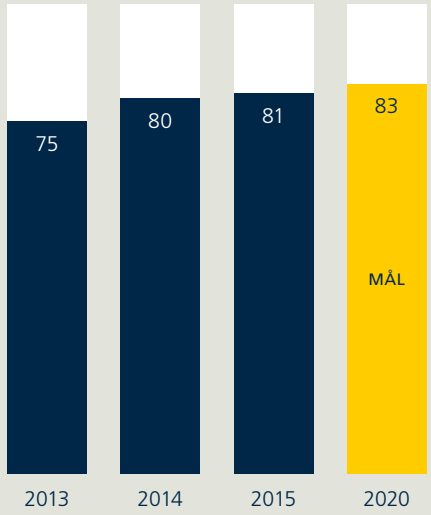
For at reducere sygefravær i forbindelse med arbejdsulykker lancerede CPH i 2015 initiativet "Early Recovery Programme". Efter tre dages fravær bliver medarbejderne tilbudt en samtale i CPHs sundhedscenter, hvor de får råd og vejledning om den bedst egnede behandling og genoptræning.

FÆRRE ARBEJDSULYKKER

En anden væsentlig indikator for arbejdsmiljøet er antallet af arbejdsulykker. I 2015 oplevede CPH et betydeligt fald i antallet af arbejdsulykker til 13,0 pr. mio. arbejdstimer fra 16,5 i 2014. Forbedringen skyldes, at CPH i 2015 satte ekstra fokus på at forebygge arbejdsrelaterede ulykker og resulterede

MÅLSTATUS

TRIVSEL



Den samlede score i CPHs trivselsindeks skal være mindst 83 på en skala fra 0 til 100 i CPHs engagementsundersøgelse i 2020. For mere information, se note 14 på side 114.

IKKE-FINANSIELLE RESULTATER – Sociale resultater

i, at CPH opnåede sit 2020-mål. Niveauet vurderes dog stadig at være for højt, og CPH vil i 2016 sætte et nyt mål for antallet af arbejdsulykker. CPH fortsætter i de kommende år arbejdet med at forebygge ulykker for at nedbringe antallet yderligere. Dette gøres bl.a. ved at arbejde målrettet med registrering og analyse af nærved-ulykker gennem en nyudviklet app, som alle medarbejdere vil kunne bruge i 2016.

RENERE LUFT

CPH tager ansvar for de mennesker, der arbejder på lufthavnens område, og gør en aktiv indsats for arbejdsmiljøet på lufthavnens forplads. Centralt i dette arbejde er CPHs indsats for at nedbringe antallet af ultrafine partikler, hvilket i perioden 2011-2015 har medført en reduktion på over 50% på den centrale del af lufthavnens forplads. Dette er opnået ved at skubbe flyene ud til rullevejene inden opstart af motorerne frem for at lade dem starte op ved fingrene og selv køre ud. Læs mere om arbejdet med luftkvalitet på: www.dit.cph.dk/luftkvalitet.

I 2014 åbnede CPH en CNG-gastankstation (komprimeret naturgas) på lufthavnens airside-område i samarbejde med HMN Gashandel. I 2015 blev den planlagte gastankstation på landside åbnet, hvilket giver alle mulighed for at tanke gas i Københavns Lufthavn. CPH bidrager til, at mindst 25% af den tankede gasmængde er biogasbaseret. CPH investerede i 2015 desuden i yderligere seks gasbiler, så antallet nu er oppe på 12.

Derudover har CPH indkøbt to elbiler for at teste deres potentiale for at indgå i CPHs samlede køretøjsflåde. Ved hver udskiftning af et køretøj vurderer CPH nøje muligheden for at udskifte køretøjet til et mere miljøvenligt alternativ end diesel, f.eks. gas- eller elbil.

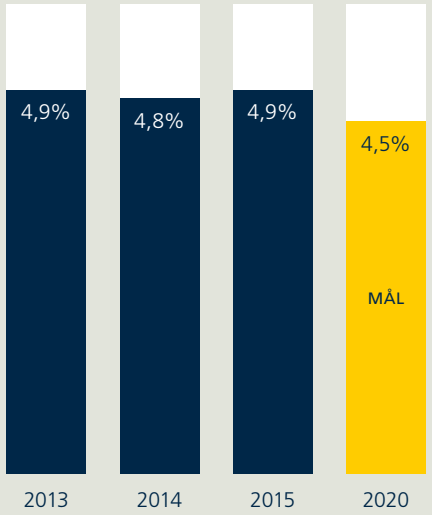
MEDARBEJDERUDVIKLING

Det er afgørende for CPHs succes at videreudvikle medarbejdernes kompetencer, og CPH arbejder derfor løbende på at sikre medarbejdernes motivation, trivsel, sundhed og sikkerhed for at understøtte en stærk performancekultur.

I 2015 godkendte CPH en ny kompetencestrategi, som får betydning for samtlige medarbejdere. Strategien er baseret på et fælles sæt af læringsprincipper, som skal

MÅLSTATUS

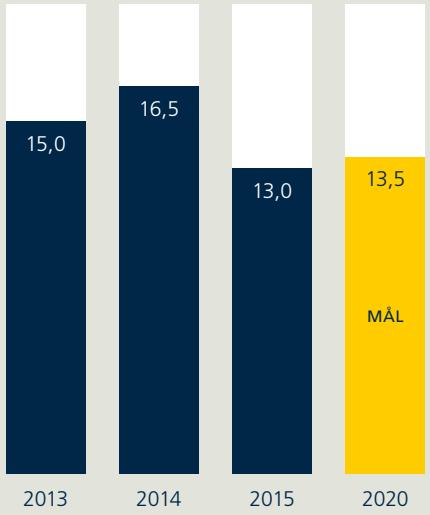
SYGEFRAVÆR



Sygefraværet skal højst være 4,5% i 2020.

MÅLSTATUS

ARBEJDSULYKKER



Antallet af arbejdsulykker skal højst udgøre 13,5 pr. 1 mio. arbejdstimer i 2020.

IKKE-FINANSIELLE RESULTATER – Sociale resultater

sikre, at kompetenceudviklingen i CPH er i tråd med forretningsudviklingen, og at CPHs kompetenceinvesteringer giver størst mulig værdi til lufthavnen. Med den nye strategi optimerer CPH muligheden for at levere de kompetencer, der er krævet for at være en kvalitetsbevidst og fremtidsorienteret lufthavn.

For at videreudvikle CPHs performancekultur blev der i 2015 udviklet en ny kompensationsstrategi. Strategien har til formål at understøtte en aflønningsstruktur, hvor forskellige performanceelementer indgår med det formål at øge den variable del af lønpakken for flere medarbejdere.

Derudover har CPH en medarbejderbonusordning, som alle medarbejdere har mulighed for at bidrage til og påvirke. People Gate – CPHs nye HR-system – er med til at understøtte performancekulturen, idet det skaber transparens og en effektiv målstyring.

CPH arbejder med performancekultur ved at sikre læring fra både succeser og fejl. Endvidere benyttes den årlige engagementsmåling til at vurdere, om CPH understøtter en sund performancekultur ved bl.a. at spørge ind til kvaliteten af ledernes feedback samt medarbejdernes indbyrdes samarbejde.

EN MANGFOLDIG LUFTHAVN

CPH anser en mangfoldig medarbejderskare for vigtig for at sikre lufthavnens fremtidige vækst, fordi det gør CPH i stand til at forstå og møde kunder og samarbejdspartnere som ligeværdige partnere. Derudover viser CPHs erfaring, at mangfoldighed blandt medarbejdere og ledere er med til at sikre og fastholde et højt engagement.

I 2015 udviklede CPH en ny mangfoldighedsstrategi, der fokuserer på tre områder, hvor CPH vil prioritere fremtidige indsatser for at sikre den fornødne mangfoldighed og bruge de kompetencer, baggrunde og viden, som mangfoldigheden giver:

- **Køn:** CPH tror på, at en mangfoldig ledelsesgruppe og medarbejdersammensætning giver bedre forretningsresultater, fordi mænd og kvinder ofte praktiserer ledelse med et forskelligt afsæt, og fordi en mere ligelig fordeling af mænd og kvinder på arbejdspladsen bidrager til en mere samarbejdsorienteret arbejdskultur.

- **Alder:** Det rigtige mix af yngre og ældre medarbejdere er essentielt for at udvikle CPHs forretning med fokus på både innovation og erfaring. Derudover har CPH behov for at tiltrække flere yngre medarbejdere for at sikre en fortsat mangfoldig arbejdsskare på grund af et stadigt stigende aldersgennemsnit.

- **Multikulturel:** Flere medarbejdere med anden etnisk baggrund end dansk på tværs af organisationen og et mere internationalt mindset vil forbedre og udvikle CPHs partnerskab med kunder og andre interessenter, idet CPH vil blive bedre i stand til at matche deres behov.

I 2016 vil mangfoldighedsstrategien blive suppleret med konkrete initiativer og målsætninger.

LIGESTILLING MELLEM KVINDER OG MÆND

CPHs politik er at øge andelen af kvinder i bestyrelsen og i ledende stillinger for herved at matche det generelle billede på det danske arbejdsmarked. CPH kræver bl.a., at rekrutteringsbureauer skal præsentere mindst én kandidat af hvert køn, når opslåede stillinger skal besættes.

I 2015 var andelen af generalforsamlingsvalgte kvinder i bestyrelsen uændret 17%. Det er målet, at andelen af kvinder i bestyrelsen i 2017 skal være 33%, svarende til andelen af kvinder i CPHs generelle medarbejderstyrke i 2012.

Kønsfordelingen blandt CPHs ledere var i 2015 72% mænd og 28% kvinder (2014: 75% og 25%). Det viser dermed en lille stigning i andelen af kvindelige ledere i 2015. Det er dog målet, at andelen af kvindelige ledere skal stemme overens med andelen af kvinder i den generelle medarbejderstyrke i CPH, som i 2015 lå på 34%. Den begrænsede udvikling i balancen mellem kvindelige og mandlige ledere kan i stor udstrækning tilskrives en meget lille udskiftning blandt lederne.

LÆRLINGE OG KONTORELEVER

CPH havde ved udgangen af 2015 21 lærlinge og kontorelever, primært inden for det

IKKE-FINANSIELLE RESULTATER – Sociale resultater

tekniske område samt kontor/administration. Dette betyder, at målet for området blev opnået. Ved udgangen af året havde CPH også 28 studentermedhjælpere.

ANSVARLIG SAMARBEJDSPARTNER

CPH har de seneste år systematiseret sit arbejde med ansvarlig leverandørstyring. Allerede i 2013 nåede CPH sit mål om at forpligte leverandører bag 89% af indkøbene til at overholde CPHs Code of Conduct.

I 2014 og 2015 fortsatte CPH det målrettede arbejde med at forpligte sine leverandører til ansvarlig adfærd over for deres medarbejdere, samarbejdspartnere og miljøet. Alle nye leverandører forpligtes til at overholde retningslinjerne i CPHs Code of Conduct, og andelen af det omfattede indkøb er hermed bragt op på over 90%. CPH opfordrer på det kraftigste alle sine leverandører til at underskrive FN Global Compact, inkorporere principperne og årligt rapportere om deres fremskridt.

I 2015 har CPH arbejdet på at indarbejde FN's Global Compact-principper i standardlejekontrakten for forpagtere i lufthavnens shoppingcenter med effekt fra 2016. Det betyder, at forpagtere, som er forpligtet af den nye kontrakt, skal efterleve CPHs Code of Conduct, som afspejler FN's Global Compact-principper. CPH agter én gang årligt at udtage én eller flere lejekontrakter til kontrol. Forpagtere forpligter sig til at oplyse CPH om enhver manglende overholdelse af FN Global Compact. Manglende overholdelse kan opfattes som misligholdelse af lejekontrakten.

CPH påbegyndte i 2014 udviklingen af et Contract Management-system (kontraktstyringssystem) til overvågning af leverandørernes præstation. Da Contract Management ønskes fuldt integreret i virksomhedens øvrige kerneprocesser, har CPH udvidet omfanget til hele procure-to-pay-processen. Derfor har CPH igangsat en ny udbudsrunde og forventer at starte implementering i slutningen af 2016.

IKKE-FINANSIELLE RESULTATER

MILJØMÆSSIGE RESULTATER

CPHs arbejde på miljøområdet sikrer, at Københavns Lufthavn og Roskilde Lufthavn drives og udvikles ansvarligt, så der opnås fortsat forbedrede miljømæssige resultater. Dette gælder både det globale miljø, hvor CPH arbejder målrettet for at mindske udledningen af CO_2, og det nære miljø angående støj, luft, affald, jord, vand og natur.

Selv om CPHs ansvar kun omfatter de aktiviteter, som er under virksomhedens direkte kontrol, søger CPH tillige i videst mulig udstrækning at påvirke aktiviteter, som er uden for virksomhedens direkte kontrol, herunder partnere og kunder.

CPH er underlagt detaljeret regulering på miljøområdet, og udgangspunktet for CPHs arbejde er altid overholdelse af miljø-, klima- og energikrav i lovgivningen. CPH har på tre udvalgte fokusområder sat strategiske mål, som bidrager til ansvarlig vækst. I det følgende beskrives status på de strategiske mål samt øvrige relevante miljømæssige tiltag og resultater i 2015.

MILJØMÅLSÆTNINGER:

ENERGI

- Senest i 2020 skal CPH gennem energibesparelser have reduceret sit energiforbrug med 20%, baseret på 2012-niveauet.

KLIMA

- I 2020 skal CPH være ansvarlig for en udledning på højst 1 kg CO_2 pr. passager.
- CPH skal vedligeholde sin Airport Carbon Accreditation på mindst niveau 3.

AFFALD

- I 2020 skal CPH genanvende mindst 50% af affaldet fra den daglige drift af terminalområder, serviceområder og administration i Københavns Lufthavn.

IKKE-FINANSIELLE RESULTATER – Miljømæssige resultater

VÆKST UDEN STØRRE ENERGIFORBRUG

Det er CPHs målsætning, at flere passagerer ikke skal betyde et større samlet energiforbrug hos CPH. Derfor arbejder CPH målrettet med at reducere energiforbruget pr. passager gennem energibesparelser, der svarer til det højere energiforbrug, som passagervæksten forventes at skabe.

CPH har gennem de seneste år arbejdet massivt med lysprojekter og integration af LED-lys i eksisterende installationer. I 2015 har CPH implementeret LED-lys i bagageudleveringen og dele af Finger D samt i afgangshallen i Terminal 2, hvor det udover at generere en stor energibesparelse også giver et markant bedre lys. Derudover blev over 1.000 lysstofrør i P7 udskiftet med LED-rør, så alle indendørs parkeringshuse nu er forsynet med energirigtig belysning. Energihensyn er også indtænkt i den renoverede og udvidede bane 22L/04R, hvor 405 banelys blev udskiftet med LED-lys. I alt har fokus på belysning i 2015 skabt en besparelse på 1.073.571 kWh.

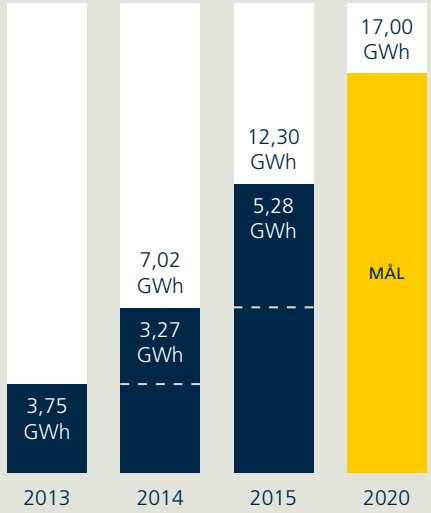
CPH har i 2015 også arbejdet med besparelser på varme- og ventilationsområdet. Således har en ekstra investering i forbindelse med udvidelsen af Terminal 2 landside vist sig særligt god for energiforbruget. Ved at udskifte varme- og ventilationsinstallationer samt skifte styringen af anlæggene på renoverede kontorer er der sparet over 2 mio. kWh/år, hvilket svarer til 118 hustandes årlige energiforbrug.

Sidst men ikke mindst har CPH færdiggjort den sidste fase af produktionssiden på grundvandskøleanlægget (ATES), som nu kan levere ca. 4 mio. kWh køling, hvilket er 20% mere end sidste år. CPH planlægger etableringen af yderligere varmepumper i forbindelse med ATES-anlægget, således at varmen fra undergrunden kan udnyttes endnu bedre i fremtiden og dermed nedbringe energiforbruget yderligere.

MÅLSTATUS

ENERGI-BESPARELSER

Senest i 2020 skal CPH reducere energiforbruget med 20% gennem energibesparelser, baseret på 2012-niveauet. For at opnå målet kræves det, at CPH gennemfører energibesparelser på i alt 17 GWh i perioden 2013-2020. Med de opnåede besparelser på 5,28 GWh i 2015 har CPH siden 2013 i alt sparet 12,3 GWh.



NY MILJØ- OG KLIMAPOLITIK

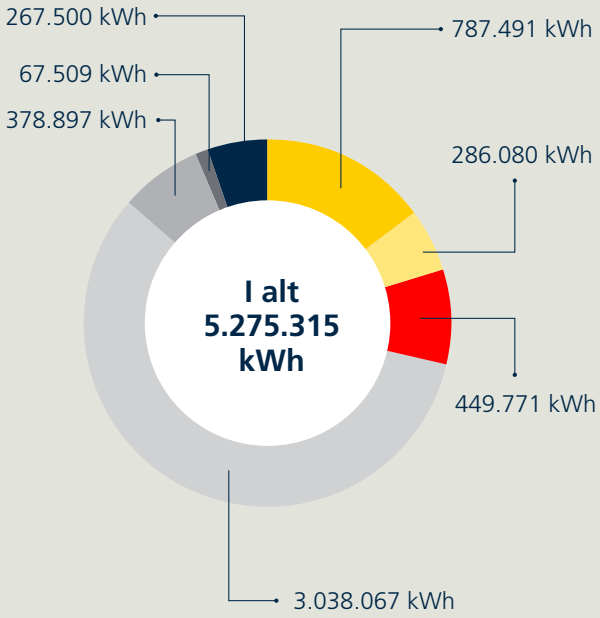
I starten af 2015 trådte CPHs nye miljø- og klimapolitik i kraft. Politikken samler retningslinjerne for arbejdet med miljø, klima og energi i én politik. Miljøprincipperne fra FN Global Compact samt de grundlæggende principper for arbejdet med miljøledelse er ligeledes integreret tydeligere i politikken.

Læs politikken her: www.dit.cph.dk/Miljo-og-klimapolitik

IKKE-FINANSIELLE RESULTATER – Miljømæssige resultater

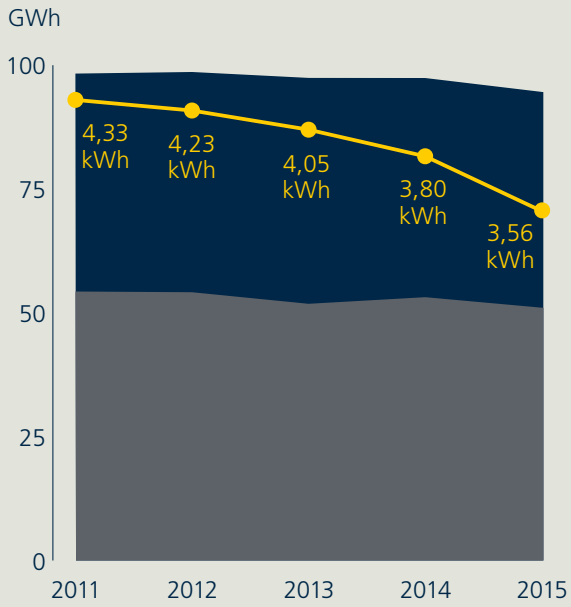
SAMLET ENERGIBESPARELSE I 2015: 5.275.315 kWh

- Almen belysning
- Udendørs belysning
- Spændingsregulering
- Ventilation
- Køl (inkl. ATES)
- Efterisolering
- Diverse



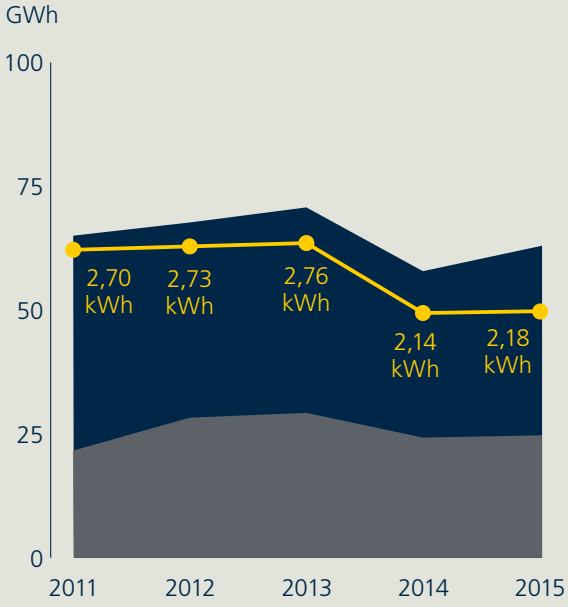
ELFORBRUG I KØBENHAVNS LUFTHAVN 2011-2015

- Samlet elforbrug i Københavns Lufthavn
- Elforbrug, CPHs andel
- Elforbrug pr. passager



VARMEFORBRUG I KØBENHAVNS LUFTHAVN 2011-2015

- Samlet varmeforbrug i Københavns Lufthavn
- Varmeforbrug, CPHs andel
- Varmeforbrug pr. passager



IKKE-FINANSIELLE RESULTATER – Miljømæssige resultater

CO_2-NEUTRAL VÆKST

CPH har som mål i 2020 maksimalt at udlede 1 kg CO_2 pr. passager. I 2015 blev der udledt 1,1 kg CO_2 pr. passager.

CPHs CO_2-mål omfatter de emissioner, som CPH har direkte kontrol over (scope 1 og 2 i Greenhouse Gas Protocol). Ca. 86% af denne CO_2-udledning stammer fra forbrug af el og fjernvarme. CPHs arbejde med energibesparelser er derfor afgørende for indfrielsen af CO_2-målet.

Scope 1, 2 og 3 bruges til at opgøre udledning af drivhusgasser fra forskellige kilder. Scope 1 består af direkte CO_2-emissioner, f.eks. fra brug af brændstof til CPHs egne køretøjer. Scope 2 består af indirekte CO_2-emissioner fra forbrug af indkøbt el og varme. Scope 3 består af andre indirekte emissioner fra aktiviteter, der ikke ejes eller kontrolleres af CPH.

VORES FÆLLES ANSVAR

CO_2-udledning fra partneres aktiviteter (scope 3 i Greenhouse Gas Protocol), som f.eks. flytrafik og tilbringertrafik, håndteres bl.a. gennem klimacertificeringen (Airport Carbon Accreditation), som CPH i 2015 fik fornyet på niveau 3. Klimacertificeringen kræver en årlig CO_2-opgørelse på scope 1, 2 og 3, en fungerende CO_2-reduktionspolitik samt løbende dialog med interessenter indenfor alle tre scopes. Med fornyelsen af akkrediteringen er målet for 2015 således opfyldt.

Den internationale lufthavnsorganisation Airports Council International (ACI) står bag klimacertificeringen af lufthavne over hele verden. Københavns Lufthavn opnåede i 2014 som den første danske lufthavn den eftertragtede klimacertificering. Læs mere på: www.airportcarbonaccredited.org

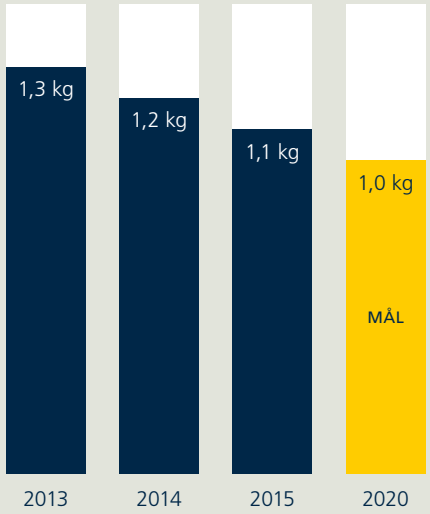
91% af CO_2-udledningen fra driften af Københavns Lufthavn stammer fra aktiviteter, som CPH ikke har direkte kontrol over. Den absolut største kilde til CO_2-udledningen er flyene, der står for 72%.

Derfor er CPHs engagement i foreningen NISA (Nordic Initiative for Sustainable Aviation) vigtigt. CPH er medstifter af NISA og spiller en aktiv rolle i foreningen, som arbejder med mulighederne for at introducere bæredygtigt flybrændstof på det nordiske marked på kommercielle vilkår. Foreningen har med dette arbejde bragt en række vigtige aktører på det nordiske marked og på tværs af luftfartsbranchen sammen.

I løbet af 2014 og 2015 har NISA spillet en væsentlig rolle for igangsættelsen af et studie af bæredygtige biomasser, effektive produktionsmetoder, den miljømæssige påvirkning samt de kommercielle muligheder for at anvende biobrændstoffer til luftfarten på tværs af Norden. Studiet varetages og er støttet af Nordisk Ministerråd, og det forventes afsluttet i 2016. Studiet bygger bl.a. på de nationale studier af brug af biobrændstoffer til luftfart, der er gennemført inden for de seneste år.

MÅLSTATUS

CO_2 PR. PASSAGER



I 2020 skal CPH være ansvarlig for en udledning på højst 1 kg CO_2 pr. passager.

IKKE-FINANSIELLE RESULTATER – Miljømæssige resultater

KLIMATILPASNING

CPH er i fuld gang med at klimatilpasse Københavns Lufthavn til fremtidens vækst. Et godt eksempel på dette er renoveringen og udvidelsen af bane 22L/04R, som blev udført i sommeren 2015, hvor der bl.a. blev installeret et nyt overfladeafvandingssystem, som skal bidrage til at sikre afvandingskapaciteten på og omkring banen i mange år.

GENANVENDELSE AF AFFALD

CPH håndterer hvert år en stor mængde affald, og med CPHs vækstplan er det væsentligt at sikre, at så meget affald som muligt bliver genanvendt. Med en genanvendelse på 15% satte CPH sig derfor i 2014 som mål, at mindst 50% af affaldet fra den daglige drift af terminalområder, serviceområder og administration i Københavns Lufthavn i 2020 skal gå til genanvendelse.

I 2015 gik 14% af affaldet fra den daglige drift til genanvendelse. Den samlede affaldsmængde faldt 2,5% trods en stigning i antallet af passagerer. Dog faldt andelen af affald til genanvendelse i forhold til 2014.

For at nå målet om 50% genanvendelse har CPH i 2014 og 2015 skærpet sit fokus på en række affaldsinitiativer på tværs af organisationen. Resultaterne heraf er bl.a. udviklingen af et nyt logistik- og affaldskoncept i lufthavnens shoppingcenter, som giver forpagterne bedre muligheder for at sortere affaldet og bortskaffe det så tæt på deres butikker som muligt. Der er også etableret mulighed for, at restauranter og caféer nu kan frasortere bioaffald, som samles og efterfølgende anvendes i biogasanlæg.

I CPHs administration arbejdes der også løbende på at forbedre mulighederne for affaldssortering. I forbindelse med en ombygning af CPHs kontorhus, som blev afsluttet i 2015, er der bl.a. indført et forbedret koncept for affaldssortering.

Da implementeringen af affaldsprojekterne er opstartet i slutningen af 2015, forventes de endelige resultater tidligst i løbet af 2016. Effekten af initiativerne ses dog allerede i form af en øget genanvendelse på 20% i fjerde kvartal 2015, hvilket antyder en betydelig stigning i genanvendelsesprocenten i 2016.

NY MILJØGODKENDELSE AF STØJ

Støj fra flytrafikken og de tilknyttede aktiviteter er et væsentligt fokusområde for CPHs miljøarbejde. I 2014 meddelte Miljøstyrelsen CPH en revurderet miljøgodkendelse af støj fra flytrafik. Den revurderede miljøgodkendelse blev dog påklaget til Natur- og Miljøklagenævnet, og i april 2015 afsluttede nævnet behandlingen af sagen med at afvise klagen, hvilket betød, at miljøgodkendelsen trådte i kraft og er blevet implementeret i løbet af 2015. Den revurderede miljøgodkendelse viderefører mange af de tidligere, grundlæggende vilkår for støj, hvilket bl.a. betyder, at CPH overordnet fortsætter med de samme grænser for støj som tidligere.

BEDRE AFISNING

For både at nedbringe den miljømæssige påvirkning og optimere processen omkring afisning af fly har CPH og de handlingselskaber, der afiser fly i lufthavnen, i 2015 haft et samarbejde om at indrette området med et proportionalblandingssystem i stedet for at bruge forblandede afisningsprodukter med et fast glykolindhold. Det betyder, at blandingsforholdet mellem vand og glykol kan varieres, så det passer til den aktuelle vejrtype. Proportionalblandingssystemet er blevet brugt i hele 2015, og det forventes, at det vil kunne nedbringe glykolforbruget betydeligt

HÅNDTERING AF ÆLDRE FORURENINGER

CPH ønsker, at driften og udviklingen af lufthavnen sker med respekt for både det globale og lokale miljø. Derfor har CPH skarpt fokus på jordforurening på lufthavnens areal og fører altid tilsyn med eventuel forekomst af forurening, når der gennemføres anlægsprojekter.

I 2015 har CPH bl.a. haft fokus på håndtering af jordforurening i forbindelse med renoveringen og udvidelsen af bane 22L/04R, hvor hele 110.000 tons overskudsjord blev grundigt analyseret, og forurenet jord blev håndteret i henhold til krav fra miljømyndighederne. CPH håndterer altid sådanne forureningssager i overensstemmelse med miljølovgivningen og i tæt dialog og samarbejde med miljømyndighederne og øvrige relevante interessenter.

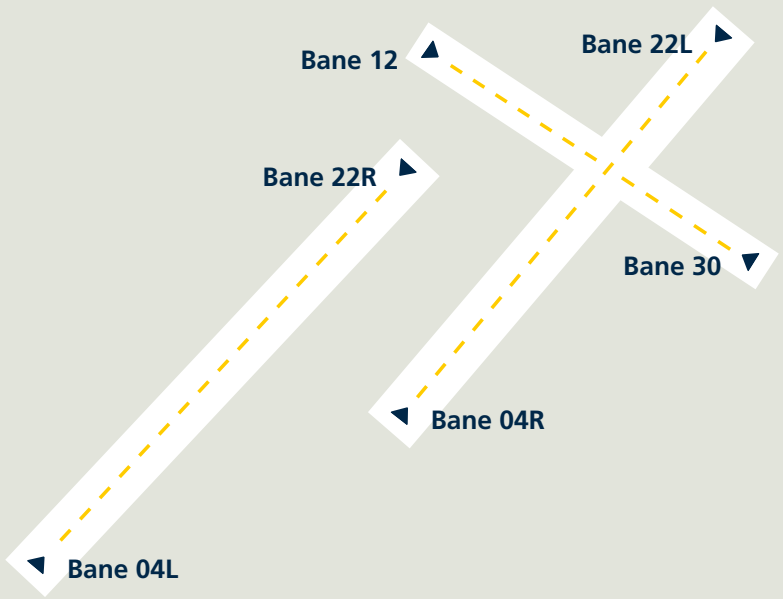
IKKE-FINANSIELLE RESULTATER – Miljømæssige resultater

BANEANVENDELSE 2015

Fordelingen af operationer på lufthavnens start- og landingsbaner skilte sig ud i forhold til tidligere år, idet bane 22L/04R var døgnlukket i juli og august, hvor banen blev totalrenoveret og samtidig udvidet med 4 m i hver side. Sidstnævnte er en forudsætning for, at flytypen Airbus 380 kan operere i Københavns Lufthavn, og understøtter dermed udviklingen af den interkontinentale trafik.

Med kun en enkelt af hovedbanerne til rådighed blev bane 12/30 således benyttet væsentligt mere end normalt. Det ændrede støjmønster omkring lufthavnen medførte betydelig opmærksomhed fra naboer i såvel København, Tårnby og Dragør som i Sydsverige. CPH øgede derfor sin kommunikation om brugen af bane 12/30 i perioden, hvor banen var lukket, gennem lokale og landsdækkende medier, Facebook, Twitter, WebTrak og CPHs hjemmeside for dagligt at holde naboer, myndigheder og andre interessenter informeret. Alt i alt udviste CPHs naboer stor forståelse for det ændrede støjmønster i lukningsperioden.

BANEANVENDELSE 2015



START / LANDING

Bane 04L	0,2% (0,2%*)	26,0% (37,3%*)
Bane 22R	70,1% (56,1%*)	2,4% (0,4%*)
Bane 04R	22,8% (39,1%*)	1,0% (2,3%*)
Bane 22L	3,2% (4,2%*)	55,2% (56,8%*)
Bane 12	3,5% (0,3%*)	2,6% (0,7%*)
Bane 30	0,2% (0,2%*)	12,6% (2,5%*)

** Baneanvendelse 2014*

Den ekstraordinære sommerlukning af bane 22L/04R medførte en væsentlig ændring i benyttelsen af banesystemet i juli og august 2015. Dette betød en øget anvendelse af bane 12/30 i forhold til 2014.

IKKE-FINANSIELLE RESULTATER – Beskatning

CPH er med flere end 2.300 ansatte en væsentlig bidragsyder af skat. Dette gælder såvel for skatter udgiftsført af CPH som skatter opkrævet (i transit) af CPH.

CPHs skattebidrag var i alt DKK 1.187 mio. i 2015, inklusive selskabsskat, miljø- og energiskat, skat på løn m.v., skat på omsætning og ejendomsskatter. I 2014 var CPH sammen med administrationsselskabet KAP ApS blandt de 20 største bidragsydere af selskabsskat i Danmark.

KONCERNSTRUKTUR, EJERSKAB, SKATTESTRATEGI

CPH driver med sine dattervirksomheder to lufthavne i Danmark og ejer et hotel i Danmark og er således primært skattepligtig i Danmark. Herudover er en associeret virksomhed i Danmark selvstændigt skattepligtig. 57,7% af aktierne i CPH ejes af Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD). CAD er indirekte kontrolleret af Kastrup Airports Parent ApS (KAP), der er det øverste danske holdingselskab, som CPH er sambeskattet med. KAP er som administrationsselskab i sambeskatningen ansvarlig for indlevering af selvangivelser og for kommunikationen med de danske skattemyndigheder, for så vidt angår selskabsskat. CPH rapporterer i denne forbindelse til KAP. CPHs skattepolitik vedrørende selskabsskat gælder udelukkende Københavns Lufthavne A/S og dets dattervirksomheder – ikke holdingselskaberne.

OVERHOLDELSE AF SKATTELOVGIVNINGEN

CPH har en klar compliance-strategi, der sigter efter, at både selskabsskat og andre skatter betales rettidigt og indberettes i henhold til lovgivningen. Dette gælder også opkrævede skatter (i transit).

SAMLET SKATTEBIDRAG

I 2015 bidrog CPH med DKK 1.187 mio. i skat (2014: DKK 1.136 mio.), hvoraf DKK 324 mio. blev udgiftsført af CPH (2014: DKK 295 mio.). CPH opkrævede DKK 863 mio. (2014: DKK 841 mio.) i form af skatter (i transit) såsom moms på omsætning, skat på lønninger og miljø- og energiskatter. Størstedelen af den udgiftsførte skat for CPH er skat på selskabets overskud (selskabsskat[1]). I 2015 udgjorde selskabsskatten 87% af den samlede udgiftsførte skat i CPH (2014: 88%).

De øvrige udgiftsførte skatter er miljø- og energiskat[2], sociale bidrag (skat på løn[3]) m.v., moms[4] og ejendomsskatter[5]. Skat på løn betales fortrinsvis af CPHs medarbejdere. Offentlige lufthavne i Danmark er generelt fritaget for ejendomsskat.

SELSKABSSKAT

Selskabsskattesatsen i Danmark er 23,5%. Folketinget vedtog i juni 2013 at sænke selskabsskatten fra 25% til 22% i løbet af 2014-2016. CPHs effektive skattesats i 2015 udgør 22,6% (2014: 24,1%) på grund af ikke-fradragsberettigede udgifter, herunder virkningen af begrænsningen af fradragsretten for finansielle omkostninger samt renteswaps. CPH maksimerer den skattemæssige afskrivning af anlægsaktiver, hvorved selskabsskatten reduceres, mens udskudt skat tilsvarende forøges. Ca. halvdelen af selskabsskatten betales i årets løb, mens resten betales i det efterfølgende år. CPH betaler et rentetillæg på restskatten. Se note 9 i det finansielle regnskab for yderligere information.

[1] Selskabsskat – betalbar selskabsskat.
[2] Miljø- og energiafgifter opkrævet i CPH/opkrævet fra lejere.
[3] Tilbageholdt skat på løn m.v./skat m.v. betalt af arbejdsgiver.
[4] Ikke afregnet moms/moms betalt af kunderne.
[5] Ejendomsskatter.

IKKE-FINANSIELLE RESULTATER – Beskatning

DKK mio.	2015				2014				2013			
	Udgiftsført af CPH	**Opkrævet i transit**	**I alt**	**I %**	**Udgiftsført af CPH**	**Opkrævet i transit**	**I alt**	**I %**	**Udgiftsført af CPH**	**Opkrævet i transit**	**I alt**	**I %**
Skattebidrag												
Selskabsskat[1]	281	-	281	24%	260	-	260	23%	262	-	262	23%
Miljø- og energiskat[2]	1	43	44	4%	3	42	45	4%	6	26	32	3%
Skat på løn m.v.[3]	19	408	427	36%	19	381	400	35%	19	373	392	34%
Skat på omsætning[4]	1	418	419	35%	1	423	424	37%	1	455	456	39%
Ejendomsskatter[5]	22	-6	16	1%	12	-5	7	1%	12	-4	8	1%
I alt	**324**	**863**	**1.187**	**100%**	**295**	**841**	**1.136**	**100%**	**300**	**850**	**1.150**	**100%**
I %	**27%**	**73%**	**100%**		**26%**	**74%**	**100%**		**26%**	**74%**	**100%**	

[1] Selskabsskat – betalbar selskabsskat.
[2] Miljø- og energiafgifter opkrævet i CPH/opkrævet fra lejere.
[3] Tilbageholdt skat på løn m.v./skat m.v. betalt af arbejdsgiver.
[4] Ikke afregnet moms/moms betalt af kunderne.
[5] Ejendomsskatter.



RISIKOSTYRING OG RISICI

RISIKOSTYRING OG RISICI

Risikostyring er et vigtigt element i ledelsen af virksomheden. Derfor er risikostyring integreret i CPHs forretningsaktiviteter og har til formål at forebygge og forberede virksomheden på hændelser, reducere usikkerhed, udnytte muligheder og understøtte indfrielsen af virksomhedens strategiske mål.

ET HOLISTISK BLIK PÅ RISICI

CPH definerer risici som "usikre (både positive og negative) fremtidige hændelser eller udviklinger, der kan påvirke CPHs evne til at nå sine strategiske mål".

CPHs tilgang til risikostyring er proaktiv, helhedsorienteret og konsekvent, hvilket sikrer, at alle kendte risici håndteres systematisk og med involvering af relevante kompetencer på tværs af CPH. CPHs metode til risikostyring, herunder risikoidentifikation, -analyse og -vurdering, giver et detaljeret overblik over alle væsentlige risici og gør det muligt for CPH at forebygge, overvåge og agere hurtigt og effektivt på risici.

Risikostyringsmetoden tager udgangspunkt i den såkaldte "Bow-Tie"-model. Figuren til højre illustrerer de begreber, som CPH anvender i den praktiske udførelse af risikostyringen. Udløses en risiko eller mulighed, vil den typisk være forårsaget af en række grundlæggende årsager. For hver af disse viser farverne i modellen, i hvilket omfang CPH har indflydelse og dermed mulighed for gennem forebyggende foranstaltninger at påvirke sandsynligheden for, at risikoen/muligheden indtræffer. Grøn betyder, at den er mulig at påvirke. Gul betyder, at den er svær at påvirke, og rød betyder, at den ikke er mulig at påvirke.

ENSRETTET RISIKOAPPETIT TIL UNDERSTØTTELSE AF BESLUTNINGER

I 2015 gennemførte CPH en øvelse, som omfattede hele organisationen, herunder bestyrelsen, med henblik på mere entydigt at få fastlagt og ensrettet den risikoappetit, der allerede gennemsyrer virksomheden. Således har CPH lavet risikoappetitbeskrivelser og fastsat risikotoleranceniveauer for følgende 10 områder: Safety, Security, Environment, Occupational Health & Safety, Internal Controls & Compliance, Funding &



"Bow-Tie"-modellen anvendt i CPH

RISIKOSTYRING OG RISICI

Hedging, Reputation, IT, Capacity & Operation og Business Development & Digitalisation. Niveauerne for risikotolerance varierer fra helt at undgå risiko til at tage ubegrænset risiko, og CPHs specifikke risikoappetit ligger mellem disse yderpunkter.

CPHs risikoappetit er udstukket af bestyrelsen. Beskrivelserne bidrager til den løbende vurdering og prioritering af risici i forhold til CPHs mål og er dermed et vigtigt værktøj til understøttelse af beslutninger med henblik på at nå virksomhedens strategiske mål.

MÅLET ER BALANCE

Det overordnede mål for CPHs risikostyring er at sikre balance mellem risiko og afkast. Det handler altså ikke om at undgå risici (risikoaversion), men om risikobevidsthed og om at identificere og udnytte muligheder og tage den rette mængde af risici, der skaber værdi for forretningen og for CPHs interessenter.

Det aktuelle risikobillede integreres i beslutningsprocesserne på tværs af organisationen og bidrager til, at CPH i overensstemmelse med den fastsatte risikoappetit kan træffe beslutninger, der påvirkes af en eller flere risici.

Den løbende overvågning af interne og eksterne risici gør det muligt tidligt at identificere ændringer i risikobilledet og sikre rettidig risikohåndtering. Den gør det samtidig muligt at igangsætte løbende forbedringer af både forebyggende og reaktive foranstaltninger, og endelig øger den muligheden for at udnytte de muligheder, der måtte opstå.

GOVERNANCESTRUKTUR OG ORGANISERING AF RISIKOSTYRING

Ansvaret for risikostyringen i CPH og for tilsynet med udførelsen heraf ligger hos ledelsen. Bestyrelsen overvåger den regelmæssige risikohåndtering gennem Revisions- og Risikoudvalget (RR) og har uddelegeret ansvaret for den løbende udvikling og implementering af risikostyring til ledelsen. Bestyrelsen har fastsat den overordnede risikoappetit og godkendt CPHs risikostyringspolitik. Afrapporteringen af CPHs risici sker kvartalsvis til såvel ledelsen som til Revisions- og Risikoudvalget (RR) og bestyrelsen.

Ansvaret for den praktiske udførelse af risikostyringen er forankret i alle dele af organisationen og håndteres af udvalgte "risikoejere" i de enkelte forretningsenheder. Dette omfatter bl.a. identifikation, vurdering, styring, kontrol og rapportering af risici samt tilvejebringelse af et informeret beslutningsgrundlag i overensstemmelse med CPHs risikoappetit. Hver risiko er beskrevet i et såkaldt risikokort, som er afstemt med den ansvarlige risikoejer. Kortet indeholder alle relevante informationer, som er afdækket gennem risikoanalysen, og giver derved bestyrelsen og ledelsen et overblik over CPHs samlede risikobillede på en simpel og overskuelig måde.

ROBUSTHED GENNEM BUSINESS CONTINUITY MANAGEMENT

For at styrke CPHs evne til at modstå og reagere på en uønsket hændelse eller krise samt begrænse de negative konsekvenser heraf indførte CPH i 2015 et Business Continuity Management-program. Formålet med programmet er at sikre en struktureret tilgang til at vedligeholde en række reaktive foranstaltninger, herunder beredskabsplaner og contingency-planer. Som andre virksomheder har CPH endvidere i relevant omfang mindsket sin eksponering for negative hændelser gennem forsikringsmæssig afdækning.

RISIKOVURDERING AF CPHS KONCERNSTRATEGI

CPH gennemførte i 2015 en omfattende risikogennemgang og -vurdering af CPHs koncernstrategi med henblik på at udfordre de centrale forudsætninger og antagelser, der implicit og eksplicit understøtter CPHs strategi for de kommende år. I processen gennemførte CPH risikoscenarier og -analyser baseret på udvalgte forudsætninger for at vurdere den individuelle og samlede effekt heraf for således at kunne træffe beslutning om eventuelle yderligere forebyggende eller reaktive foranstaltninger og/eller en justering af CPHs strategi.

RISIKOSTYRING OG RISICI

RISIKOOMRÅDER

Følgende afsnit beskriver hovedtyperne af risici, der potentielt kan påvirke CPH, og som gennem 2015 har præget risikobilledet i CPH. For nogle af de specifikke risici henvises der til afsnit andetsteds i årsrapporten og i noter i det finansielle regnskab.

CPHS STATUS SOM KNUDEPUNKT

CPH er som knudepunktslufthavn i betydeligt omfang afhængig af de primære flyselskabers udvikling. CPH følger kontinuerligt de pågældende flyselskabers planer, performance og risici i relation til ruteudviklingen for CPH. Der er udarbejdet specifikke planer for både SAS og flere andre flyselskaber for at kunne håndtere eventuelle ændringer i flytrafikken. I de senere år har CPH udvist stor robusthed og har hurtigt genvundet trafik, når ruter er blevet tabt.

SAFETY OG SECURITY

Medarbejdernes og passagerernes sikkerhed er helt central i CPHs risikostyring og har derfor højeste prioritet i det daglige arbejde. CPH er underlagt en lang række myndighedskrav, der løbende overvåges og kontrolleres af Trafik- og Byggestyrelsen. CPH har udviklet målrettede beredskabsplaner for med kort varsel at kunne reagere på hændelser, der væsentligt kan påvirke CPHs mål.

OMDØMME

Det har stor betydning for CPHs legitimitet til at drive forretning, at CPH opfattes som en ansvarlig virksomhed, der driver forretning med fokus på etik og overholdelse af lovkrav, samtidig med at der skabes værdi for virksomhedens aktionærer samt vækst og værdi for samfundet. CPH er bevidst om vigtigheden af et godt omdømme og søger i sin risikostyring at sikre, at CPHs omdømme løbende forbedres blandt interessenterne.

KAPACITET

Planlægning og udførelse af udbygningsprojekter i CPH foretages ud fra en balance mellem forventet udvikling hos flyselskabskunder og i passagervolumen, CPHs finansielle udvikling, aftalte serviceniveauer samt sikring af operationel fleksibilitet og effektivitet. Der gennemføres regelmæssigt risikovurdering af planlagte og mulige initiativer sammenholdt med udviklingen i trafikken.

IT

CPH har skarpt fokus på at beskytte sine IT-systemer mod hacking, internetkriminalitet og virus. CPHs IT-sikkerhedsstrategi har til formål at mindske risikoen for kompromittering og beskadigelse af CPHs IT-systemer.

MILJØ

CPH er i henhold til lovgivningen forpligtet til at arbejde langsigtet og systematisk med at sikre miljømæssig ansvarlighed i både drift og udvikling af lufthavnen. I tråd med CPHs miljø- og klimapolitik har CPH igangsat en række innovative tiltag med henblik på at forbedre processer og dermed miljøet i lufthavnen. Politikken er integreret i CPHs aktiviteter og beslutningsprocesser. Læs yderligere information om miljø på side 40-45.

TAKSTER

Takstniveauet, der aftales i en reguleret proces, har direkte indvirkning på CPHs evne til fortsat at investere i vækst. I august 2014 indgik flyselskaberne og CPH en ny fireårig takstaftale gældende fra 1. april 2015. CPHs aeronautiske takstudvikling ligger dermed fast for de kommende fire år på et realt fladt niveau, der understøtter CPHs investering i fortsat vækst og fastholdelse af CPHs konkurrencemæssige position.

FINANSIELLE RISICI

CPHs finansielle risici styres fra virksomhedens finansafdeling. Principperne og rammerne for den finansielle risikostyring godkendes mindst én gang årligt af bestyrelsen. Læs mere om styring af de finansielle risici i note 18 i det finansielle regnskab på side 93-98.



AKTIERELATERET INFORMATION

AKTIERELATERET INFORMATION

CPHs aktie indgik i hele 2015 på Nasdaq Copenhagens Large Cap-segment. Segmentet Large Cap udgøres af de selskaber, der har en børsværdi på EUR 1 mia. eller mere.

INVESTOR RELATIONS-POLITIK

Det er CPHs investor relations-politik at tilbyde et vedvarende højt informationsniveau gennem aktiv og åben dialog med aktionærer, andre investorer og øvrige interessenter om CPHs målsætning, udvikling og forventninger til fremtiden.

IR-AKTIVITETER 2015

I 2015 kunne aktionærer og andre interesserede finde opdateret information om CPHs finansielle udvikling på www.cph.dk

Endvidere udkom der i 2015 to numre af CPHs aktionærnyhedsbrev, *CPH News*, på CPHs hjemmeside. Aktionærer, der har registreret deres e-mailadresse, får direkte besked, når *CHP News* er tilgængeligt.

ANALYSEDÆKNING

På grund af CPHs ejerstruktur følger ingen aktieanalytikere CPH-aktien.

AKTIEN OG AKTIONÆRER

Pr. 31. december 2015 udgjorde aktiekapitalen i CPH nominelt DKK 784.807.000 fordelt på 7.848.070 aktier a DKK 100. Der er kun én aktieklasse, og ingen aktier har særlige rettigheder. Aktien er noteret på Nasdaq Copenhagen med fondskoden ISIN DK0010201102.

Omsætningen i aktien udgjorde i regnskabsåret 2015 67.822 stk., hvilket svarer til 0,9% af den samlede aktiekapital eller gennemsnitligt 271 aktier pr. børsdag. Omsætningens samlede kursværdi svarede til DKK 242,3 mio. CPHs markedsværdi var DKK 29,7 mia. ved regnskabsårets udgang (2014: DKK 23,5 mia.).

CPH havde pr. 31. december 2015 i alt 4.022 navnenoterede aktionærer.

OPKØBSPROGRAM

CPH har ikke erhvervet egne aktier siden generalforsamlingen i april 2015. Ved årets udgang besad CPH ingen egne aktier.

UDBYTTEPOLITIK

CPHs udbyttepolitik har som mål at skabe værdi for aktionærerne. Et vigtigt element i denne forbindelse er at opretholde en effektiv og fornuftig kapitalstruktur, der kan finansiere de forretningsmæssige og investeringsmæssige behov.

KREDITVÆRDIGHED

CPH bliver vurderet af to kreditvurderingsbureauer: Fitch (BBB+) og Moody's (Baa2).

LEDELSENS AKTIEBEHOLDNING PR. 31. DECEMBER 2015

BESTYRELSE

Jesper Bak Larsen: 15 aktier (2014: 15 aktier)
John Flyttov: 1 aktie (2014: 1 aktie)

Der er ikke udstedt hverken optioner eller warrants til medlemmer af bestyrelsen og direktionen. Der henvises til note 6 i det finansielle regnskab vedrørende vederlag til direktionen.

AKTIEBESIDDELSER OVER 5%

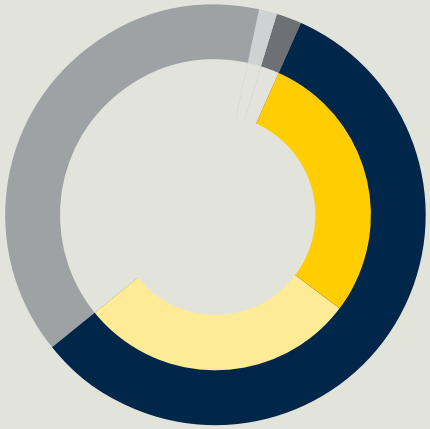
Følgende aktionærer besad mere end 5% af aktiekapitalen pr. 1. marts 2016:

- Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD), c/o Visma Services Denmark A/S, Lyskær 3C, 2730 Herlev
- Den danske stat

PR. 31. DECEMBER 2015

AKTIONÆR-OVERSIGT

- **57,7%** Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD)*
- – Ontario Teachers' Pension Plan (OTPP)
- – Macquarie European Infrastructure Fund III (MEIF3)
- **39,2%** Den danske stat
- **1,8%** Danske private og institutionelle investorer
- **1,3%** Udenlandske, private og institutionelle investorer



** OTPP og MEIF3s ejerskab af CPH er nærmere beskrevet i note 16 i det finansielle regnskab vedrørende nærtstående parter.*



HENVISNING TIL REDEGØRELSE FOR VIRKSOMHEDSLEDELSE

HENVISNING TIL REDEGØRELSE FOR VIRKSOMHEDSLEDELSE

Ligesom tidligere år har CPH valgt at udarbejde en udførlig separat redegørelse for virksomhedsledelse og herunder beskrive, hvorledes CPH forholder sig til anbefalinger fra Komitéen for god Selskabsledelse i Danmark.

I redegørelsen indgår også en beskrivelse af hovedelementerne i CPHs interne kontrol- og risikostyringssystemer i forbindelse med regnskabsaflæggelsesprocessen.

Den udførlige redegørelse er tilgængelig på CPHs hjemmeside:
www.cph.dk/om-cph/investorer/corporate-governance/coporate-governance-rapporter/

Med hensyn til den aktuelle sammensætning af bestyrelsesudvalg henvises til:
www.cph.dk/om-cph/investorer/corporate-governance/.



BESTYRELSE OG DIREKTION

BESTYRELSE



Lars Nørby Johansen

Dansk statsborger, født i 1949.
Bestyrelsesformand siden 2014.
Valgt for ét år ad gangen. Uafhængigt medlem af bestyrelsen.

BESTYRELSESPOSTER

Formand:
William Demant Holding A/S
Codan Forsikring A/S
Dansk Vækstkapital
Syddansk Universitet
Rockwool Fonden
Montana
Danmarks Vækstråd

Næstformand:
Arp-Hansen Hotel Group

RELEVANTE KOMPETENCER

Tidligere formand for Komitéen for god Selskabsledelse. Tidligere medlem af bestyrelsen i Københavns Lufthavne A/S i 2000-2002.



David Stanton

Britisk statsborger, født i 1969.
Asset Director, Ontario Airports Investments Limited.
Medlem af bestyrelsen og næstformand siden 2011.
Formand for Revisions- og Risikoudvalget.
Valgt for ét år ad gangen.

BESTYRELSESPOSTER

Medlem:
Birmingham Airport

RELEVANTE KOMPETENCER

Ekspertise inden for finansielle og regnskabsmæssige forhold samt forretningsudvikling og kommerciel drift. Indgående kendskab til luftfartssektoren.



Simon Geere

Britisk statsborger, født i 1968.
Managing Director, Macquarie Infrastructure and Real Assets (Europe) Limited.
Medlem af bestyrelsen siden 2010 og næstformand siden 2011.
Medlem af Revisions- og Risikoudvalget.
Valgt for ét år ad gangen.

BESTYRELSESPOSTER

Medlem:
Stockholm-Arlanda Express Railway

RELEVANTE KOMPETENCER

Ekspertise inden for forretningsudvikling og kommerciel drift samt indgående kendskab til luftfartssektoren.



Charles Thomazi

Canadisk statsborger, født i 1963.
Director, Ontario Teachers' Pension Plan (OTPP).
Bestyrelsesmedlem siden 2015.
Valgt for ét år ad gangen.

BESTYRELSESPOSTER

Medlem:
Brussels Airport
Birmingham Airport

RELEVANTE KOMPETENCER

Mere end 25 års erfaring inden for den finansielle sektor og mere end 15 års erfaring inden for infrastruktur. Har arbejdet på tværs af mange sektorer, dog med primært fokus på transportinfrastruktur.



Janis Kong

Britisk statsborger, født i 1951.
Bestyrelsesmedlem siden 2012.
Medlem af Revisions- og Risikoudvalget.
Valgt for ét år ad gangen.
Uafhængigt medlem af bestyrelsen.

BESTYRELSESPOSTER

Formand:
Bristol Airport

Medlem:
Network Rail
Portmeirion Group PLC
TUI Group AG

RELEVANTE KOMPETENCER

Indgående kendskab til lufthavnssektoren, der er opnået igennem 33 år hos British Airports Authority PLC, hvor hun har haft en række poster, herunder som formand for Heathrow Airport Ltd.



John Bruen

Irsk statsborger, født i 1972.
Managing Director, Macquarie Infrastructure and Real Assets (Europe) Limited (MIRA).
Bestyrelsesmedlem siden 2014.
Valgt for ét år ad gangen.

BESTYRELSESPOSTER

Medlem:
Brussels Airport
Aberdeen Airport
Glasgow Airport
Southampton Airport

RELEVANTE KOMPETENCER

Betydelig ekspertise inden for lufthavnssektoren og leder nu transportbranchegruppen hos MIRA.

BESTYRELSE



Jesper Bak Larsen

Dansk statsborger, født i 1971.
Elektriker.

MEDARBEJDERVALGT

Bestyrelsesmedlem siden 2011.
Valgt for fire år ad gangen.



John Flyttov

Dansk statsborger, født i 1956.
Vagtfunktionær.

MEDARBEJDERVALGT

Bestyrelsesmedlem siden 2015.
Valgt for fire år ad gangen.



Dan Hansen

Dansk statsborger, født i 1979.
Specialarbejder.

MEDARBEJDERVALGT

Bestyrelsesmedlem siden 2015.
Valgt for fire år ad gangen.

DIREKTION



Thomas Woldbye
Adm. direktør

Dansk statsborger, født i 1964.
Ansat i Københavns Lufthavne A/S siden 1. maj 2011 som adm. direktør.

BESTYRELSESPOSTER

Formand:
Copenhagen Airports International A/S
Copenhagen Airport Hotels A/S

Medlem:
Center for ledelse, CfL
Wonderful Copenhagen
DI's Erhvervspolitiske Udvalg



KONCERN-REGNSKAB

INDHOLDSFORTEGNELSE

KONSOLIDERET FINANSIELT REGNSKAB

Resultatopgørelse 61
Totalindkomstopgørelse 61
Balance 62
Egenkapitalopgørelse 63
Pengestrømsopgørelse 65
Noter til det finansielle regnskab 66

KONSOLIDERET IKKE-FINANSIELT REGNSKAB (SUPPLERENDE INFORMATION – IKKE REVIDERET)

Position-resultater 101
Sociale resultater 102
Miljømæssige resultater 103
Noter til det ikke-finansielle regnskab 105
Global Compact-indeks 131

KONCERNREGNSKAB, 1. januar – 31. december

Note	DKK mio.	2015	2014
	RESULTATOPGØRELSE		
	Trafikindtægter	2.364,5	2.249,6
	Koncessionsindtægter	1.136,6	1.072,5
	Lejeindtægter	176,4	164,9
	Salg af tjenesteydelser m.v.	384,4	380,5
3,4	**Omsætning**	**4.061,9**	**3.867,5**
	Andre driftsindtægter	3,1	1,9
5	Eksterne omkostninger	585,0	597,9
6	Personaleomkostninger	1.221,1	1.132,4
7	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	674,7	678,6
	Driftsresultat	**1.584,2**	**1.460,5**
8	Finansielle indtægter	2,5	11,9
8	Finansielle omkostninger	182,8	209,2
	Resultat før skat	**1.403,9**	**1.263,2**
9	Skat af årets resultat	317,9	304,8
	Årets resultat	**1.086,0**	**958,4**
24	Resultat pr. aktie a DKK 100 (EPS basis og udvandet)		
	EPS er udtrykt i DKK	138,4	122,1

Note	DKK mio.	2015	2014
	TOTALINDKOMSTOPGØRELSE		
	Årets resultat	**1.086,0**	**958,4**
	Poster, der kan blive reklassificeret til resultatopgørelsen		
	Årets værdiregulering af sikringstransaktioner	485,8	378,4
	Værdireguleringer af sikringstransaktioner overført til finansielle poster i resultatopgørelsen	-416,8	-443,9
9	Nedsættelse af skatteprocent fra 25% til 22% primo 2014	-	-5,6
9	Skat af anden totalindkomst	-15,2	14,4
	Årets anden totalindkomst	**53,8**	**-56,7**
	Totalindkomst for året i alt	**1.139,8**	**901,7**

BALANCE, 31. december

Note	DKK mio.	2015	2014
	AKTIVER		
	ANLÆGSAKTIVER		
10	**Immaterielle anlægsaktiver i alt**	**539,6**	**497,0**
11	**Materielle anlægsaktiver**		
	Grunde og bygninger	4.500,6	4.437,1
	Tekniske anlæg og maskiner	3.649,1	3.469,7
	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	483,5	492,9
	Materielle anlægsaktiver under udførelse	770,0	527,8
	Materielle anlægsaktiver i alt	**9.403,2**	**8.927,5**
	Finansielle anlægsaktiver		
	Kapitalandele i associerede virksomheder	0,4	0,4
	Andre finansielle anlægsaktiver	245,8	0,1
	Finansielle anlægsaktiver i alt	**246,2**	**0,5**
	Anlægsaktiver i alt	**10.189,0**	**9.425,0**
	OMSÆTNINGSAKTIVER		
	Tilgodehavender		
12	Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	326,6	332,4
	Andre tilgodehavender	31,1	28,5
	Periodeafgrænsningsposter	38,5	54,7
	Tilgodehavender i alt	**396,2**	**415,6**
	Likvide beholdninger	**83,4**	**47,1**
	Omsætningsaktiver i alt	**479,6**	**462,7**
	Aktiver i alt	**10.668,6**	**9.887,7**

Note	DKK mio.	2015	2014
	PASSIVER		
	EGENKAPITAL		
	Aktiekapital	784,8	784,8
	Reserve for sikringstransaktioner	-143,0	-196,8
	Overført overskud	2.349,8	2.257,1
	Egenkapital i alt	**2.991,6**	**2.845,1**
	LANGFRISTEDE FORPLIGTELSER		
9	Udskudt skat	980,6	928,5
13	Kreditinstitutter og andre lån	5.473,2	4.044,4
18	Anden gæld	-	196,1
	Langfristede forpligtelser i alt	**6.453,8**	**5.169,0**
	KORTFRISTEDE FORPLIGTELSER		
13	Kreditinstitutter og andre lån	5,7	690,3
	Modtagne forudbetalinger fra kunder	221,9	226,7
	Leverandører af varer og tjenesteydelser	500,4	440,0
9	Selskabsskat	152,6	155,1
14, 18	Anden gæld	336,7	351,0
	Periodeafgrænsningsposter	5,9	10,5
	Kortfristede forpligtelser i alt	**1.223,2**	**1.873,6**
	Forpligtelser i alt	**7.677,0**	**7.042,6**
	Egenkapital og forpligtelser i alt	**10.668,6**	**9.887,7**

For yderligere information henvises til noteoversigt side 66.

EGENKAPITALOPGØRELSE, 1. januar – 31. december 2015

Note

DKK mio.	**Aktiekapital**	**Reserve for sikrings-transaktioner**	**Overført overskud**	**I alt**
Egenkapital pr. 1. januar 2015	**784,8**	**-196,8**	**2.257,1**	**2.845,1**
Totalindkomst for året				
Årets resultat	-	-	1.086,0	1.086,0
Anden totalindkomst				
Årets værdireguleringer af sikringstransaktioner	-	378,9	-	378,9
Værdireguleringer af sikringstransaktioner overført til finansielle poster i resultatopgørelsen	-	-325,1	-	-325,1
Anden totalindkomst i alt	**-**	**53,8**	**-**	**53,8**
Totalindkomst i alt for året	**-**	**53,8**	**1.086,0**	**1.139,8**
Transaktioner med ejere				
Udbetalt udbytte	-	-	-993,3	-993,3
Transaktioner med ejere i alt	**-**	**-**	**-993,3**	**-993,3**
Egenkapital pr. 31. december 2015	**784,8**	**-143,1**	**2.349,8**	**2.991,6**

Der henvises til moderselskabets egenkapitalopgørelse for angivelse af, hvilke reserver der er disponible for udlodning. Udbytte pr. aktie er beregnet i hoved- og nøgletalsoversigten side 15. I overført overskud indgår forslag til udbytte på DKK 615,2 mio. Foreslået udbytte pr. aktie udgør DKK 78,38. På baggrund af halvårsresultatet blev der pr. 18. august 2015 udloddet et ekstraordinært udbytte på DKK 470,8 mio., svarende til DKK 60,00 pr. aktie. Udbetaling af udbytte i 2015 består af udbytte vedrørende 2014 på DKK 522,4 mio. samt udbytte vedrørende 2015 på DKK 470,8 mio. Oplysninger om kapitalforhold fremgår af Aktierelateret information side 52-53.

EGENKAPITALOPGØRELSE, 1. januar – 31. december 2014

Note

DKK mio.	**Aktiekapital**	**Reserve for sikrings-transaktioner**	**Overført overskud**	**I alt**
Egenkapital pr. 1. januar 2014	**784,8**	**-140,1**	**2.255,9**	**2.900,6**
Totalindkomst for året				
Årets resultat	-	-	958,4	958,4
Anden totalindkomst				
Nedsættelse af skatteprocent fra 25% til 22% primo 2014	-	-5,6	-	-5,6
Årets værdireguleringer af sikringstransaktioner	-	295,1	-	295,1
Værdireguleringer af sikringstransaktioner overført til finansielle poster i resultatopgørelsen	-	-346,2	-	-346,2
Anden totalindkomst i alt	**-**	**-56,7**	**-**	**-56,7**
Totalindkomst i alt for året	**-**	**-56,7**	**958,4**	**901,7**
Transaktioner med ejere				
Udbetalt udbytte	-	-	-957,2	-957,2
Transaktioner med ejere i alt	**-**	**-**	**-957,2**	**-957,2**
Egenkapital pr. 31. december 2014	**784,8**	**-196,8**	**2.257,1**	**2.845,1**

Der henvises til moderselskabets egenkapitalopgørelse for angivelse af, hvilke reserver der er disponible for udlodning. Udbytte pr. aktie er beregnet i hoved- og nøgletalsoversigten side 15. I overført overskud indgår forslag til udbytte på DKK 522,4 mio. Foreslået udbytte pr. aktie udgør DKK 66,57. På baggrund af halvårsresultatet blev der pr. 18. august 2014 udloddet et ekstraordinært udbytte på DKK 436,0 mio., svarende til DKK 55,56 pr. aktie. Udbetaling af udbytte i 2014 består af udbytte vedrørende 2013 på DKK 521,2 mio. samt udbytte vedrørende 2014 på DKK 436,0 mio. Oplysninger om kapitalforhold fremgår af Aktierelateret information side 52-53.

PENGESTRØMSOPGØRELSE, 1. januar – 31. december

Note	DKK mio.	2015	2014
	PENGESTRØMME FRA DRIFTSAKTIVITET		
19	Indbetalt fra kunder	4.063,0	3.883,8
20	Udbetalt til personale, leverandører m.v.	-1.703,3	-1.581,8
	Pengestrømme fra drift før finansielle poster og skat	2.359,7	2.302,0
21	Renteindbetalinger m.v.	1,8	11,2
22	Renteudbetalinger m.v.	-228,4	-232,8
	Pengestrømme fra drift før skat	2.133,1	2.080,4
9	Betalt selskabsskat	-283,4	-274,9
	Pengestrømme fra driftsaktivitet	**1.849,7**	**1.805,5**
	PENGESTRØMME FRA INVESTERINGSAKTIVITET		
11	Køb af materielle anlægsaktiver	-994,8	-789,3
10	Køb af immaterielle anlægsaktiver	-153,6	-134,8
	Salg af materielle anlægsaktiver	3,0	2,2
	Pengestrømme fra investeringsaktivitet	**-1.145,4**	**-921,9**

Note	DKK mio.	2015	2014
	PENGESTRØMME FRA FINANSIERINGSAKTIVITET		
	Afdrag på langfristet gæld	-1.865,7	-963,2
	Optagelse af langfristet gæld	2.255,4	1.000,0
	Afdrag på kortfristet gæld	-253,5	-142,7
	Optagelse af kortfristet gæld	189,1	189,6
	Betalt udbytte	-993,3	-957,2
	Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	**-668,0**	**-873,5**
	Årets ændring i likviditet	**36,3**	**10,1**
	Likvide beholdninger ved årets begyndelse	**47,1**	**37,0**
	Likvide beholdninger ved årets udgang	**83,4**	**47,1**

NOTER TIL DET FINANSIELLE REGNSKAB

● Indeholder regnskabspraksis
● Indeholder væsentlige skøn og vurderinger

1	Sammendrag af væsentlig anvendt regnskabspraksis	67	●	
2	Særlige forhold	69	●	
3	Segmentoplysninger	71	●	
4	Omsætning	73	●	
5	Eksterne omkostninger	75	●	
6	Personaleomkostninger	75	●	
7	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	77	●	
8	Finansielle indtægter og omkostninger	77	●	
9	Skat af årets resultat	79	●	●
10	Immaterielle anlægsaktiver	81	●	●
11	Materielle anlægsaktiver	83	●	●
12	Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	87	●	●
13	Kreditinstitutter og andre lån	88	●	
14	Anden gæld	90	●	
15	Økonomiske forpligtelser	90		
16	Nærtstående parter	91		
17	Koncession til drift af lufthavne og takstregulering	91		
18	Finansielle risici	93	●	●
19	Indbetalt fra kunder	98		
20	Udbetalt til personale, leverandører m.v.	98		
21	Renteindbetalinger m.v.	99		
22	Renteudbetalinger m.v.	99		
23	Efterfølgende begivenheder	99		
24	Kapitalforhold og EPS	99		
25	Dattervirksomheder og associerede virksomheder	100		
26	Nyeste vedtagne regnskabsstandarder og -fortolkninger	100		

NOTER

Note

1 SAMMENDRAG AF VÆSENTLIG ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

For at gøre rapporten mere overskuelig og læsevenlig er regnskabspraksis samt skøn og vurderinger for specifikke regnskabsposter flyttet til den relevante note, og al information vedrørende regnskabsposten er herved samlet ét sted.

Grundlag for regnskabsaflæggelsen
CPH er et aktieselskab hjemmehørende i Danmark og noteret på Nasdaq Copenhagen.

Koncernregnskabet for CPH er aflagt i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards (IFRS), som er godkendt af den europæiske union (EU) og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

De yderligere danske oplysningskrav fremgår af IFRS-bekendtgørelsen udstedt i henhold til årsregnskabsloven samt de af Nasdaq Copenhagen udstedte regler.

Årsregnskabet for moderselskabet, Københavns Lufthavne A/S, er aflagt efter årsregnskabsloven (ÅRL).

Nye regnskabsstandarder og -fortolkninger
Den anvendte regnskabspraksis, herunder præsentation, er uændret i forhold til Årsrapporten for 2014 bortset fra nedenstående.

CPH har vurderet effekten af de nye IFRS-standarder og -fortolkninger. CPH har konkluderet, at alle de gældende standarder og fortolkninger, der er trådt i kraft for regnskabsåret 2015, enten ikke er relevante for CPH eller ikke har væsentlig betydning på regnskabet for koncernen.

Væsentlige regnskabsmæssige skøn
CPHs skøn ved opgørelsen af den regnskabsmæssige værdi af aktiver og forpligtelser er baseret på forudsætninger, som afhænger af fremtidige begivenheder. Dette indebærer blandt andet vurderinger af brugstider og restværdier på immaterielle og materielle anlægsaktiver. Skøn og de tilknyttede forudsætninger baseres på historisk erfaring og en række andre faktorer, som ledelsen vurderer rimelige under de givne omstændigheder. De regnskabsmæssige værdier på disse poster fremgår af note 10 og 11.

Ved vurderingen af behovet for nedskrivninger foretages en række skøn over pengestrømme og diskonteringsfaktorer.

For en beskrivelse af CPHs risici henvises til note 18 vedrørende finansielle risici.

Generelt
Koncernårsrapporten er udarbejdet med udgangspunkt i det historiske kostprisprincip. Efterfølgende måles aktiver og forpligtelser som beskrevet nedenfor.

Konsolideringspraksis
Koncernårsrapporten omfatter moderselskabet, Københavns Lufthavne A/S, samt virksomheder, hvori moderselskabet direkte eller indirekte besidder flertallet af stemmerettighederne eller på anden måde har kontrol over virksomhederne (dattervirksomheder). Virksomheder, hvori CPH besidder under 50% af stemmerettighederne og ikke har kontrol, men udøver betydelig indflydelse, betragtes som associerede virksomheder.

Der er ved sammendraget foretaget eliminering af koncerninterne indtægter og omkostninger, aktiebesiddelser, udbytter og mellemværender samt realiserede og urealiserede interne gevinster og tab ved transaktioner mellem de konsoliderede virksomheder.

NOTER

Note

1

CPHs Koncernårsrapport er udarbejdet på grundlag af regnskaber for moderselskabet og dattervirksomhederne. De regnskaber, der er anvendt til CPHs Koncernårsrapport, er aflagt i overensstemmelse med CPHs regnskabspraksis.

Andre driftsindtægter
Andre driftsindtægter indeholder regnskabsposter af sekundær karakter i forhold til CPHs aktiviteter, herunder avancer og tab ved salg af anlægsaktiver.

Omregning af beløb i fremmed valuta
CPHs funktionelle valuta er DKK. Ved udarbejdelse af Årsrapporten er derfor anvendt DKK som måle- og præsentationsvaluta. Andre valutaer end DKK anses dermed som fremmed valuta.

Transaktioner i fremmed valuta omregnes til transaktionsdagens kurs. Gevinster og tab, der opstår som følge af forskellen mellem transaktionsdagens kurs og kursen på betalingsdagen, indregnes i resultatopgørelsen som en finansiel post.

Tilgodehavender, gæld og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens kurs. Forskelle mellem balancedagens kurs og transaktionsdagens kurs indregnes i resultatopgørelsen som en finansiel post.

Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder
Kapitalandele i associerede virksomheder indregnes og måles efter den indre værdis metode i koncernregnskabet. I resultatopgørelsen indregnes den forholdsmæssige andel af resultat efter skat for året under posten Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder efter skat.

Gevinst og tab ved afhændelse af associerede virksomheder opgøres som forskellen mellem salgsprisen og den regnskabsmæssige værdi af nettoaktiver på salgstidspunktet inklusive goodwill og med fradrag af forventede omkostninger til salg. Valutakursreguleringer vedrørende associerede virksomheder indregnet i anden totalindkomst, recirkuleres ved afhændelse af associerede virksomheder og medregnes i gevinst og tab. Gevinst og tab indregnes i resultatopgørelsen.

Totalindkomstopgørelse
CPH præsenterer totalindkomstopgørelsen i to opgørelser: en resultatopgørelse og en totalindkomstopgørelse, der viser årets resultat og indtægter, der indgår i anden totalindkomst. Anden indkomst omfatter valutakursreguleringer, reguleringer af investering i associerede virksomheder samt sikringstransaktioner. Skat knyttet til anden totalindkomst for de enkelte poster vises i noterne.

Egenkapital
Udbytte, som forventes deklareret for året, oplyses under egenkapitalen. Udbytte indregnes som en forpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på generalforsamlingen.

Periodeafgrænsningsposter
Periodeafgrænsningsposter opført som aktiver omfatter afholdte omkostninger vedrørende efterfølgende regnskabsår, som måles til nominel værdi.

Periodeafgrænsningsposter opført som forpligtelser omfatter modtagne betalinger vedrørende indtægter i de efterfølgende år, som måles til nominel værdi.

NOTER

Note

1

Pengestrømsopgørelse
Pengestrømsopgørelsen viser CPHs pengestrømme for året opdelt på drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet, årets forskydning i likvider samt CPHs likvider ved årets begyndelse og slutning.

Likvide beholdninger
Likvide beholdninger omfatter kontante beholdninger samt indeståender på konti med ingen eller kort bindingsperiode.

Pengestrøm fra driftsaktivitet
Pengestrømme fra driftsaktivitet opgøres som indbetalinger fra kunder med fradrag for udbetalinger til personale, leverandører m.v. reguleret for betalte finansielle poster samt betalte skatter.

Pengestrøm fra investeringsaktivitet
Pengestrømme fra investeringsaktivitet omfatter pengestrømme fra køb og salg af immaterielle, materielle og finansielle anlægsaktiver, herunder køb af virksomheder samt modtagne udbytter fra associerede virksomheder.

Pengestrøm fra finansieringsaktivitet
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet omfatter pengestrømme fra optagelse og tilbagebetaling af lang- og kortfristede gældsforpligtelser til kreditinstitutter m.v. samt betalinger til aktionærer.

Note

2

SÆRLIGE FORHOLD

Regnskabspraksis
Særlige poster (særlige forhold) omfatter indtægter og omkostninger, der har en særlig karakter i forhold til CPHs driftsaktiviteter, såsom omkostninger til strukturering af processer og strukturmæssige tilpasninger samt eventuelle afhændelsesgevinster og -tab i tilknytning hertil, og som over tid har væsentlig betydning. Endvidere klassificeres andre beløb af engangskarakter under denne post, herunder gevinster ved salg af aktiviteter.

NOTER

Note	2015 DKK mio.	Inklusive særlige forhold	Særlige forhold	Korrigeret for særlige forhold
3, 4	Omsætning	4.061,9	-	4.061,9
	Andre driftsindtægter	3,1	-	3,1
5	Eksterne omkostninger	585,0	-6,0	579,0
6	Personaleomkostninger	1.221,1	-8,1	1.213,0
	EBITDA	**2.258,9**	**14,1**	**2.273,0**
7	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	674,7	-	674,7
	Driftsresultat	**1.584,2**	**14,1**	**1.598,3**
8	Nettofinansieringsomkostninger	180,3	-	180,3
	Resultat før skat	**1.403,9**	**14,1**	**1.418,0**
9	Skat af årets resultat	317,9	3,3	321,2
	Årets resultat	**1.086,0**	**10,8**	**1.096,8**

Note	2014 DKK mio.	Inklusive særlige forhold	Særlige forhold	Korrigeret for særlige forhold
3, 4	Omsætning	3.867,5	-	3.867,5
	Andre driftsindtægter	1,9	-	1,9
5	Eksterne omkostninger	597,9	-8,9	589,0
6	Personaleomkostninger	1.132,4	-6,9	1.125,5
	EBITDA	**2.139,1**	**15,8**	**2.154,9**
7	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	678,6	-	678,6
	Driftsresultat	**1.460,5**	**15,8**	**1.476,3**
8	Nettofinansieringsomkostninger	197,3	-	197,3
	Resultat før skat	**1.263,2**	**15,8**	**1.279,0**
9	Skat af årets resultat	304,8	3,9	308,7
	Årets resultat	**958,4**	**11,9**	**970,3**

NOTER

Note

3 SEGMENTOPLYSNINGER

Regnskabspraksis
Regnskabspraksis for indregning og måling af segmentoplysninger er den samme som for poster i resultatopgørelsen og balancen.

Segmenternes driftsresultater omfatter omsætning, der kan henføres direkte med fradrag for de tilhørende driftsomkostninger. Driftsomkostninger omfatter eksterne omkostninger, personaleomkostninger samt afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver.

Segmentaktiver omfatter de anlægsaktiver, som anvendes direkte i segmentets drift, og de omsætningsaktiver, der direkte kan henføres til segmentets drift, herunder tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser, andre tilgodehavender og periodeafgrænsningsposter. Fællesudnyttede ejendomme fordeles på segmenterne baseret på arealanvendelsen på baggrund af en overordnet vurdering.

Segmentforpligtelser omfatter forpligtelser, der er afledt af segmentets drift, herunder forudbetalinger fra kunder, leverandører af varer og tjenesteydelser samt anden gæld.

Driftssegmenter
CPH har to segmenter: Aeronautisk og Ikke-aeronautisk.

CPHs segmentinddeling følger den juridiske og organisatoriske opdeling af koncernens aktiviteter, således at det aeronautiske segment omfatter den regulerede del (trafiktakster) i Københavns Lufthavne. Det ikke-aeronautiske segment omfatter alle øvrige aktiviteter. Denne opdeling er hensigtsmæssig, idet segmentopgørelsen for det aeronautiske segment samtidig hermed udgør rapporteringen af de regulatoriske aktiviteter under BL 9-15 (trafiktakster). BL 9-15 er beskrevet under note 17.

Aeronautisk
De aktiviteter og funktioner, som lufthavnene i Kastrup og Roskilde stiller til rådighed for, at flyselskaberne kan afvikle flytrafikken, herunder de faciliteter, som passagerernes trafik gennem disse lufthavne kræver. Omsætningen i det aeronautiske segment omfatter passager-, security-, ETD-, start- og opholdsafgifter samt øvrige indtægter, herunder handling og CUTE (IT-teknologi, der anvendes i forbindelse med check-in).

Ikke-aeronautisk
De faciliteter og services, som passagerer og andre tilbydes i lufthavnene, herunder parkeringsfaciliteter, butikker, restauranter, hvileområder, lounges og hotel. Aktiviteterne er i langt de fleste tilfælde koncessioneret til koncessionstagere. Endvidere omfatter segmentet udlejning af CPHs bygninger, lokaler og arealer til eksterne lejere. Omsætningen i det ikke-aeronautiske segment omfatter koncessionsindtægter, lejeindtægter fra udlejning af bygninger, lokaler og arealer, indtægter fra parkering, hoteldrift, handicapserviceordningen (PRM), salg af rådgivningsydelser vedrørende lufthavnsdrift og andre services.

Omsætning relateret til CPHs største kunde udgør DKK 983,0 mio. i 2015 (2014: DKK 1.014,2 mio.) svarende til 24,2% af omsætningen i 2015 (2014: 26,2%). Omsætningen vedrører det aeronautiske og ikke-aeronautiske segment. Omsætning relateret til den andenstørste kunde udgør DKK 418,5 mio. i 2015 (2014: DKK 370,5 mio.) svarende til 10,3% af omsætningen (2014: 9,6%). Omsætningen vedrører det aeronautiske og ikke-aeronautiske segment. Omsætning relateret til den tredjestørste kunde udgør DKK 416,9 mio. i 2015 (2014: DKK 390,9 mio.) svarende til 10,3% af omsætningen (2014: 10,1%). Omsætningen vedrører udelukkende det ikke-aeronautiske segment.

NOTER

Note

3

2015

DKK mio.	Segmenter: Aeronautisk	Segmenter: Ikke-aeronautisk	I alt
Omsætning	**2.364,5**	**1.697,4**	**4.061,9**
Driftsresultat	**483,3**	**1.100,9**	**1.584,2**
Anlægsaktiver	7.217,8	2.725,0	9.942,8
Øvrige aktiver	230,6	165,6	396,2
Kapitalandele i associerede virksomheder		0,4	0,4
Ikke fordelte aktiver*			329,2
Aktiver i alt	**7.448,4**	**2.891,0**	**10.668,6**
Forpligtelser	632,3	432,6	1.065,9
Ikke fordelte forpligtelser**			6.612,1
Forpligtelser i alt	**632,3**	**432,6**	**7.677,0**
Anlægsinvesteringer (inkl. aktiverede renter)	1.027,8	165,4	1.193,2
Afskrivninger	529,7	145,0	674,7

* I ikke fordelte aktiver indgår likvider og finansielle anlægsaktiver.
** De ikke fordelte forpligtelser indeholder udskudt skat, kreditinstitutter og andre lån, anden langfristet gæld og skyldig selskabsskat.

Note

2014

DKK mio.	Segmenter: Aeronautisk	Segmenter: Ikke-aeronautisk	I alt
Omsætning	**2.249,6**	**1.617,9**	**3.867,5**
Driftsresultat	**413,7**	**1.046,8**	**1.460,5**
Anlægsaktiver	6.736,1	2.688,4	9.424,5
Øvrige aktiver	235,8	179,8	415,6
Kapitalandele i associerede virksomheder		0,4	0,4
Ikke fordelte aktiver*			47,2
Aktiver i alt	**6.971,9**	**2.868,6**	**9.887,7**
Forpligtelser	568,2	416,1	984,3
Ikke fordelte forpligtelser**			6.058,3
Forpligtelser i alt	**568,2**	**416,1**	**7.042,6**
Anlægsinvesteringer (inkl. aktiverede renter)	765,0	185,1	950,1
Afskrivninger	540,2	138,4	678,6

* I ikke fordelte aktiver indgår likvider og finansielle anlægsaktiver.
** De ikke fordelte forpligtelser indeholder udskudt skat, kreditinstitutter og andre lån, anden langfristet gæld og skyldig selskabsskat.

NOTER

Note

4 OMSÆTNING

Regnskabspraksis

Omsætning omfatter årets trafikindtægter, leje- og koncessionsindtægter samt salg af tjenesteydelser med fradrag af merværdiafgift og prisnedslag, der er direkte forbundet med salget. Der henvises til afsnit om segmentoplysninger i note 3.

Trafikindtægter omfatter passager-, security-, ETD-, start- og opholdsafgifter, handling og CUTE-afgifter (IT-teknologi, der anvendes i forbindelse med check-in) og indregnes i forbindelse med levering af de ydelser, der relaterer sig hertil. I trafikindtægter fratrækkes opstartsrabatter til tidligere uservicerede ruter. NO_X-afgifter indgår under startsafgifter. ETD-afgiften trådte i kraft den 1. september 2015.

Koncessionsindtægter omfatter omsætningsafhængige indtægter fra Københavns Lufthavns shoppingcenter, som indregnes i takt med koncessionshavernes omsætning. Indtægter fra parkeringsanlæg indregnes ved afslutning af en parkering (udkørsel).

Lejeindtægter omfatter husleje samt arealleje og indregnes over kontrakternes løbetid.

Indtægter fra salg af tjenesteydelser m.v. omfatter indtægter fra hotelaktivitet samt øvrige aktiviteter, herunder handicapserviceordningen (PRM), som indtægtsføres, i takt med at levering af ydelserne finder sted.

NOTER

Note

4 OMSÆTNING

DKK mio.	2015	2014
TRAFIKINDTÆGTER		
Startafgifter	430,2	420,6
Passagerafgifter	1.105,7	1.061,8
Securityafgifter	559,7	525,9
ETD-afgift	10,9	-
Handling	191,1	182,8
Opholdsafgifter, CUTE m.v.	66,9	58,5
Trafikindtægter i alt	**2.364,5**	**2.249,6**
KONCESSIONSINDTÆGTER		
Shoppingcenter	759,9	705,6
Parkering	326,4	314,5
Øvrige koncessionsindtægter	50,3	52,4
Koncessionsindtægter i alt	**1.136,6**	**1.072,5**
LEJEINDTÆGTER		
Udlejning af lokaler	114,8	107,1
Udlejning af arealer	54,6	50,7
Øvrige lejeindtægter	7,0	7,1
Lejeindtægter i alt	**176,4**	**164,9**
SALG AF TJENESTEYDELSER M.V.		
Hotelaktivitet	212,8	206,2
Øvrigt salg af tjenesteydelser m.v.	171,6	174,3
Salg af tjenesteydelser m.v. i alt	**384,4**	**380,5**
Omsætning i alt	**4.061,9**	**3.867,5**

DKK mio.	2015	2014
LEJEINDTÆGTER VEDRØRENDE UOPSIGELIGE KONTRAKTER FRA LEJERS SIDE		
Indenfor 1 år	109,3	112,8
Mellem 1 og 5 år	126,9	146,1
Efter 5 år	172,6	166,9
I alt	**408,8**	**425,8**

Koncessionsindtægter (minimumsafgift) fra forpagtere i shoppingcentret m.v. afhænger af aktiviteten. Det er derfor ikke muligt at opgøre en nutidsværdi heraf.

CPHs omsætning vedrører udelukkende tjenesteydelser relateret til det aeronautiske og det ikke-aeronautiske segment.

NOTER

Note

5 EKSTERNE OMKOSTNINGER

Regnskabspraksis

Eksterne omkostninger omfatter administrations-, salgs- og marketingomkostninger samt øvrige omkostninger til drift og vedligeholdelse.

DKK mio.	2015	2014
Drift og vedligeholdelse	396,8	393,9
Energiomkostninger	58,1	69,4
Administrationsomkostninger	110,6	112,7
Øvrige omkostninger	19,5	21,9
Eksterne omkostninger i alt	**585,0**	**597,9**
Heraf udgør revisionshonorar følgende:		
Revisionshonorar til PwC	1,4	1,4
Honorar for andre erklæringer med sikkerhed	0,2	0,2
Skatterådgivning	0,1	0,1
Andre ydelser end revision	1,4	0,7
Revisonshonorar i alt	**3,1**	**2,4**

Andre ydelser end revision inkluderer omkostninger til etablering af filial for Copenhagen Airports International A/S i Istanbul samt ny selskabskonstruktion for KLHE A/S, nu CAH A/S.

CPH har i 2015 realiseret engangsomkostninger på DKK 6,0 mio., primært vedrørende omstrukturering og takstregulering (2014: DKK 8,9 mio.). Se forklarende tabel over særlige forhold i note 2.

Note

6 PERSONALEOMKOSTNINGER

Regnskabspraksis

Personaleomkostninger omfatter lønninger, gager og pension til CPHs personale, herunder direktion og bestyrelseshonorarer samt øvrige personaleomkostninger.

Faste pensionsbidrag under bidragsbaserede ordninger indregnes i resultatopgørelsen i den periode, hvor de opstår. For de af Staten udlånte tjenestemænd omkostningsfører CPH et af Staten årligt fastsat pensionsbidrag, der løbende indbetales til Staten.

DKK mio.	2015	2014
Gager og lønninger	1.179,4	1.109,5
Pensioner	99,5	93,8
Andre omkostninger til social sikring	8,8	8,2
Øvrige personaleomkostninger	57,6	58,2
	1.345,3	1.269,7
- Fratrukket aktiveret som anlægsaktiver	124,2	137,3
Personaleomkostninger i alt	**1.221,1**	**1.132,4**
Kontant vederlag til direktionen, herunder pension, fri bil m.v.	6,0	6,0
Hensættelse til kortsigtet incitamentsordning for direktionen, jf. nedenfor	3,2	3,2
Hensættelse til langsigtet incitamentsordning for direktionen, jf. nedenfor	1,6	2,3
Vederlag til bestyrelsen, inklusive bestyrelsesudvalg	2,3	2,3

NOTER

Note

6 I løn til direktionen udgør arbejdsgiveradministreret pension DKK 0,9 mio. (2014: DKK 0,9 mio.).

Bestyrelsesvederlag i 2015 består af DKK 900.000 til bestyrelsesformand Lars Nørby Johansen, DKK 300.000 til medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer og DKK 300.000 til Janis Kong. Siden 30. juni 2008 har resten af bestyrelsen, som ikke er medarbejdervalgte, besluttet at afstå deres bestyrelseshonorar.

Vederlag i 2015 til Revisions- og Risikoudvalget består af DKK 150.000 til Janis Kong. De øvrige medlemmer af Revisions- og Risikoudvalget har i 2015 besluttet at afstå deres udvalgshonorar.

Vederlag til medlemmer af direktionen består af en fast grundløn (inklusive pension), visse personalegoder (fri bil m.v.) samt en bonusordning, der er nærmere beskrevet i det følgende. I tilfælde af opsigelse fra CPHs side er medlemmerne af direktionen berettiget til maksimalt 12 måneders løn og maksimalt 24 måneders fratrædelsesgodtgørelse.

For at fremme en god langsigtet adfærd er der for direktionen indført en rullende treårig ordning. For 2015 er der hensat DKK 1,6 mio. (2014: DKK 2,3 mio.) til den langsigtede incitamentsordning. Den treårige incitamentsordning kan maksimalt udgøre 6 måneders løn pr. år. Kortsigtede bonusaftaler har en varighed på op til et år. Målet for de kortsigtede bonusaftaler er 50% af den pågældendes faste årlige løn, og værdien kan maksimalt udgøre 75% heraf, hvis resultatopfyldelsen overstiger målene. I 2015 er der hensat DKK 3,2 mio. (2014: DKK 3,2 mio.) til den kortsigtede incitamentsordning.

Det samlede vederlag i 2015 til direktionen udgør DKK 10,8 mio. (2014: DKK 11,5 mio.). Heri indgår hensættelse til mulig udbetaling af langsigtet bonusaftale på DKK 1,6 mio. (2014: DKK 2,3 mio.) samt hensættelse til kortsigtet incitamentsaftale på DKK 3,2 mio. (2014: DKK 3,2 mio). Pensionsbidrag for direktionen indbetales løbende til private pensionsselskaber. CPH har ingen forpligtelser forbundet hermed.

Aflønningen af bestyrelsen og direktionen er i 2015 sket i overensstemmelse med de "Generelle retningslinjer for vederlag til bestyrelsen og direktionen i Københavns Lufthavne A/S". Nøglepersoner i ledelsen består af bestyrelsen og direktionen.

I 2015 har der i gennemsnit været 2.260 fuldtidsbeskæftigede i CPH (2014: 2.170 fuldtidsbeskæftigede). Heri er inkluderet 31 statstjenestemænd, der i henhold til Lov om Københavns Lufthavne A/S har bevaret deres ansættelsesforhold til Staten (2014: 32 statstjenestemænd).

CPH indbetaler årlige pensionsbidrag til Staten. Bidragene afholdes for medarbejdere, der som følge af deres ansættelsesforhold har ret til pension fra Staten. Pensionsbidraget fastsættes af finansministeren og udgør 21,2% i 2015 (2014: 21,2%). Pensionsbidraget udgør for 2015 DKK 1,7 mio. (2014: DKK 1,7 mio.).

CPH har i 2015 realiseret engangsomkostninger på DKK 8,1 mio. (2014: DKK 6,9 mio.) vedrørende omstrukturering, herunder fratrædelsesomkostninger. Se forklarende tabel over særlige forhold i note 2.

NOTER

Note

7 AFSKRIVNINGER PÅ IMMATERIELLE OG MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER

Regnskabspraksis

Afskrivninger omfatter årets afskrivninger på CPHs immaterielle og materielle anlægsaktiver.

DKK mio.	2015	2014
Software	110,9	121,7
Grunde og bygninger	179,0	178,2
Tekniske anlæg og maskiner	263,1	254,6
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	121,7	124,1
Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver i alt	**674,7**	**678,6**

Der henvises til note 10 og 11 for oplysninger om brugstider.

Note

8 FINANSIELLE INDTÆGTER OG OMKOSTNINGER

Regnskabspraksis

Finansielle indtægter og omkostninger indeholder renter, realiserede og urealiserede valutakursreguleringer, recirkulering af akkumulerede gevinster og tab på swaps på ophørte afdækninger, amortisering af realkredit- og andre lån, herunder tilbageførsel af dagsværdireguleringer af effektiv sikring af lån, tillæg og godtgørelse under acontoskatteordningen. Dagsværdiregulering af renteelementet i valutaswapkontrakter, som klassificeres som regnskabsmæssig sikring af pengestrømme, indregnes i totalindkomsten.

DKK mio.	2015	2014
FINANSIELLE INDTÆGTER		
Renter af bankmellemværender m.v.	0,1	-
Renter af øvrige tilgodehavender	1,0	10,9
Valutakursgevinster, netto	1,4	1,0
Finansielle indtægter i alt	**2,5**	**11,9**

De finansielle indtægter er faldet med DKK 9,4 mio., hvilket skyldes, at der i 2014 er indeholdt renteindtægt vedr. den afsagte dom i PRM-retssagen, hvor CPH fik medhold i grundlaget for opkrævning samt de anvendte satser.

NOTER

Note

8 FINANSIELLE INDTÆGTER OG OMKOSTNINGER

DKK mio.	2015	2014
FINANSIELLE OMKOSTNINGER		
Renter af gæld til kreditinstitutter og andre lån mv.	209,9	214,3
Aktiverede renter på anlægsaktiver under udførelse	-44,8	-26,1
Valutakurstab	1,0	0,9
Øvrige finansieringsomkostninger	11,7	11,6
Amortisering af låneomkostninger	5,0	8,5
Finansielle omkostninger i alt	**182,8**	**209,2**

Ved beregningen af låneomkostninger i kostprisen for aktiver er der i 2015 anvendt en effektiv rentesats på 5,0% (2014: 5,5%) svarende til CPHs vægtede gennemsnitlige låneomkostning på låntagning til finansiering af køb af anlægsaktiver. Der er ikke optaget specifikke lån til opførelse eller udvikling af aktiver.

Som anført i note 18 vedrørende finansielle risici i afsnittene Valutaswapkontrakter og Swapkontrakter anvender CPH valutaswapkontrakter til sikring af lån i udenlandsk valuta, således at valutaeksponering på såvel renter som hovedstol konverteres fra udenlandsk valuta til faste DKK-betalinger i hele de respektive låns løbetid. De pågældende lån er sikret ved 100% afdækning.

Valutakursregulering af lån såvel som af valutaswapkontrakterne (for så vidt angår hovedstolen på lånet) indregnes under finansielle indtægter/omkostninger i resultatopgørelsen med et netto nul, idet valutakursregulering af lånene fuldt ud modsvares af en modsatrettet valutakursregulering af valutaswapkontrakterne.

I nettoindregning for valutatab i 2015 indgår urealiseret valutakurstab vedrørende langfristede USD- og GBP-lån på DKK 416,8 mio. (2014: urealiseret valutakurstab på DKK 443,9 mio.), der modsvares af urealiseret valutakursgevinst på valutaswaps vedrørende samme lån på DKK 416,8 mio. (2014: urealiseret valutakursgevinst på DKK 443,9 mio.).

Øvrige finansieringsomkostninger består hovedsageligt af commitment fees, som CPH betaler for at have garanterede kreditfaciliteter til rådighed.

Amortisering af låneomkostninger relaterer primært til omkostninger i forbindelse med optagelse af bankgæld i 2013 og 2015 samt obligationsudstedelser i 2003, 2010, 2013 og 2015.

NOTER

Note

9 SKAT AF ÅRETS RESULTAT

Regnskabspraksis

Københavns Lufthavne A/S er sambeskattet med Kastrup Airports Parent ApS (KAP), Copenhagen Airports Denmark Holding A/S (CADH) og Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD) samt de to 100% ejede dattervirksomheder Copenhagen Airports International A/S (CAI) og Copenhagen Airport Hotels A/S (CAH). KAP er administrationsselskab for de sambeskattede selskaber og står for afregningen af selskabsskatten overfor myndighederne. CPH, CAI og KLHE indbetaler acontoskatter til KAP og afregner restskat/overskydende skat med KAP, når årsopgørelserne fra skattemyndighederne foreligger.

Skat af årets resultat, som består af årets aktuelle skat og årets udskudte skat, indregnes i resultatopgørelsen med den del, der kan henføres til årets resultat, og direkte i anden totalindkomst med den del, der kan henføres til posteringer hertil.

Aktuelle skatteforpligtelser indregnes i balancen som kortfristede forpligtelser, i det omfang der ikke er foretaget betaling heraf. For meget betalt acontoskat er opført som en særskilt post under Tilgodehavender. Rentetillæg og godtgørelser vedrørende skattebetalinger indgår under Finansielle indtægter eller Finansielle omkostninger.

Udskudt skat opgøres efter den balanceorienterede gældsmetode af alle midlertidige forskelle mellem regnskabs- og skattemæssig værdi af aktiver og forpligtelser. Der foretages regulering af udskudt skat vedrørende urealiserede koncerninterne gevinster og tab.

Væsentlig skøn og vurderinger

Udskudt skat beregnes på grundlag af de skatteregler og skattesatser, der med balancedagens lovgivning vil være gældende, når den udskudte skat forventes udløst som aktuel skat. Ændring i udskudt skat som følge af ændringer i skattesatser indregnes i resultatopgørelsen.

Udskudte skatteaktiver indregnes i balancen til den værdi, hvortil aktivet forventes at kunne realiseres.

DKK mio.	2015	2014
OMKOSTNINGSFØRT SKAT		
Årets aktuelle skat	280,9	259,6
Ændring i udskudt skat	52,1	36,4
I alt	**333,0**	**296,0**
DER FORDELER SIG SÅLEDES:		
Skat af årets resultat	317,9	304,8
Skat af anden totalindkomst, der vedrører sikringstransaktioner	15,1	-8,8
I alt	**333,0**	**296,0**

NOTER

Note

9 SKAT AF ÅRETS RESULTAT

DKK mio.	2015	2014
SKAT AF ÅRETS RESULTAT KAN SPECIFICERES SÅLEDES:		
Beregnet 23,5% / 24,5% af resultat før skat	329,9	309,5
Skatteeffekt af:		
Ikke fradragsberettigede udgifter inklusive effekt af rentebeskæring m.v.	-12,0	-4,7
I alt	**317,9**	**304,8**
HENSATTE FORPLIGTELSER TIL UDSKUDT SKAT		
Regnskabsmæssig værdi 1. januar	928,5	892,1
Ændring i udskudt skat	52,1	36,4
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**980,6**	**928,5**
HENSATTE FORPLIGTELSER TIL UDSKUDT SKAT KAN SPECIFICERES SÅLEDES:		
Materielle anlægsaktiver	953,4	904,7
Andre tilgodehavender	-2,2	-1,7
Anden gæld	29,4	25,5
I alt	**980,6**	**928,5**

DKK mio.	2015	2014
SELSKABSSKAT		
Regnskabsmæssig værdi 1. januar	155,1	170,5
Betalt acontoskat i indeværende år	-128,3	-116,5
Betalt restskat i tidligere år	-155,1	-158,5
Årets aktuelle skat	280,9	259,6
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**152,6**	**155,1**

Af den udskudte skatteforpligtelse forventes DKK 0 mio. udlignet indenfor de næste 12 måneder (2014: DKK 0 mio.), mens DKK 980,6 mio. af den udskudte skat forventes udlignet efter mere end 12 måneder (2014: DKK 928,5 mio.).

Selskabet er omfattet af regler omkring rentebeskæring. Selskabet har som følge af usikkerheden om udnyttelse af fremførbare renteomkostninger valgt ikke at indregne den skattemæssige værdi af de fremførbare renteomkostninger. Den skattemæssige værdi af fremførbare renteomkostninger udgør DKK 16,1 mio. (2014: DKK 32,9 mio.).

Københavns Lufthavne A/S hæfter fra 1. juli 2012 subsidiært for skatteforpligtelserne i de danske holdingselskaber, som ejer 57,7% af aktierne i selskabet. Hæftelsen er begrænset til 57,7% af skattekrav, som forfalder 1. juli 2012 og senere.

I 2015 udgør skatteeffekten vedrørende engangsomkostninger DKK 3,3 mio. (2014: DKK 3,9 mio.).

NOTER

Note

10 IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER

Regnskabspraksis

Software måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger.

Større projekter, hvor software er en hovedbestanddel, indregnes som aktiv, såfremt der er tilstrækkelig sikkerhed for, at kapitalværdien af den fremtidige indtjening kan dække de tilhørende omkostninger.

Software omfatter primært eksterne omkostninger samt andre direkte henførbare omkostninger.

Afskrivninger starter ved ibrugtagning af projektet og er lineære. Afskrivningsperioden udgør 3-10 år.

Nedskrivninger

Den regnskabsmæssige værdi af immaterielle aktiver vurderes mindst en gang årligt for at afgøre, om der er indikationer på værdiforringelse udover det, som udtrykkes ved afskrivning. Er det tilfældet, foretages der nedskrivning til aktivets genindvindingsværdi, hvis denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

Genindvindingsværdien for aktivet opgøres som den højeste værdi af nettosalgsprisen og kapitalværdien. Er det ikke muligt at fastsætte en genindvindingsværdi for det enkelte aktiv, vurderes aktiverne samlet i den mindste gruppe af aktiver, hvor der ved en samlet vurdering kan fastsættes en pålidelig genindvindingsværdi.

Væsentlige skøn og vurderinger

Den forventede brugstid fastsættes med udgangspunkt i historiske erfaringer og forventninger til den fremtidige anvendelse af aktiverne. De fremtidige forventede anvendelsesmuligheder af aktiverne kan vise sig at være urealiserbare, hvilket vil kunne medføre fremtidige behov for revurdering af brugstider samt behov for nedskrivninger.

NOTER

Note

10 **IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER 2015**
DKK mio.

	Software	Software under udførelse	I alt
Anskaffelsesværdi			
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	721,9	241,3	963,2
Årets tilgang	-	153,6	153,6
Årets afgang	-97,1	-	-97,1
Overført	127,6	-127,6	-
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	**752,4**	**267,3**	**1.019,7**
Afskrivninger			
Samlede afskrivninger 1. januar	466,2	-	466,2
Årets afskrivninger	110,9	-	110,9
Samlede afskrivninger på årets afgang	-97,0	-	-97,0
Samlede afskrivninger 31. december	**480,1**	**-**	**480,1**
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**272,3**	**267,3**	**539,6**

Note

10 **IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER 2014**
DKK mio.

	Software	Software under udførelse	I alt
Anskaffelsesværdi			
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	834,9	186,5	1.021,4
Årets tilgang	-	134,8	134,8
Årets afgang	-193,0	-	-193,0
Overført	80,0	-80,0	-
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	**721,9**	**241,3**	**963,2**
Afskrivninger			
Samlede afskrivninger 1. januar	537,5	-	537,5
Årets afskrivninger	121,7	-	121,7
Samlede afskrivninger på årets afgang	-193,0	-	-193,0
Samlede afskrivninger 31. december	**466,2**	**-**	**466,2**
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**255,7**	**241,3**	**497,0**

NOTER

Note

11 MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER

Regnskabspraksis

Materielle anlægsaktiver måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger.

Kostpris omfatter anskaffelsesprisen samt omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug. For egne opførte aktiver omfatter kostprisen direkte omkostninger, der kan henføres til anlægsaktivet, herunder løn, materialer, komponenter og arbejde udført af underleverandører. Endvidere indgår renteomkostninger under opførelsen af anlægget.

Leasingkontrakter vedrørende materielle anlægsaktiver, hvor CPH har alle væsentlige risici og fordele forbundet med ejendomsretten (finansiel leasing), måles ved første indregning i balancen til laveste værdi af dagsværdi og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelser. Ved beregning af nutidsværdien anvendes leasingaftalens interne rentefod som diskonteringsfaktor eller en tilnærmet værdi for denne. Finansielt leasede aktiver behandles herefter som CPHs øvrige materielle anlægsaktiver. Den aktiverede leasingforpligtelse indregnes i balancen som gæld, og leasingydelsens rentedel indregnes i resultatopgørelsen over kontraktens løbetid.

Afskrivningsgrundlaget opgøres som kostpris reduceret med eventuel restværdi. Afskrivninger foretages lineært over aktivernes forventede brugstid og påbegyndes, når aktiverne er klar til brug.

Der foretages ikke afskrivninger på grundværdier.

Brugstider for materielle anlægsaktiver:

Grunde og bygninger	
Grundforbedringer (kloak mv.)	*40 år*
Bygninger	*40-100 år*
Aptering	*5-10 år*
Tekniske anlæg	
Startbaner, veje m.v. (fundament)	*80-100 år*
Belægninger ved nyanlæg	*10 år*
Tekniske installationer på baner	*15 år*
Tekniske anlæg (elevatorer mv.)	*20 år*
Tekniske installationer i bygninger	*25 år*
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	
IT-anlæg	*3-5 år*
Energianlæg	*15 år*
Køretøjer m.v.	*4-15 år*
Inventar	*10 år*
Hoteludstyr	*15-20 år*
Securityudstyr	*10 år*
Teknisk udstyr	*10 år*
Øvrigt materiel	*5 år*

Gevinster og tab ved afhændelse af anlægsaktiver medtages i regnskabsposten Andre driftsindtægter.

NOTER

Note

11

Væsentlige skøn og vurderinger

Alle materielle anlægsaktiver afskrives lineært til den forventede restværdi over den forventede brugstid, som CPH har estimeret ovenfor. CPH har foretaget disse estimater med udgangspunkt i selskabets forretningsplaner og forventede tidsmæssige anvendelse af anlæggene samt anlæggenes tekniske og vedligeholdelsesmæssige tilstand samt lovgivningsmæssige krav. Restværdien er i det væsentlige estimeret til DKK 0 pr. balancedagen. Anlæggenes levetid og restværdi revurderes som minimum ved udgangen af hver regnskabsperiode baseret på nævnte forhold. Selskabet gennemgår anlæggenes regnskabsmæssige værdier med henblik på at vurdere, hvorvidt der er indtruffet begivenheder, som kræver en korrektion af værdierne, fordi aktivernes regnskabsmæssige værdi ikke forventes at ville kunne genindvindes.

I forbindelse med vurdering af landingsbanernes levetid har CPH valgt at opdele anlægget i tre elementer: fundament, overflade og tekniske installationer. Det er CPHs vurdering, at de enkelte elementer ikke har samme levetid. Landingsbanernes overflader har kortere levetid end fundamentet under hensyn til den umiddelbare slitage. Levetiden er vurderet til 10 år. Denne vurdering er understøttet af historisk udskiftning af landingsbanernes overflade og planlægning om fremtidig udskiftning. Tekniske installationer i tilknytning til landingsbanerne er vurderet til at have en levetid på 15 år. Det er vurderet, at tekniske installationer ikke har samme levetid som andre tekniske installationer under hensyntagen til sikkerhedsforanstaltninger.

Ved vurdering af genindvindingsværdien inddrager selskabet væsentlige indikatorer på en mulig værdiforringelse såsom købs- og salgspriser og generelle markedsvilkår.

Nedskrivninger

Den regnskabsmæssige værdi af materielle aktiver vurderes mindst en gang årligt for at afgøre, om der er indikationer på værdiforringelse udover det, som udtrykkes ved afskrivning. Er det tilfældet, foretages der nedskrivning til aktivets genindvindingsværdi, hvis denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi (der henvises til note 10 for beskrivelse af nedskrivninger).

NOTER

Note

11 MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER 2015

DKK mio.	Grunde og bygninger*	Tekniske anlæg og maskiner	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	Materielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
Anskaffelsesværdi					
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	7.112,9	6.840,8	1.656,3	527,8	16.137,8
Årets tilgang	-	-	-	1.039,5	1.039,5
Årets afgang	-10,5	-120,5	-73,6	-	-204,6
Overført	239,8	445,0	112,5	-797,3	-
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	**7.342,2**	**7.165,3**	**1.695,2**	**770,0**	**16.972,7**
Afskrivninger					
Samlede afskrivninger 1. januar	2.675,8	3.371,1	1.163,4	-	7.210,3
Årets afskrivninger	179,0	263,1	121,7	-	563,8
Samlede afskrivninger på årets afgang	-13,2	-118,0	-73,4	-	-204,6
Samlede afskrivninger 31. december	**2.841,6**	**3.516,2**	**1.211,7**	**-**	**7.569,5**
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**4.500,6**	**3.649,1**	**483,5**	**770,0**	**9.403,2**

* Der er tinglyst pant i CPH-ejendomme for en samlet værdi på DKK 507,7 mio. (2014: DKK 600,5 mio.).

NOTER

Note

11 MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER 2014

DKK mio.	Grunde og bygninger*	Tekniske anlæg og maskiner	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	Materielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
Anskaffelsesværdi					
Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	7.149,1	6.716,3	1.571,4	287,4	15.724,2
Årets tilgang	-	-	-	815,3	815,3
Årets afgang	-153,3	-205,1	-43,3	-	-401,7
Overført	117,1	329,6	128,2	-574,9	-
Samlet anskaffelsesværdi 31. december	**7.112,9**	**6.840,8**	**1.656,3**	**527,8**	**16.137,8**
Afskrivninger					
Samlede afskrivninger 1. januar	2.650,8	3.321,6	1.082,4	-	7.054,8
Årets afskrivninger	178,2	254,6	124,1	-	556,9
Samlede afskrivninger på årets afgang	-153,2	-205,1	-43,1	-	-401,4
Samlede afskrivninger 31. december	**2.675,8**	**3.371,1**	**1.163,4**	**-**	**7.210,3**
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**4.437,1**	**3.469,7**	**492,9**	**527,8**	**8.927,5**

* Se forrige side for information.

NOTER

Note

12 TILGODEHAVENDER FRA SALG OG TJENESTEYDELSER

Regnskabspraksis

Tilgodehavender indregnes i balancen til amortiseret kostpris med fradrag for eventuel nedskrivning. Nedskrivninger opgøres på grundlag af en individuel vurdering af de enkelte tilgodehavender.

Væsentlige skøn og vurderinger

Der foretages nedskrivning ved objektiv indikation på værdifald såsom manglende betaling af forfaldne beløb, finansielle vanskeligheder hos debitor såsom betalingsstandsning, konkurs, forventet konkurs og lignende.

DKK mio.	2015	2014
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	360,5	364,0
Nedskrivning	33,9	31,6
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser, netto	**326,6**	**332,4**
Nedskrivning til imødegåelse af tab		
Samlet nedskrivning 1. januar	31,6	29,5
Ændring af nedskrivning i året	2,2	2,0
Realiseret tab i året	0,5	0,8
Tilbageførsel	-0,4	-0,7
Samlet nedskrivning 31. december	**33,9**	**31,6**

Årets bevægelser indregnes i resultatopgørelsen i posten Eksterne omkostninger. Den regnskabsmæssige værdi svarer til dagsværdi.

CPH modtager i en række tilfælde sikkerhed for salg på kredit, væsentligst vedrørende de ikke-aeronautiske aktiviteter, og modtaget sikkerhed indgår i vurderingen af den nødvendige nedskrivning til imødegåelse af tab. Sådanne sikkerheder kan bestå af finansielle garantier. Af det samlede tilgodehavende for salg på DKK 326,6, mio. (2014: DKK 332,4 mio.) er DKK 129,1 mio. (2014: DKK 125,4 mio.) afdækket ved sikkerhedsstillelse. Den maksimale kreditrisiko er afspejlet i de regnskabsmæssige værdier af de enkelte finansielle aktiver, der indgår i balancen.

I CPHs tilgodehavender fra salg pr. 31. december 2015 indgår tilgodehavender på i alt DKK 34,1 mio. (2014: DKK 33,4 mio.), der efter en individuel vurdering er nedskrevet til DKK 2,5 mio. (2014: DKK 1,8 mio.).

Herudover indgår tilgodehavender, der pr. 31. december var overforfaldne, men ikke nedskrevet, med i alt DKK 17,1 mio. (2014: DKK 20,4 mio.). Forfaldsoversigten er som følger:

DKK mio.	2015	2014
Overforfaldne, men ikke nedskrevne tilgodehavender fordelt på forfaldsperioder		
Op til 30 dage	16,5	19,0
Mellem 30 og 90 dage	0,3	0,2
Over 90 dage	0,3	1,2
I alt	**17,1**	**20,4**

NOTER

Note

13 KREDITINSTITUTTER OG ANDRE LÅN

Regnskabspraksis

Realkreditlån og lån hos kreditinstitutter samt andre lån indregnes ved låneoptagelsen til det modtagne provenu med fradrag af afholdte transaktionsomkostninger. I efterfølgende perioder måles lånene til amortiseret kostpris; herved indregnes den effektive rente i resultatopgørelsen over låneperioden.

DKK mio.	2015	2014
Gæld til kreditinstitutter og andre lån er indregnet således i balancen:		
Langfristede forpligtelser	5.473,2	4.044,4
Kortfristede forpligtelser	5,7	690,3
I alt	**5.478,9**	**4.734,7**

NOTER

Note

13 CPH har pr. 31. december følgende lån og kreditter:

DKK mio					**Regnskabsmæssig værdi**		**Dagsværdi***	
Lån	**Valuta**	**Fast/variabel**	**Udløb**		**2015**	**2014**	**2015**	**2014**
Kassekredit	DKK	Variabel	-	-	-	64,4	-	64,4
RD (DKK 58 mio.)**	DKK	Variabel	30. jun.	2035	56,8	63,3	56,8	63,3
RD (DKK 64 mio.)**	DKK	Fast	23. dec.	2032	56,0	58,8	56,0	58,8
Nordea Kredit**	DKK	Variabel	30. dec.	2039	450,9	450,9	451,9	451,9
Handelsbanken	DKK	Variabel	02. apr.	2019	200,0	-	200,0	-
Danske Bank	DKK	Variabel	02. apr.	2019	-	200,0	-	200,0
USPP-obligation	DKK	Fast	27. aug.	2025	1.055,0	-	1.084,2	-
USPP-obligation	USD	Fast	27. aug.	2015	-	612,1	-	638,3
USPP-obligation	USD	Fast	27. aug.	2018	683,0	612,1	765,4	681,1
USPP-obligation	USD	Fast	29. juni	2018	683,0	612,1	741,1	658,6
USPP-obligation	USD	Fast	29. juni	2020	1.004,0	899,9	1.152,3	999,8
USPP-obligation	USD	Fast	22. aug.	2023	1.092,8	979,5	1.191,8	986,9
USPP-obligation	GBP	Fast	29. juni	2020	232,7	218,8	266,4	244,1
Total					**5.514,2**	**4.771,9**	**5.965,9**	**5.047,2**
Låneomkostninger til fremtidig amortisering					-35,3	-37,2	-35,3	-37,2
Total					**-35,3**	**-37,2**	**-35,3**	**-37,2**
I alt					**5.478,9**	**4.734,7**	**5.930,6**	**5.010,0**

* Se note 18 for beskrivelse af metode for opgørelse af dagsværdier af finansielle forpligtelser.
** Der er tinglyst pant i CPHs ejendomme for en samlet værdi på DKK 507,7 mio. (2014: DKK 600,5 mio.).

De fastforrentede USD 507 mio. og GBP 23 mio. USPP-obligationslån (2014: USD 607 mio. og GBP 23 mio.) er ved indgåelse omlagt til DKK for såvel hovedstol som rentebetalinger via valutaswaps.

Renterisikoen på det variable lån hos Nordea Kredit er afdækket med en renteswap til 2020.

NOTER

Note

14 ANDEN GÆLD

Regnskabspraksis
Hensatte forpligtelser indregnes, når koncernen som følge af en begivenhed indtruffet før eller på balancedagen har en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at der må afgives økonomisk fordele for at indfri forpligtelsen.

Anden gæld omfatter hovedsageligt forpligtelser til feriepenge, skatter og afgifter samt skyldige renter, som måles til nominel værdi. Anden gæld omfatter tillige dagsværdi af afledte finansielle instrumenter.

DKK mio.	2015	2014
Feriepenge og andre lønrelaterede poster	262,5	236,2
Skyldige renter	31,7	34,8
Cash flow sikring (USPP-obligation)	-	43,9
Øvrige skyldige omkostninger	42,5	36,1
Regnskabsmæssig værdi 31. december	**336,7**	**351,0**

15 ØKONOMISKE FORPLIGTELSER

CPH er forpligtet efter reglerne i Tjenestemandsloven om rådighedsløn overfor tjenestemænd. Se i øvrigt note 7.

CPH har pr. 31. december 2015 indgået kontrakter om opførelse af anlæg og andre forpligtelser, der i alt beløber sig til DKK 241,6 mio. (2014: DKK 290,2 mio.). Af større forpligtelser kan nævnes kontrakter vedrørende udskiftning af flybroer, udvidelser på Finger C, udvidelse af terminalområder, renovering af standpladser, opgradering af bagagefaciliteter, self-boarding gates, widebody-busfaciliteter og diverse IT-systemer.

Note

15 ØKONOMISKE FORPLIGTELSER

CPH har indgået en kontrakt om udskiftning af lufthavnens trafiksystem for håndtering af flyafregning til en købspris på DKK 36,0 mio. Forpligtelsen dækker investeringen i software. Hertil kommer en forpligtelse i form af en årlig serviceomkostning, der er betinget af antallet af passagerer. Der kan være usikkerhed i beregningen af forpligtelsen grundet forventning til antallet af passagerer. De samlede forpligtelser beløber sig til DKK 109,6 mio. og kan specificeres således:

Indenfor 1 år:	DKK 8,9 mio.
Mellem 1 og 5 år:	DKK 53,7 mio.
Efter 5 år:	DKK 47,0 mio.

CPH har ved indgåelse af en managementaftale mellem Hilton International og Copenhagen Airport Hotels A/S (tidligere Københavns Lufthavnes Hotel- og Ejendomsselskab A/S) forpligtet sig til at dække Hiltons kontraktbestemte vederlag for driften i hotellet. Aftalen udløber 31. december 2021.

CPH har ved indgåelse af aftale med Naviair om levering af lufttrafiktjeneste forpligtet sig til at hæfte for Naviair-brugernes manglende betaling af TNC-afgifter. Hæftelsen indtræder, når kravet er konstateret og dokumenteret uerholdeligt, samt når nærmere aftalte vilkår er opfyldt.

Der er stillet sikkerhed for gæld i kreditinstitutter i CPHs grunde og bygninger, hvilket fremgår af note 13.

CPH hæfter subsidiært for skatteforpligtelserne i de danske holdingselskaber, som ejer 57,7% af aktierne i selskabet. For yderligere information henvises til note 9.

CPH har ikke nogen væsentlige aftaler, hvor CPH er part, og som får virkning, ændres eller udløber, hvis kontrollen med CPH ændres.

NOTER

Note

16 NÆRTSTÅENDE PARTER

CPHs nærtstående parter er Ontario Teachers' Pension Plan (OTPP) og Macquarie European Infrastructure Fund III (MEIF3), jf. deres kontrollerende ejerandel i CPH og associerede virksomheder (jf. note 25) samt bestyrelse og direktion. Se i øvrigt note 6 vedrørende vederlag til bestyrelse og direktion.

OTPP og MEIF3 (via deres respektive underliggende holdingselskaber) ejer og kontrollerer i fællesskab Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD), CVR-nr. 29144249. CAD er indirekte kontrolleret af Kastrup Airports Parent ApS (KAP), CVR-nr. 33781903, som er ejet af OTPP og MEIF3.

KAP er således det ultimative holdingselskab for CPH. KAPs koncernårsrapport, hvori CPH indgår som dattervirksomhed, kan rekvireres fra KAP hos Visma Service Denmark A/S, Lyskær 3C, 2730 Herlev.

CAD ejer 57,7% af både aktier og stemmerettigheder i CPH.

OTPP og MEIF3 (via deres respektive underliggende holdingselskaber) har indgået en aktionæroverenskomst, hvorefter der mellem de to parter skal være enighed om alle væsentlige beslutninger. Overenskomsten fastlægger desuden regler for udnævnelse af bestyrelsesmedlemmer i CPH.

Yderligere information om OTPP og MEIF3 kan indhentes på henholdsvis www.otpp.com og www.macquarie.co.uk/mgl/uk/meif/meif-3.

Note

17 KONCESSION TIL DRIFT AF LUFTHAVNE OG TAKSTREGULERING

I henhold til § 55 i Lov om Luftfart kræves særlig tilladelse af transportministeren til at drive lufthavn. Tilladelserne for lufthavnene i Kastrup og Roskilde, der administrativt udstedes af Trafik- og Byggestyrelsen (TBST), udløber den 1. juli 2017, til hvilket tidspunkt begge lufthavne i stedet forventes at have opnået certificering iht. EU forordning 139/2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser.

Transportministeren kan fastsætte regler for de afgifter, der kan opkræves for benyttelse af offentlig flyveplads – "takstregulering".

Takstregulering for Københavns Lufthavne er af TBST fastsat i BL 9-15 af 8. marts 2011, "Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne (lufthavnstakster)" med tilhørende bilag 1 af 20. november 2013. I henhold til BL 9-15 skal flyselskaberne og lufthavnen først ved forhandling søge at opnå enighed om taksterne for den kommende reguleringsperiode. Hvis dette ikke er muligt, fastsætter TBST årlige indtægtsrammer, som udgør det maksimale samlede beløb, som lufthavnen for hvert af årene i reguleringsperioden kan anvende som grundlag for fastsættelsen af takster for benyttelse af de luftfartsmæssige anlæg og ydelser (fall-back). Hvis takstfastsættelsen aftales mellem parterne, skal disse også aftale længden af den kommende reguleringsperiode. Reguleringsperioden er fire år, hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne.

NOTER

Note

17

BL 9-15 indeholder forskellige regler vedrørende takstfastsættelse ved forhandling og i tilfælde af en fall-back-situation. I en fall-back-situation fastsættes indtægtsrammerne med henblik på dækning af driftsomkostninger, afskrivninger og forrentning ved en effektiv drift af lufthavnen. På baggrund af indtægtsrammerne udarbejder Københavns Lufthavne forslag til takster for reguleringsperioden, som skal godkendes af TBST. BL 9-15 indeholder forskellige regler for opgørelse af disse indtægtsrammer.

Flyselskaberne og CPH (under tilsyn af TBST) indgik i september 2009 en 5½-årig aftale vedrørende takstfastsættelse med generelt uændrede takster frem til 31. marts 2011, hvorefter taksterne vil stige med forbrugerprisindekset plus 1 procentpoint pr. år frem til 31. marts 2015.

Flyselskaberne og CPH (under tilsyn af TBST) har i perioden 1. marts 2014 – 1. september 2014 forhandlet og indgået en ny takstaftale. Den nye takstaftale er gældende for perioden 1. april 2015 – 31. marts 2019 og medfører, at prisen for at benytte lufthavnen følger det danske forbrugerprisindeks. Takstaftalen indeholder investeringer fra CPHs side, som er med til at nedbringe flyselskabernes samlede omkostninger. Disse investeringer inkluderer en ændring af sikkerhedsområdet airside pr. 4. december 2015, så det bliver nemmere og billigere at servicere flyene, samt en sammenlægning af indenrigs- og udenrigstrafikken pr. 1. april 2015 for at styrke indenrigsproduktet og gøre operationerne mere effektive. I forbindelse med sammenlægningen af indenrigs- og udenrigstrafikken indføres frem mod 1. april 2016 ensartede priser for indenrigs- og udenrigstrafik, dog således at CPH Go uændret bibeholder en lavere passagertakst.

Som følge af nye sikkerhedsmæssige krav vedr. "Explosive Trace Detectors" (ETD) har CPH i overensstemmelse med takstaftalen indført en ny særskilt securitytakst pr. 1. september 2015, der modsvarer CPHs omkostninger til at efterleve de nye krav. Den nye securitytakst udgør pr. 1. september 2015 kr. 3,16 pr. lokalt afgående passager og reguleres hvert år den 1. april, så den løbende modsvarer de faktiske omkostninger for CPH.

I øvrigt henvises til Lov om Københavns Lufthavne, Lov om Luftfart, Lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Københavns Lufthavne A/S' vedtægter samt den EU-retlige regulering, herunder forskrifter om indretning, drift, anlæg m.v.

NOTER

Note

18 **FINANSIELLE RISICI**

Regnskabspraksis
I forbindelse med CPHs sikring af fremtidige transaktioner og pengestrømme anvendes afledte finansielle instrumenter som en del af CPHs risikostyring.

Afledte finansielle instrumenter indregnes i balancen til dagsværdi på transaktionsdagen under henholdsvis posten Andre tilgodehavender og posten Anden gæld.

Ændring i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som sikring af værdien af et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse, indregnes i resultatopgørelsen sammen med eventuelle ændringer i dagsværdien af det sikrede aktiv eller den sikrede forpligtelse.

Ændring i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som sikring af forventede fremtidige pengestrømme, indregnes i anden totalindkomst og akkumuleres i egenkapitalen under reserve for sikringstransaktioner. Resulterer den forventede fremtidige transaktion i indregning af ikke-finansielle aktiver eller forpligtelser, overføres beløb, som er udskudt via anden totalindkomst, fra egenkapitalen og indregnes i kostprisen for henholdsvis aktivet eller forpligtelsen. Øvrige beløb, som er udskudt under anden totalindkomst som en del af egenkapitalen, overføres til resultatopgørelsen i den periode, hvor sikringstransaktionen påvirker resultatopgørelsen.

Væsentlige skøn og vurderinger
Dagsværdien af rente- og valutaswaps beregnes som nutidsværdien af forventede, fremtidige pengestrømme. Dagsværdien af valutaterminsforretninger samt andre afledte finansielle instrumenter fastsættes ud fra observerbare valutakurser samt stillede swap- og forwardrenter pr. balancedagen. Endvidere indgår en vurdering af egne og modparters kreditrisici.

CPHs risikostyringspolitik
CPHs finansielle risici styres centralt. Principper og rammer for den finansielle styring godkendes som minimum en gang årligt af bestyrelsen. De finansielle risici opstår primært som følge af selskabets drifts- og investeringsaktivitet og afdækkes i videst mulig omfang.

Kreditrisici
CPHs kreditrisiko er primært relateret til tilgodehavender, bankindeståender, værdipapirer og de afledte finansielle instrumenter.

Kreditrisikoen vedrørende tilgodehavender opstår, hvor CPHs salg i form af trafikafgifter, koncessionsafgifter, lejeindtægter m.v. ikke sker ved forudbetalinger, eller hvor betalingsudygtighed hos kunder ikke dækkes ved garantier m.v.

CPHs omsætning består af aeronautiske indtægter fra nationale og internationale flyselskaber samt indtægter for de ikke-aeronautiske aktiviteter fra nationale og internationale virksomheder i og uden for luftfartsbranchen. Som led i CPHs interne procedurer vedrørende risikostyring overvåges kreditrisikoen overfor kunderne månedligt. Overvågningen sker i form af gennemgang af manglende betaling af forfaldne beløb samt en vurdering af finansielle vanskeligheder hos kunden.

CPHs samhandelspartnere SAS, Norwegian og Gebr. Heinemann, der er den største koncessionshaver, udgør den væsentligste koncentration af kreditrisiko. Bruttotilgodehavenderne fra salg og tjenesteydelser udgør omkring 37,3% (2014: 36,3%). SAS' kreditvurdering hos Standard & Poor's er B- (2014: B-). Norwegian har ingen offentligt tilgængelig kreditvurdering, men har indbetalt depositum til sikkerhed for huslejen. Gebr. Heinemann har ingen offentligt tilgængelig kreditvurdering, men CPH har en bankgaranti svarende til fire måneders omsætning (2014: fire måneder). Den øvrige kreditrisiko er spredt på resten af CPHs kunder. Se i øvrigt note 12, Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser, for yderligere oplysninger.

NOTER

Note

18

Kreditrisici relateret til bankindeståender, værdipapirer og afledte finansielle instrumenter opstår som følge af usikkerheden om, hvorvidt modparten ved forfald vil være i stand til at indfri sine forpligtelser. CPH søger at begrænse kreditrisikoen vedrørende bankindeståender og afledte instrumenter ved diversificering af finansielle kontrakter samt ved udelukkende at indgå kontrakter med finansielle modparter, som har en tilfredsstillende kreditvurdering.

Kreditrisikoen opgøres pr. modpart med udgangspunkt i den aktuelle markedsværdi på de indgåede kontrakter. Den samlede kreditrisiko på finansielle modparter er pr. 31. december 2015 opgjort til i alt DKK 83,4 mio. (2014: DKK 47,1 mio.), svarende til værdien af bankindeståender og indskud på pengemarkedet, inklusive påløbne renter. CPH har på balancedagen ingen kreditrisiko på sine afledte finansielle instrumenter.

Likviditetsrisiko

Det er CPHs politik i forbindelse med låneoptagelse i videst muligt omfang at sikre en vis fleksibilitet gennem spredning af lånoptagelse på forfaldstidspunkter og modparter.

CPHs likviditetsreserve består af likvide midler for i alt DKK 83,4 mio. (2014: DKK 47,1 mio.) og garanterede uudnyttede langfristede revolverende kreditfaciliteter for i alt DKK 1.800,0 mio. (2014: DKK 1.885,6 mio.). Hertil kommer uudnyttede kassekreditter på DKK 150,0 mio. (2014: DKK 85,6 mio.). Udover en overordnet driftsmæssig risikovurdering tilstræbes det til enhver tid at sikre et minimum af garanteret uudnyttet likviditet i størrelsesordenen DKK 250,0 mio., således at CPH til enhver tid kan opfylde sine forpligtelser og samtidig have kapitalberedskab til at foretage fornødne forretningsrelaterede dispositioner.

CPH har på egne og dattervirksomhedernes vegne forpligtet sig til ikke at give sikkerhed eller tillade sikkerhedsstillelse i selskabets eller dattervirksomhedernes aktiver, bortset fra et tilladt maksimumbeløb. CPH har ligeledes forpligtet sig til over for sine långivere at overholde en række andre betingelser, herunder finansielle betingelser. Flere af CPHs aftaler om lån og kreditfaciliteter kan bringes til ophør i tilfælde af, at disse betingelser ikke overholdes. CPH overholder alle betingelser pr. 31. december 2015.

Nedenfor vises en samlet oversigt over betalingsforpligtelser. Alle pengestrømme er ikke-diskonterede og omfatter alle forpligtelser ifølge indgåede aftaler. Rentebetalinger på variabelt forrentet gæld, der endnu ikke er sikret, indgår med den faste forward-rente fra den dag, lånene forventes omlagt, baseret på den pr. balancedagen gældende rentekurve. DKK-værdien af fremtidige renter og afdrag på lån i fremmed valuta er opgjort på baggrund af valutakursen pr. balancedagen.

NOTER

Note

18 FORFALDSOVERSIGT PR. 31. DECEMBER 2015
DKK mio.

	0-1 år	1-5 år	Efter 5 år	I alt	Dagsværdi niveau 2*	Regnskabsmæssig værdi
Målt til amortiseret kostpris						
Kreditinstitutter og andre lån	240,1	3.533,4	3.007,1	6.780,6	5.965,9	5.514,2
Leverandører af varer og tjenesteydelser	500,4	-	-	500,4	500,4	500,4
Anden gæld og periodeafgrænsningsposter	342,6	-	-	342,6	342,6	342,6
Total	**1.083,1**	**3.533,4**	**3.007,1**	**7.623,6**	**6.808,9**	**6.357,2**
Målt til dagsværdi						
Afledte finansielle instrumenter	-	-79,9	-165,8	-245,7	-245,7	-245,7
Total	-	-79,9	-165,8	-245,7	-245,7	-245,7
Finansielle forpligtelser i alt	**1.083,1**	**3.453,5**	**2.841,3**	**7.377,9**	**6.563,2**	**6.111,5**
Målt til amortiseret kostpris						
Likvider	83,4	-	-	83,4	83,4	83,4
Tilgodehavender for salg og tjenesteydelser	326,6	-	-	326,6	326,6	326,6
Andre tilgodehavender	31,1	-	-	31,1	31,1	31,1
Total	**441,1**	**-**	**-**	**441,1**	**441,1**	**441,1**
Finansielle aktiver i alt	**441,1**	**-**	**-**	**441,1**	**441,1**	**441,1**

* Dagsværdien af finansielle gældsforpligtelser er opgjort som nutidsværdien af forventede fremtidige afdrag og rentebetalinger, dog bortset fra leverandører af varer og tjenesteydelser, anden gæld og tilgodehavender, som er opgjort til saldoværdi ultimo året. Som diskonteringsrente ved nutidsværdiberegningerne er anvendt en nulkuponrente med tilsvarende løbetider plus estimeret kredittillæg baseret på selskabets nuværende rating. Dagsværdien af afledte finansielle instrumenter fastsættes ud fra offentliggjorte valutakurser, swap- og forwardrenter m.v. Endvidere indgår en vurdering af egen og modpartskreditrisiko. Dagsværdimåling af finansielle instrumenter opdeles efter følgende målemæssige hierarki:

Niveau 1: Observerbare markedspriser på identiske instrumenter
Niveau 2: Værdiansættelsesmodeller primært baseret på observerbare priser eller handlede priser på sammenlignelige instrumenter
Niveau 3: Værdiansættelsesmodeller primært baseret på ikke observerbare priser

Dagsværdien af CPHs valutaterminskontrakter samt andre afledte finansielle instrumenter (rente- og valutaswaps) anses for en dagsværdimåling på niveau 2, da dagsværdien primært fastsættes direkte ud fra de offentliggjorte valutakurser samt noterede swap- og forwardrenter på balancedagen.

NOTER

Note

18 FORFALDSOVERSIGT PR. 31. DECEMBER 2014
DKK mio.

	0-1 år	1-5 år	Efter 5 år	I alt	Dagsværdi niveau 2*	Regnskabsmæssig værdi
Målt til amortiseret kostpris						
Kreditinstitutter og andre lån	873,0	2.014,3	2.976,3	5.863,6	5.047,2	4.771,9
Leverandører af varer og tjenesteydelser	440,0	-	-	440,0	440,0	440,0
Anden gæld og periodeafgrænsningsposter	361,4	-	-	361,4	361,4	361,4
Total	**1.674,4**	**2.014,3**	**2.976,3**	**6.665,0**	**5.848,6**	**5.573,3**
Målt til dagsværdi						
Afledte finansielle instrumenter	39,6	82,4	118,0	240,0	240,0	240,0
Total	**39,6**	**82,4**	**118,0**	**240,0**	**240,0**	**240,0**
Finansielle forpligtelser i alt	**1.714,0**	**2.096,7**	**3.094,3**	**6.905,0**	**6.088,6**	**5.813,3**
Målt til amortiseret kostpris						
Likvider	47,1	-	-	47,1	47,1	47,1
Tilgodehavender for salg og tjenesteydelser	332,4	-	-	332,4	332,4	332,4
Andre tilgodehavender	28,5	-	-	28,5	28,5	28,5
Total	**408,0**	**-**	**-**	**408,0**	**408,0**	**408,0**
Finansielle aktiver i alt	**408,0**	**-**	**-**	**408,0**	**408,0**	**408,0**

* Se forrige side for information.

NOTER

Note

18 **MARKEDSRISIKO**

Renterisici

Det er CPHs politik at afdække renterisici på CPHs lån, når det vurderes, at rentebetalingerne kan sikres på et tilfredsstillende niveau. Afdækningen foretages normalt ved indgåelse af renteswaps, hvor variabelt forrentede lån omlægges til en fast rente.

Der er anvendt renteswapkontrakter til sikring af variabelt forrentede realkreditlån. På balancedagen er den beregningsmæssige hovedstol på udestående renteswapkontrakter DKK 507,8 mio. (2014: DKK 450,9 mio.), og restløbetiden udgør ca. 6 år. Dagsværdi af renteswapkontrakter udgør DKK -62,4 mio. (2014: DKK -72,1 mio.).

For at reducere den samlede renteføl somhed tilstræbes det, at CPHs gæld har en varighed, som i et vist omfang tager hensyn til den økonomiske levetid på selskabets aktiver. Varigheden på CPHs lån er pr. 31. december 2015 opgjort til cirka 7,0 år (2014: cirka 6,0 år) inklusive effekten af swapkontrakter.

Hovedparten af CPHs låneportefølje er fastforrentet eller omlagt til fast rente. Udsving i renteniveau vil derfor kun have begrænset indvirkning på CPHs resultatopgørelse.

Som følge af sikring af valutakurs- og renterisikoen på USD-, GBP- og DKK-denomineret gæld ved brug af USD/DKK-, GBP/DKK- samt DKK-renteswapkontrakter vil en renteændring påvirke egenkapitalen.

Følsomhedsanalyse af den nuværende portefølje af swapkontrakter

DKK mio.	2015	2014
EFFEKT PÅ EGENKAPITALEN VED:		
En stigning i DKK-renten på 1 procentpoint	120,2	-223,7
Et fald i DKK-renten på 1 procentpoint	-100,2	223,7
En stigning i USD-renten på 1 procentpoint	170,1	-36,0
Et fald i USD-renten på 1 procentpoint	-108,9	36,0
En stigning i GBP-renten på 1 procentpoint	9,5	16,0
Et fald i GBP-renten på 1 procentpoint	-3,7	-16,0

Ændring i DKK-, USD- og GBP-renten vil have en modsatrettet effekt på låneporteføljen, men da gælden måles til amortiseret kostpris, vil det ikke påvirke den bogførte værdi og dermed ikke påvirke egenkapitalen.

NOTER

Note

18

Valutarisiko

Valutakursudsving vil have en beskeden indflydelse på CPHs driftsresultat, idet hovedparten af indtægterne og omkostningerne bliver afregnet i DKK.

Valutaswapkontrakter

Valutaswapkontrakterne er indgået med henblik på sikring af fremtidige pengestrømme i CPHs funktionelle valuta, DKK.

Der er anvendt valutaswapkontrakter til sikring af fastforrentede USD- og GBP-obligationslån, således at valutaeksponeringen på såvel renter som hovedstol konverteres fra faste USD- og GBP-betalinger til faste DKK-betalinger i hele de respektive låns løbetid. Den beregningsmæssige hovedstol på udestående valutaswapkontrakter er på i alt USD 507 mio. og GBP 23 mio. pr. 31. december 2015 (2014: USD 607 mio. og GBP 23 mio.). Bogført værdi af valutaswapkontrakterne udgør DKK -308,1 mio. (2014: DKK -167,9 mio.).

Swapkontrakter

Den anførte nettodagsværdi vil blive overført fra reserve for sikringstransaktioner til resultatopgørelsen, i takt med at de sikrede rentebetalinger finder sted. Restløbetiden på valutaswapkontrakterne matcher restløbetiden på de relaterede lån, som afdækkes. Restløbetiden på renteswaps er kortere end restløbetiden på de underliggende realkreditlån, men afdækningen matcher betalinger på lånene i hele afdækningens løbetid.

Note

19

INDBETALT FRA KUNDER

DKK mio.	2015	2014
Omsætning	4.061,9	3.867,5
Ændring i tilgodehavender fra salg og forudbetalinger fra kunder	1,1	16,3
I alt	**4.063,0**	**3.883,8**

20

UDBETALT TIL PERSONALE, LEVERANDØRER M.V.

DKK mio.	2015	2014
Driftsomkostninger	-1.806,1	-1.730,3
Ændring i andre tilgodehavender m.v.	42,1	36,3
Ændring i omkostningsrelateret leverandørgæld m.v.	60,7	112,2
I alt	**-1.703,3**	**-1.581,8**

NOTER

Note

21 RENTEINDBETALINGER M.V.

DKK mio.	2015	2014
Renteindtægter m.v.	0,1	10,0
Realiserede valutakursgevinster	1,7	1,2
I alt	**1,8**	**11,2**

22 RENTEUDBETALINGER M.V.

DKK mio.	2015	2014
Renteudgifter m.v.	-216,2	-220,6
Realiserede valutakurstab	-0,5	-0,6
Øvrige finansieringsomkostninger	-4,6	-5,4
Øvrige renteomkostninger	-7,1	-6,2
I alt	**-228,4**	**-232,8**

Note

23 EFTERFØLGENDE BEGIVENHEDER

Der har ikke været andre væsentlige begivenheder efter balancedagen.

24 KAPITALFORHOLD OG EPS

Der henvises til afsnittet Aktierelateret information side 52-53 i ledelsesberetningen.

DKK mio.		2015	2014
EPS =	Årets resultat / Antal aktier (1.000 stk.)	1.086,0 / 7.848	958,4 / 7.848
EPS = (udvandet)	Årets resultat / Gennemsnitligt antal udvandede aktier (1.000 stk.)	1.086,0 / 7.848	958,4 / 7.848

NOTER

Note

25 DATTERVIRKSOMHEDER OG ASSOCIEREDE VIRKSOMHEDER

Dattervirksomheder

- Copenhagen Airport Hotels A/S, Tårnby, Danmark
  – 100% ejet af CPH
- Copenhagen Airports International A/S, Tårnby, Danmark
  – 100% ejet af CPH

Associerede virksomheder

- Airport Coordination Denmark A/S, Tårnby, Danmark
  – 50% ejet af CPH

I 2015 har Københavns Lufthavnes Hotel- og Ejendomsselskab A/S gennemgået en skattefri ophørsspaltning til henholdsvis Copenhagen Airport Hotels A/S og P10/P12 A/S med virkning fra 1. januar 2015. P10/P12 A/S er herefter fusioneret med moderselskabet, Københanvs Lufthavne A/S, med virkning fra 1. januar 2015.

Note

26 NYESTE VEDTAGNE REGNSKABSSTANDARDER OG -FORTOLKNINGER

Implementering af nye og ændrede standarder samt fortolkningsbidrag

Der er i regnskabsåret 2015 implementeret en række mindre ændringer til eksisterende regnskabsstandarder. CPH har vurderet effekten af de opdaterede regnskabsstandarder og -fortolkninger. CPH har konkluderet, at alle de gældende standarder og fortolkninger, der er trådt i kraft for regnskabsår, der påbegyndes 1. januar 2015, enten ikke er relevante for CPH eller ikke har væsentlig betydning på regnskabet for CPH.

Vedtagne regnskabsstandarder samt fortolkningsbidrag, der ikke er trådt i kraft

Følgende ændrede regnskabsstandarder og -fortolkningsbidrag, der kan have relevans for CPH, er vedtaget af IASB og godkendt af EU. Standarderne træder i kraft senere, hvorfor de først vil blive implementeret i årsrapporten, når de træder i kraft.

- IAS 1: Ændringer til IAS 1 med henblik på at forbedre oplysningskravene efter IFRS. Ændringen omfatter væsentlighed, præsentation af poster og mellemtotaler i resultatopgørelse og balance og rækkefølge af noterne.
- Årlige forbedringer (2012-2014): De årlige forbedringer medfører en række mindre ændringer til IFRS:
  - IFRS 7: Om oplysninger om finansielle instrumenter i perioderegnskaber.
  - IAS 34: Præcisering af, hvad der menes med referencer til, at oplysninger er præsenteret andre steder i perioderegnskabet.

IASB har udstedt følgende ændringer til standarder og nye fortolkningsbidrag, der kunne være relevante for CPH, men som endnu ikke er godkendt af EU:

- IFRS 9: "Måling og klassifikation af finansielle aktiver og forpligtelser".
- IFRS 15: "Indtægter". Ny standard om indregning af omsætning.
- IFRS 16: "Leasing" Ny standard om indregningaf leasing.

CPH forventer, at disse standarder og fortolkninger vil blive implementeret, når de træder i kraft. Ingen af de ovennævnte standarder forventes på nuværende tidspunkt at have væsentlig betydning for CPH.

POSITION-RESULTATER, 1. januar – 31. december

Note		Enhed	2015	2014	2013
	Ekstraordinære kundeoplevelser				
2	Den samlede passagertilfredshed med check-in, security, rengøring, shoppingcentret, terminaler og bagageudlevering	skala 0-100	86,2	86,3	84,4
	Passagertilfredshed med CPH Security	skala 0-100	89	89	86
3	Ventetid i den centrale sikkerhedskontrol, mindre end fem min.	%	97,61	90,96	87,07
	Effektiv drift				
4	Punktlighed (afgået trafik til tiden <15 min.)	%	84,2	86,8	85,5
5	Rapporterede nærved-hændelser pr. 10.000 operationer	antal	6,04	8,38	11,06
	Indrapporterede hændelser af de involverede personer	%	97	94	85
	Konkurrencedygtighed				
6	Højere vækstrate end flertallet af otte udvalgte hubs i EU (mål)	-	opnået	opnået	n/a
7	Trafikudvikling, passagerer	antal	26.610.332	25.627.093	24.067.030
	Trafikudvikling, operationer og cargo	antal	254.838	251.799	244.942

SOCIALE RESULTATER, 1. januar – 31. december

Note		Enhed	2015	2014	2013
8	Samlet antal medarbejdere	FTE	2.260	2.170	2.122
	Samlet antal medarbejdere	individer	2.394	2.306	2.246
9	Medarbejderomsætning	%	10,8	9,7	9,8
10	Overenskomster	%	66	67	68
11	Deltagere i formelle udvalg	antal	121	119	125
	Arbejdsmiljø				
12	Sygefravær	%	4,87	4,76	4,87
	Ulykkesfrekvens	antal pr. 1 mio. arbejdstimer	13,0	16,5	15,0
13	Sundhedsfremmende tiltag				
	- Helbredsundersøgelser	antal	365	340	341
	- Fysioterapeutiske behandlinger/massage	antal	766	792	799
14	Medarbejderengagement (trivselsindeks, gennemsnitsscore)	skala 0-100	81	80	75
	Mangfoldighed				
15	Kønsfordeling, medarbejdere (kvinder)	%	34	34	34
	Kønsfordeling, medarbejdere (mænd)	%	66	66	66
	Kønsfordeling, ledelse (kvinder)	%	28	25	27
	Kønsfordeling, ledelse (mænd)	%	72	75	73
	Kønsfordeling, bestyrelse (kvinder)	%	17	17	17
	Kønsfordeling, bestyrelse (mænd)	%	83	83	83
16	Aldersgennemsnit	år	44,9	44,7	44,4
	Lærlinge/kontorelever	antal	21	18	10
17	Etnicitet (dansk oprindelse/indvandrere/efterkommere)	%	ikke opgjort	91/7/2	ikke opgjort
	Mangfoldighedsstrategi (mål for 2015)	-	under udarbejdelse	n/a	n/a
	Forretningsetik				
18	Contract Management-system (mål)	-	t. fase[1]	t. fase[1]	n/a
	FNGC-principper i nye kontrakter med forpagtere (mål)	-	i. fase[2]	a. fase[3]	n/a

[1] t. fase = tilbudsfase (se note 18a for yderligere information)
[2] i. fase = implementeringsfase
[3] a. fase = analysefase

MILJØMÆSSIGE RESULTATER, 1. januar – 31. december

Note		Enhed	2015	2014	2013
	Klima og energi				
19	CO_2-udledning pr. passager, scope 1 + 2	kg	1,1	1,2	1,3
20	CO_2-udledning pr. passager, scope 3	kg	12,2	12,3	12,7
	Vedligeholdelse af ACA-akkreditering på minimum niveau 3 (mål)	-	opnået	opnået	n/a
21	Direkte energiforbrug, scope 1	MWh	18.081	17.488	19.886
22	Indirekte energiforbrug, scope 2	MWh	77.704	78.675	81.502*
23	Samlede energibesparelser, scope 1 + 2	MWh	5.275	3.273	3.608
	Affald				
24	Genanvendelsesprocent	%	14	15	17
	Støj				
25	Totale operationer (antal starter og landinger opgjort i lokaltid, CET)	antal	254.837	251.799	244.944
26	Støjpåvirkning (TDENL)	dB	144,7	144,5	144,4
27	Støjhændelser (over 80 dB)	antal	32	19	23
	Luftkvalitet				
28	NO	µg/m³	3	3	5
	NO_2	µg/m³	13	14	16
	$PM_{2,5}$	µg/m³	12	n/a	12
	Vand				
29	Drikkevand pr. passager	liter	7,8	7,5	8,1
30	Spildevand	m³	370.793	354.483	360.802
31	Overfladevand	m³	2.718.677	2.936.640	2.069.283
	Andre miljøindikatorer				
32	Baneafisning (formiatforbrug)	m³	393	566	1.143
33	Flyafisning (glykolforbrug)	m³	348	389	684
34	Ukrudtsmidler	liter	155	147	178

* Tallet for 2013 er korrigeret pga. en målerfejl i opgørelsen af fjernvarmeforbruget. Målerfejlen skete i forbindelse med en stor ombygning.

MILJØMÆSSIGE RESULTATER, 1. januar – 31. december

Note		Enhed	2015	2014	2013
	ROSKILDE LUFTHAVN				
35	Trafikudvikling, passagerer	antal	21.759	24.082	30.384
	Trafikudvikling, operationer	antal	67.263	66.456	72.649
36	CO_2-udledning, scope 1 + 2	ton	528	534	630
37	Direkte energiforbrug, scope 1	MWh	935	980	1.221
38	Indirekte energiforbrug, scope 2	MWh	704	695	792
39	Energibesparelser, scope 1 + 2	MWh	0	0	143
40	Vandforbrug	m³	4.227	4.244	5.091

NOTER TIL DET IKKE-FINANSIELLE REGNSKAB

1 Sammendrag af væsentlig anvendt regnskabspraksis . . . 106

POSITION-RESULTATER

2 Passagertilfredshed . . . 107
3 Ventetid i den centrale sikkerhedskontrol . . . 108
4 Punktlighed . . . 108
5 Hændelser . . . 109
6 Vækstrate i forhold til udvalgte hubs . . . 109
7 Trafikudvikling . . . 110

SOCIALE RESULTATER

8 Medarbejdere . . . 111
9 Medarbejderomsætning . . . 111
10 Overenskomster . . . 112
11 Deltagere i formelle udvalg . . . 112
12 Sygefravær og ulykkesfrekvens . . . 113
13 Sundhedsfremmende tiltag . . . 113
14 Medarbejderengagement . . . 114
15a Kønsfordeling . . . 114
15b Barsels- og forældreorlov . . . 115
16a Alderssammensætning . . . 115
16b Seniorer . . . 116
16c Lærlinge, kontorelever og studentermedhjælpere . . . 116
17 Etnicitet . . . 117
18a Forretningsetik . . . 117
18b Øvrige sociale og etiske indikatorer . . . 118

MILJØMÆSSIGE RESULTATER

19 CO_2-udledning, scope 1 + 2 . . . 118
20 CO_2-udledning, scope 3 . . . 119
21 Direkte energiforbrug, scope 1 . . . 119
22 Indirekte energiforbrug, scope 2 . . . 120
23 Samlede energibesparelser, scope 1 + 2 . . . 120
24 Affald . . . 121
25 Støj – Antal operationer . . . 121
26 Støjpåvirkning (TDENL) . . . 122
27 Støjhændelser (over 80dB) . . . 122
28 Luftkvalitet . . . 123
29 Drikkevand . . . 124
30 Spildevand . . . 124
31 Overfladevand . . . 125
32 Baneafisning . . . 126
33 Flyafisning . . . 126
34 Ukrudtsmidler . . . 127
35 Roskilde Lufthavn – Trafikudvikling . . . 127
36 Roskilde Lufthavn – CO_2-udledning, scope 1 + 2 . . . 128
37 Roskilde Lufthavn – Direkte energiforbrug, scope 1 . . . 128
38 Roskilde Lufthavn – Indirekte energiforbrug, scope 2 . . . 129
39 Roskilde Lufthavn – Energibesparelser, scope 1 + 2 . . . 129
40 Roskilde Lufthavn – Vandforbrug . . . 130

NOTER

Note

1 SAMMENDRAG AF VÆSENTLIG ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

Grundlag for regnskabsaflæggelse for det ikke-finansielle regnskab

Det ikke-finansielle regnskab udarbejdes i overensstemmelse med §99a og §99b i årsregnskabsloven. I henhold til §99a er CPH forpligtet til at redegøre for virksomhedens politikker samt rapportere om aktiviteter og opnåede resultater indenfor sit arbejde med samfundsansvar. I henhold til §99b skal CPH redegøre for virksomhedens mål og politikker, der med tiden skal sikre øget mangfoldighed i relation til kønsfordeling på ledelses- og bestyrelsesniveau. Læs CPHs CSR-politik på www.dit.cph.dk/csrpolitik, og læs om årets vigtigste resultater i afsnittene Segmenternes og Ikke-finansielle resultater på side 25-47. For yderligere oplysninger se noterne på de følgende sider, hvor status på relevante nøgletal og indikatorer vises. Ovenstående henvisninger sammen med det ikke-finansielle regnskab udgør således CPHs redegørelse for samfundsansvar, jf. årsregnskabslovens §§ 99a-b.

CPH har siden 2011 støttet FN Global Compacts principper om menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og antikorruption. Som underskriver af Global Compact rapporterer CPH om aktiviteter foretaget for at indarbejde de ti principper i strategi, drift og kultur. Som en del af denne indsats, arbejder CPH også med at formidle de ti principper blandt leverandører og samarbejdspartnere. Se Global Compact-indeks på side 131-134 for en oversigt over, hvordan CPH forholder sig til principperne, og find links til mere information.

Væsentlighed

Det er CPHs ansvar at sikre, at der rapporteres om de områder, der er relevante for CPHs interessenter, og som har væsentlig betydning for CPHs forretning nu og i fremtiden.

Fra regnskabsåret 2014 integrerede CPH sin rapportering om finansielle og ikke-finansielle resultater. Integreringen er et udtryk for CPHs forretningsdrevne tilgang til ansvarlighed og er en naturlig forlængelse af udviklingen i arbejdet med at forankre samfundsansvar i hele organisationen.

Som en del af denne forankring gennemførte CPH i efteråret 2014 en grundig omstrukturering af de mål, der driver CPHs arbejde med ansvarlig vækst. For i højere grad at afspejle CPHs holistiske tilgang til ansvarlig vækst blev de forretningsdrevne mål integreret med de traditionelle CSR-områder – miljø og energi, medarbejderforhold, safety og security samt indkøb – i den nye målstruktur. Mål inddeles i tre strategiske fokusområder; Position, Mennesker og Miljø, som også er præsenteret på side 26. Opbygningen af det ikke-finansielle regnskab følger denne struktur.

Valg af data, der indgår i den ikke-finansielle rapportering, er foretaget med udgangspunkt i lovkrav samt ledelsens årlige evaluering af, hvad der skønnes væsentligt at rapportere til CPHs interessenter. Både kort- og langsigtet værdiskabelse tages i betragtning. Ledelsens vurdering baseres på evaluering af sidste års integrerede koncernårsrapport Facts & Figures 2014 samt input og kommentarer fra relevante interne interessenter og ejerkredsen.

Der anvendes de samme måle- og opgørelsesmetoder i alle CPHs rapporterende anlægsområder og selskaber. Data og informationer registreres løbende på basis af rapportering fra de enkelte områder og funktioner i lufthavnen og baserer sig i al væsentlighed på eksternt dokumenterede registreringer, interne registreringer, beregninger og i mindre omfang estimering. Den nærmere opgørelsesmetode er for hver indikator anført i regnskabspraksis i tilhørende note. For historiske data foretages alene ændringer udgørende mere end 2% af det konsoliderede tal, og i så fald med angivelse af årsag i en note.

NOTER

Note

Ændring i forhold til 2014
Som følge af den tydeligere integrering af forretningsmæssige og traditionelle CSR-mål i 2014, blev mål, indikatorer og format ændret i forbindelse med årsrapporten 2014. Denne integration fastholdes, og der er således ingen ændringer i det ikke-finansielle regnskab i 2015. I 2015 har der været en ændring i regnskabspraksis, da en ny beregningsmetode er blevet implementeret. Dette påvirker note 20 og 28.

Afgrænsning
Facts & Figures 2015 udgør CPHs lovpligtige årsrapportering og henvender sig primært til professionelle interessenter. For at forbedre kommunikationen med CPHs øvrige interessenter, lancerede CPH i foråret 2015 hjemmesiden www.dit.cph.dk, der indeholder information, historier og lettilgængelige fakta om driften og udviklingen af Københavns Lufthavn.

Facts & Figures 2015 repræsenterer CPHs Communication On Progress (COP-rapport) til FN Global Compact.

Principper for konsolidering
I årsrapporten rapporteres for hele koncernen hvad angår ikke-finansielle data og oplysninger. Nyetablerede selskaber medtages fra driftsstart og opkøbte selskaber fra det tidspunkt, hvor CPH overtager kontrollen. Selskaber tages ud af rapporteringen fra den dato, hvor selskabet ikke længere er under CPHs kontrol.

Note

2 PASSAGERTILFREDSHED

Regnskabspraksis
Passagerernes tilfredshed måles gennem personlige interviews i lufthavnen og er et udtryk for passagerernes oplevede serviceleverance gennem rejseværdikæden i Københavns Lufthavn på den specifikke rejse, som de er i færd med at gennemføre på den pågældende dag.

Passagerernes samlede tilfredshed med check-in, security, rengøring, shoppingcentret, terminaler og bagageudlevering evalueres på en skala fra 1 til 7, hvorefter gennemsnittet konverteres til en skala fra 0 til 100 og vejes sammen til et simpelt gennemsnit for at få et nuanceret udtryk for den samlede oplevelse.

Passagerernes tilfredshed med check-in og den centrale sikkerhedskontrol evalueres kun af lokalt afgående passagerer.

Interviewene gennemføres af et eksternt analysebureau.

	Enhed	2015	2014	2013
Samlet passagertilfredshed	skala 0-100	**86,2**	**86,3**	**84,4**
Passagertilfredshed med den centrale sikkerhedskontrol	skala 0-100	**89**	**89**	**86**
Passagerinterviews i Københavns Lufthavn	antal	91.760	89.020	94.570

Læs mere på side 30-31.

NOTER

Note

3 VENTETID I DEN CENTRALE SIKKERHEDSKONTROL

Regnskabspraksis

Ventetid i den centrale sikkerhedskontrol måles mellem kl. 04:00 og 23:00 via Blip-Systems. Ventetiden opgøres som andelen af passagerer, der venter mindre end fem min., gennemsnitligt over året.

	Enhed	2015	2014	2013
Ventetid i den centrale sikkerhedskontrol, mindre end fem min.*	%	**97,61**	**90,96**	**87,07**
Ventetid i den centrale sikkerhedskontrol, mindre end 15 min.*	%	**98,38**	**ikke opgjort**	**ikke opgjort**

* Som en del af den nye takstaftale med flyselskaberne pr 1. april 2015 er målingen ændret for ventetiden i den centrale sikkerhedskontrol fra, at 85% af alle passagerne skulle igennem den centrale sikkerhedskontrol på mindre end fem minutter, til at 90% af passagerne nu skal igennem på mindre end 15 minutter i spidsbelastningsperioderne kl. 5-9 og 15-19.

Note

4 PUNKTLIGHED

Regnskabspraksis

Tallet nedenfor viser andelen af årets passagertrafik, der er afgået senest 15 minutter efter planlagt afgangstid. Ved afgået forstås det tidspunkt, flyet sætter sig i bevægelse fra gaten. Afgangstidspunktet for de enkelte operationer fastsættes af CPH udfra en prioriteret række af datakilder.

	Enhed	2015	2014	2013
Punktlighed (afgået trafik til tiden <15 min.)	%	**84,2**	**86,8**	**85,5**

I 2014 indtog Københavns Lufthavn førstepladsen blandt EU's mest punktlige mellemstore lufthavne. I 2015 var Københavns Lufthavn verdens mest punktlige mellemstore lufthavn. Læs mere på side 29-30.

NOTER

Note

5 HÆNDELSER

Regnskabspraksis

Antal rapporterede nærved-hændelser opgøres pr. 10.000 operationer. Hændelser defineres som alle tilfælde, hvor køretøj eller personer blokerer vejen for et luftfartøj. Alle hændelser alvorlighedsklassificeres. Kilder er egne indberetninger, pilotrapporter, marshall-rapporter, observationer, direkte information fra personer involveret i hændelser, og securityrapporter.

Indrapporterede hændelser af de involverede personer opgøres som de indberetningspligtige hændelser, der er indberettet af de personer, der er involveret i den konkrete hændelse. Indberetningerne fra de involverede personer sammenholdes med information fra andre kilder om hændelsen. Andre kilder er pilotrapporter, marshall-rapporter, flyvelederrapporter og observationer.

	Enhed	2015	2014	2013
Rapporterede nærved-hændelser pr. 10.000 operationer	antal	**6,04**	**8,38**	**11,06**
Indrapporterede hændelser af de involverede personer	%	**97**	**94**	**85**

Gennem en massiv og målrettet indsats er det lykkedes at skabe stor bevidsthed blandt medarbejdere i CPH samt hos partnere om vigtigheden af flysikkerheden i lufthavnen. De oplysninger, CPH får gennem sit indberetningssystem, er værdifulde i det fortsatte arbejde med at nedbringe antallet af nærved-hændelser, da de giver indsigt i, hvilke tiltag der vil kunne højne flysikkerheden yderligere.

Note

6 VÆKSTRATE I FORHOLD TIL UDVALGTE HUBS

Regnskabspraksis

Otte europæiske lufthavne er udvalgt som benchmark. De udvalgte lufthavne defineres som væsentlige hub-lufthavne i Nordeuropa med en væsentlig andel af transfererende passagerer. Kilder er den internationale lufthavnsorganisation ACIs officielle statistikker, der indsamles direkte hos lufthavnene.

	Enhed	2015	2014	2013
Over en rullende fireårig periode vil Københavns Lufthavn have en højere vækstrate end flertallet af otte udvalgte hubs i Europa	-	**opnået**	**opnået**	**n/a**

NOTER

Note

7 TRAFIKUDVIKLING

Regnskabspraksis

Trafikudviklingen opgøres på baggrund af data i CPHs trafikstatistiksystem, hvor alle flyoperationer (starter og landinger) indgår med flytype, startvægt, baneanvendelse og tidspunkt. Den lovpligtige registrering af antallet af passagerer er opgjort af handlingselskaberne på vegne af flyselskaberne og omfatter passagerer ankomne i transit eller afrejst fra Københavns Lufthavn. Trafikudviklingen er opgjort baseret på normaltid, UTC. Importfragt er fragt med destination København. Eksportfragt er med afgang fra Københavns Lufthavn. Det er normal praksis, at fragt transporteres med lastbil til og fra hub-lufthavne. Denne fragt er at betragte som luftfragt.

	Enhed	2015	2014	2013
Trafikudvikling, passagerer	antal	**26.610.332**	**25.627.093**	**24.067.030**
Udenrigspassagerer	antal	24.694.804	23.680.303	22.164.378
Indenrigspassagerer	antal	1.915.528	1.946.790	1.902.652
Transfer-/transitpassagerer	antal	6.022.359	6.371.687	5.651.435
Trafikudvikling, operationer og cargo	antal	**254.838**	**251.799**	**244.942**
Årlige antal operationer, indenrigs	antal	30.669	30.515	28.439
Årlige antal operationer, udenrigs	antal	224.169	221.284	216.503
Total fragtvægt	ton	**372.748**	**390.210**	**360.990**
Ankommende med fly (import)	ton	47.560	49.607	46.290
Afgående med fly (eksport)	ton	67.432	64.729	59.527
Transfer	ton	257.756	275.874	255.173

Læs mere på side 28-29.

NOTER

Note

8 MEDARBEJDERE

Regnskabspraksis

Oplysninger om medarbejdere såsom alder, køn m.v. er generelt baseret på registreringer i CPHs personalesystem, hvor en ansats oplysninger indgår fra den dato, ansættelseskontrakten træder i kraft, til det tidspunkt, hvor lønudbetalingen til en medarbejder ophører.

	Enhed	2015	2014	2013
Samlet antal medarbejdere	FTE	**2.260**	**2.170**	**2.122**
Samlet antal medarbejdere	individer	**2.394**	**2.306**	**2.246**
Københavns Lufthavn, KLH	FTE	2.222	2.132	2.083
Roskilde Lufthavn, RKE	FTE	34	35	36
International afdeling, CAI	FTE	4	3	3
Fuldtidsansatte	antal	2.088	2.019	1.964
Deltidsansatte	antal	306	287	282
Tidsbegrænset ansatte	antal	9	17	38
Fastansatte	antal	2.385	2.289	2.208
Funktionærer	antal	729	687	654
Timelønnede	antal	1.634	1.586	1.559
Tjenestemænd	antal	31	33	33
Mellemledere niveau 4-6	antal	193	181	170
Ledere niveau 1-3	antal	33	32	31

En stigning på 3,8% i passagertallet for 2015 har medført en stigning på knap 4% i antal medarbejdere (4,1% i FTE og 3,8% i antal individer).

Note

9 MEDARBEJDEROMSÆTNING

Regnskabspraksis

Personaleomsætningen er opgjort som årets antal fratrådte i forhold til det gennemsnitlige antal ansatte. Antal ansatte (individer i alt) opgøres pr. 31. december.

	Enhed	2015	2014	2013
Personaleomsætning	%	**10,8**	**9,7**	**9,8**
Gennemsnitligt antal ansatte	antal	2.384	2.302	2.253
Fratrådte, KLH	antal	255	223	214
Fratrådte, RKE	antal	2	1	7
Fratrådte, CAI	antal	0	0	0
Fratrådte, mænd	antal	135	128	140
Fratrådte, kvinder	antal	122	96	81
Fratrådte, 0-25 år	antal	31	41	24
Fratrådte, 26-35 år	antal	64	42	50
Fratrådte, 36-49 år	antal	93	90	88
Fratrådte, 50-99 år	antal	69	51	59
Nyansatte, KLH	antal	345	282	252
Nyansatte, RKE	antal	2	2	8
Nyansatte, CAI	antal	0	0	0
Nyansatte, mænd	antal	190	168	152
Nyansatte, kvinder	antal	157	116	108
Nyansatte 0-25 år	antal	62	56	42
Nyansatte 26-35 år	antal	98	88	66
Nyansatte 36-49 år	antal	137	112	116
Nyansatte 50-99 år	antal	50	28	36

Stigningen i antal individer på 3,8% dækker over en stigning i antal fratrædelser på 14,7% og en stigning i antal ansættelser på 22,2%. Dette gør, at personaleomsætningshastigheden er steget 1,1 procentpoint fra 2014 til 2015.

NOTER

Note

10 OVERENSKOMSTER

Regnskabspraksis

Antallet af overenskomstansatte opgøres på basis af CPHs egne registreringer som antallet af timelønnede, hvis ansættelsesforhold er overenskomstregulerede.

	Enhed	2015	2014	2013
Ansættelser reguleret af overenskomster	%	**66**	**67**	**68**
Ansættelser reguleret af overenskomster	antal	1.588	1.542	1.521

Note

11 DELTAGERE I FORMELLE UDVALG

Regnskabspraksis

Medarbejderrepræsentationen i formelle udvalg opgøres som antallet af medarbejdere, der får anerkendt timer til deltagelse i formelle udvalg såsom Hovedsamarbejdsudvalg, lokale samarbejdsudvalg, Hovedarbejdsmiljøudvalg samt lokale arbejdsmiljøgrupper m.v. Repræsentanterne for disse udvalg opdeles i medarbejdere og ledere. Samme medarbejder kan deltage i flere udvalg. Pr. 31. december 2015 deltog to underdirektører og én medarbejder i Hovedsamarbejdsudvalg og arbejdsmiljøorganisationen. Medarbejdervalgte repræsentanter til CPHs bestyrelse indgår ikke i opgørelsen.

	Enhed	2015	2014	2013
Samlet antal deltagere i formelle udvalg	antal	**121**	**119**	**125**
Medarbejdere i Hovedsamarbejdsudvalg	antal	26	30	29
Ledere i Hovedsamarbejdsudvalg	antal	8	8	7
Medarbejdere i arbejdsmiljøorganisationen	antal	52	48	51
Ledere i arbejdsmiljøorganisationen	antal	35	33	38

NOTER

Note

12 SYGEFRAVÆR OG ULYKKESFREKVENS

Regnskabspraksis

Antallet af arbejdsulykker er opgjort som antallet af skader hændt i det pågældende år, der har medført én eller flere dages fravær. Ulykkesfrekvensen er opgjort som antal arbejdsskader pr. 1 mio. præsterede arbejdstimer.

Sygefravær opgøres på basis af registrering i CPHs fraværssystemer.

	Enhed	2015	2014	2013
Sygefravær	%	**4,87**	**4,76**	**4,87**
Sygefravær ved arbejdsulykker	%	0,15	0,15	0,17
Ulykkesfrekvens	antal pr. mio. arbejdstimer	**13,0**	**16,5**	**15,0**
Arbejdsulykker med fravær	antal	47	59	52

Antallet af arbejdsulykker er faldet, hvilket til dels skyldes den milde vinter i både starten og slutningen af 2015.

Note

13 SUNDHEDSFREMMENDE TILTAG

Regnskabspraksis

Sundhedsfremmende tiltag opgøres som antal personer, der har indgået i sundheds-fremmende aktiviteter.

	Enhed	2015	2014	2013
Helbredsundersøgelser	antal	**365**	**340**	**341**
Fysioterapeutiske behandlinger/massage	antal	**766**	**792**	**799**

NOTER

Note

14 MEDARBEJDERENGAGEMENT

Regnskabspraksis

I CPHs årlige engagementsundersøgelse opfordres samtlige medarbejdere til at svare på en række udsagn om udvikling, kommunikation og samarbejde, kultur og værdier, psykisk arbejdsmiljø samt strategi. Undersøgelsen blev i 2015 gennemført i september-oktober. Scoren for trivselsindekset er et gennemsnit for en række udsagn, der går direkte på medarbejdertilfredshed, motivation, individuel trivsel og samarbejde i teams.

Alle fastansatte medarbejdere, inkl. faste vikarer, i CPH pr. 7. juli 2015 kunne deltage i undersøgelsen og fik tilsendt en mail. Det gælder dog ikke fratrædende medarbejdere.

	Enhed	2015	2014	2013
Medarbejderengagement (trivselsindeks, gennemsnitsscore)	skala 0-100	**81**	**80**	**75**
Besvarelsesprocent	%	92	94	87

Læs mere på side 36.

Note

15a KØNSFORDELING

Regnskabspraksis

Oplysninger om medarbejdere såsom alder, køn, m.v. er generelt baseret på registreringer i CPHs personalesystem, hvor en ansats oplysninger indgår fra den dato, ansættelseskontrakten træder i kraft, til det tidspunkt, hvor lønudbetalingen til en medarbejder ophører.

	Enhed	2015	2014	2013
Kvinder i medarbejderstab	%	**34**	**34**	**34**
Mænd i medarbejderstab	%	**66**	**66**	**66**
Kvinder i ledelse	%	**28**	**25**	**27**
Mænd i ledelse	%	**72**	**75**	**73**
Kvinder i bestyrelse (generalforsamlingsvalgte)	%	**17**	**17**	**17**
Mænd i bestyrelse	%	**83**	**83**	**83**

NOTER

Note

15b BARSELS- OG FORÆLDREORLOV

Regnskabspraksis

Antal kvinder på barsel opgøres som kvinder, der har påbegyndt deres barsel i det pågældende år. Fædre- og forældreorlov opgøres som antal personer, der har været på fædre- eller forældreorlov i det pågældende år.

	Enhed	2015	2014	2013
Kvinder på barsel	antal	14	13	11
Mænd på fædreorlov, 2 uger	antal	63	45	51
Mænd på forældreorlov, 2-10 uger	antal	35	32	42

Note

16a ALDERSSAMMENSÆTNING

Regnskabspraksis

Oplysninger om medarbejdere såsom alder, køn, m.v. er generelt baseret på registreringer i CPHs personalesystem, hvor en ansats oplysninger indgår fra den dato, ansættelseskontrakten træder i kraft, til det tidspunkt, hvor lønudbetalingen til en medarbejder ophører.

	Enhed	2015	2014	2013
Aldersgennemsnit	år	**44,9**	**44,7**	**44,4**
+50 år	%	32,8	31,1	29,2
Anciennitet i snit	år	8,7	8,7	8,4
Medarbejdere, 0-25 år	antal	83	65	65
Medarbejdere, 26-35 år	antal	313	310	317
Medarbejdere, 36-49 år	antal	1.213	1.214	1.209
Medarbejdere, 50-99 år	antal	785	717	655
Ledere, 0-25 år	antal	0	0	0
Ledere, 26-35 år	antal	15	14	14
Ledere, 36-49 år	antal	133	129	130
Ledere, 50-99 år	antal	78	70	57

Udover den almindelige aldersudvikling er den største stigning af nyansatte medarbejdere i aldersgruppen over 50 år.

NOTER

Note

16b SENIORER

Regnskabspraksis

Seniorseminarer, herunder individuel rådgivning om bl.a. pension og efterlønsregler, tilbydes, når medarbejderen bliver 55 år. Herefter indgår dette i de årlige medarbejderudviklingsamtaler. Alle medarbejdere i aldersgruppen +55 år tilbydes sammen med deres samlever at deltage i et seniorseminar. Seniorseminarer opgøres som den procentuelle andel af medarbejdere +55, der har deltaget i et seminar.

	Enhed	2015	2014	2013
Seniorseminar	%	5,2	-	14,2

I 2014 blev der ikke afholdt seniorseminarer.

Note

16c LÆRLINGE, KONTORELEVER OG STUDENTERMEDHJÆLPERE

Regnskabspraksis

Oplysninger om medarbejdere såsom alder, køn, m.v. er generelt baseret på registreringer i CPHs personalesystem, hvor en ansats oplysninger indgår fra den dato, ansættelseskontrakten træder i kraft, til det tidspunkt, hvor lønudbetalingen til en medarbejder ophører. Lærlinge/kontorelever defineres som medarbejdere med en uddannelsesaftale.

	Enhed	2015	2014	2013
Lærlinge/kontorelever	antal	**21**	**18**	**10**
Studentermedhjælpere	antal	28	22	12

CPH har truffet en strategisk beslutning om at øge antallet af lærlinge og kontorelever til 21 i 2015. Delmålet for 2014 var at øge antallet til 18, hvilket blev opnået. Målet for 2015 blev ligeledes opnået.

NOTER

Note

17 ETNICITET

Regnskabspraksis

Oplysningerne om medarbejdernes etniske herkomst er fremskaffet via en samkøring af CPHs HR SAP-data og Danmarks Statistiks register. Tallene for 2014 er opgjort i november 2014. Indvandrere defineres som personer født i udlandet, mens efterkommere er født i Danmark. For både indvandrere og efterkommere gælder, at ingen af forældrene er både dansk statsborger og født i Danmark. Personer med dansk oprindelse gælder øvrige personer, dvs. mindst én forælder er af dansk oprindelse.

	Enhed	2015	2014	2013
Personer med dansk oprindelse	%	**ikke opgjort**	**91**	**ikke opgjort**
Indvandrere	%	**ikke opgjort**	**7**	**ikke opgjort**
Efterkommere	%	**ikke opgjort**	**2**	**ikke opgjort**
Mangfoldighedsstrategi (mål for 2015)	-	**under udarbejdelse**	**n/a**	**n/a**

CPH har historisk opgjort medarbejdernes etniske herkomst en gang hvert andet år, senest i 2014.

CPH ser en mangfoldig medarbejderskare som vigtig for at sikre lufthavnens fremtidige vækst, fordi det gør CPH i stand til at forstå og møde kunder og samarbejdspartnere som ligeværdige partnere. Derudover viser CPHs erfaring, at mangfoldighed blandt medarbejdere og ledere er med til at sikre og fastholde et højt engagement.

CPH vil i løbet af 2016 fastlægge rammerne for, hvordan mangfoldigheden blandt medarbejdere styrkes og måles fremover, med udgangspunkt i en ny mangfoldighedsstrategi.

Note

18a FORRETNINGSETIK

Regnskabspraksis

Som følge af CPHs fortsatte systematisering af ansvarlig leverandørstyring blev en ny Contract Management-strategi godkendt af CPH i 2014. Det indebærer implementering af et nyt system til at håndtere leverandører og deres kontrakter, som dermed giver mulighed for at vurdere leverandørerne mht. risiko, kvalitet og vigtighed.

Idet Contract Management ønskes fuldt integreret i virksomhedens øvrige kerneprocesser, har CPH udvidet scopet fra kun at se på Contract Management til at omfatte hele Procure-to-Pay-processen. CPH har derfor igangsat et nyt udbud indeholdende bl.a. Contract Management og afslutter prækvalifikationen for tilbudsgivere i andet kvartal 2016. Implementeringen forventes at starte i fjerde kvartal 2016.

Derudover har CPH besluttet at indarbejde principperne i FN Global Compact i CPHs standardkontrakt med forpagterne i lufthavnens shoppingcenter.

	Enhed	2015	2014	2013
Contract Management-system	-	**t. fase[1]**	**t. fase[1]**	**n/a**
FNGC i nye kontrakter	-	**i. fase[2]**	**a. fase[3]**	**n/a**

[1] t. fase = Arbejdet med at implementere Contract Management-systemet nåede tilbudsfasen i 2015.
[2] i. fase = Arbejdet med at indarbejde FNGC-principperne i forpagteres standardkontrakter er kommet til implementeringsfasen i 2015.
[3] a. fase = Analysefase.

NOTER

Note

18b ØVRIGE SOCIALE OG ETISKE INDIKATORER

Regnskabspraksis

Alle vagtfunktionærer blandt CPHs securityansatte gennemgår en obligatorisk uddannelse, der indeholder overholdelse af menneskerettigheder.

Diskriminationssager defineres som antal henvendelser vedrørende diskrimination modtaget af CPH.

Kundeklager vedrørende privatliv og følsomme oplysninger defineres som antal modtagne klager vedrørende CPHs håndtering af kunders personfølsomme oplysninger og data.

	Enhed	2015	2014	2013
Uddannelse af securityansatte i menneskerettigheder	%	100	100	100
Diskriminationssager	antal	0	0	0
Kundeklager vedr. privatliv og følsomme oplysninger	antal	0	1	0

CPH har i 2014 modtaget en klage vedrørende privatliv og følsomme oplysninger via det sociale medie Twitter. Klagen blev håndteret i henhold til CPHs procedure for området.

I 2015 har CPH ikke modtaget nogen diskriminationssager eller kundeklager vedr. privatliv og følsomme oplysninger.

Note

19 CO_2-UDLEDNING, SCOPE 1 + 2

Regnskabspraksis

Mængden af udledt CO_2 (scope 1 og 2) opgøres på grundlag af forbruget af el, naturgas, fjernvarme, forbrug af brændstof til køretøjer og dieselgeneratorer samt emissionsfaktorer for de enkelte CO_2-kilder. Emissionsfaktorer er oplyst af VEKS (Vestegnens Kraftvarme Selskab) hvad angår fjernvarme og af Energinet.dk for så vidt angår el. Emissionsfaktorer for øvrige CO_2-kilder er oplyst af Energistyrelsen. For el, naturgas og fjernvarme anvendes et rullende gennemsnit for de fem kalenderår, som ligger før rapporteringsåret.

	Enhed	2015	2014	2013
CO_2 pr. passager, scope 1 + 2	kg	**1,1**	**1,2**	**1,3**
Samlet udledning	ton	30.301	30.101	31.039
Scope 1	ton	4.156	4.012	4.538
• Benzin	ton	24	19	26
• Diesel	ton	1.946	1.852	1.995
• Naturgas til køretøjer	ton	8	0	0
• Naturgas	ton	2.178	2.141	2.516
Scope 2	ton	26.145	27.089	26.502
• El	ton	23.686	24.524	23.475
• Fjernvarme	ton	2.459	2.564	3.027

Faldet i CO_2 pr. passager er fortsat i 2015 grundet en højere vækst i antal passagerer end i energiforbruget.

NOTER

Note

20 CO_2-UDLEDNING, SCOPE 3

Regnskabspraksis

Opgørelsen af andre relevante indirekte CO_2-udledninger (scope 3) er baseret på målinger, trafiktællinger, spørgeskemaundersøgelser, nøgletal og antagelser. Udfra en væsentlighedsbetragtning er der primært anvendt antagelser for de mindste kilder.

Opgørelsen er afgrænset til øen Amager og for flyenes vedkommende aktivitet under 3.000 fod, jf. Emissioner fra fly i note 28. Den er ligeledes afgrænset til kilder i form af forsyning og transport.

En ny og forbedret model for beregning af emissioner blev taget i brug i løbet af året og er den væsentligste årsag til ændringerne i niveauer. Tal i 2015 er ikke direkte sammenlignelige med historiske data.

	Enhed	2015	2014	2013
CO_2 pr. passager, scope 3	kg	**12,2**	**12,3**	**12,7**
Samlet udledning	ton	323.560	314.120	306.322
Fjernvarme/elektricitet	ton	22.378	23.332	24.398
Emissioner fra fly	ton	258.651	252.980	245.175
• Hovedmotorer	ton	244.825	239.009	231.623
• APU	ton	12.524	12.374	12.037
• Motorkøringer	ton	1.302	1.597	1.515
Oplandstrafik	ton	35.593	31.039	30.134
Airside-trafik	ton	6.938	6.769	6.615
Vedligeholdelse af ACA-akkreditering på minimum niveau 3	-	**opnået**	**opnået**	**n/a**

Emissionen fra fly og diverse trafik er steget grundet det øgede aktivitetsniveau i lufthavnen med 3,8% flere passagerer og 1,2% flere flyoperationer.

Note

CPH opnåede i juni 2014 ACA-klimacertificeringen på "Optimering"-niveau hos den internationale luftfartsorganisation ACI. Niveauet "Optimering" er det højest opnåelige niveau uden køb af CO_2-kvoter eller lignende og kræver, at en lufthavn opgør sin CO_2-udledning og fastsætter erklærede mål for reduktionen heraf. Derudover kræver "Optimering", at lufthavnen arbejder med tredjepartsengagement i lufthavnens samlede CO_2-opgørelse. Tredjeparter kan omfatte flyselskaber og forskellige tjenesteydere, f.eks. uafhængige groundhandling-selskaber, flyvekontroltjenesten og andre, der arbejder på lufthavnens område. Det indebærer også samarbejde med myndigheder og passagerer om forhold, der vedrører lufthavnens tilbringertrafik (veje, jernbaner, metro m.m.).

CPH har fastholdt sin ACA-klimacertificering i 2015.

21 DIREKTE ENERGIFORBRUG, SCOPE 1

Regnskabspraksis

CPH står for indkøb af energi til hele lufthavnen og videredistribuerer dette til andre virksomheder inden for lufthavnen. CPHs energiforbrug opgøres som den indkøbte mængde fratrukket den videredistribuerede mængde energi. Forbruget af diesel korrigeres for lagerforskydning. De enkelte typer af forbrug, herunder naturgas, er opgjort på baggrund af egne registreringer kontrolleret i forhold til modtagne fakturaer.

	Enhed	2015	2014	2013
Direkte energiforbrug	MWh	**18.081**	**17.488**	**19.886**
Benzin	m³	10	8	11
Diesel	m³	733	698	752
Naturgas	m³	971.369	955.914	1.120.885
Naturgas til køretøjer	m³	4.572	177	0

Forbruget af diesel er steget i 2015 i forhold til 2014. Dieselforbruget er meget afhængigt af vejrforholdene, herunder behovet for snerydning.

NOTER

Note

22 INDIREKTE ENERGIFORBRUG, SCOPE 2

Regnskabspraksis

CPH står for indkøb af energi til hele lufthavnen og videredistribuerer dette til andre virksomheder inden for lufthavnen. CPHs energiforbrug opgøres som den indkøbte mængde fratrukket den videredistribuerede mængde energi. De enkelte typer af forbrug, herunder el og fjernvarme, er opgjort på baggrund af egne registreringer kontrolleret i forhold til modtagne fakturaer.

	Enhed	2015	2014	2013
Indirekte energiforbrug	MWh	**77.704**	**78.675**	**81.502***
Køb af el	MWh	94.609	97.691	97.463
Elforbrug	MWh	52.217	53.430	51.843
Køb af fjernvarme	GJ	209.266	197.764	238.735
Fjernvarmeforbrug	GJ	91.753	90.882	106.772*

* Tallet for 2013 er korrigeret pga. en målerfejl i opgørelsen af fjernvarmeforbruget. Målerfejlen skete i forbindelse med en stor ombygning.

Note

23 SAMLEDE ENERGIBESPARELSER, SCOPE 1 + 2

Regnskabspraksis

Årseffekten af energieffektiviserende tiltag gøres op, og den årlige energibesparelse beregnes i kWh og fordeles på henholdsvis el- og varmebesparelse (naturgas og fjernvarme). Besparelserne beregnes/attesteres af et eksternt firma, som arbejder efter Dansk Energis "Code of Conduct".

	Enhed	2015	2014	2013
Samlede energibesparelser	MWh	**5.275**	**3.273**	**3.608**
El	MWh	2.563	1.936	1.933
Varme, herunder naturgas	MWh	2.712	1.337	1.674

Den positive udvikling på gennemførte energibesparelser skyldes et højt indsatsniveau. Læs mere om indsatsen på side 41.

NOTER

Note

24 AFFALD

Regnskabspraksis

Mængden af affald opgøres på baggrund af årsopgørelser fra de benyttede modtagere.

Opgørelsen omfatter affaldet fra den daglige drift af terminalområder, serviceområder og administration i Københavns Lufthavn. Affald fra større bygge- og anlægsarbejder er udeladt.

	Enhed	2015	2014	2013
Genanvendelsesprocent	%	**14**	**15**	**17**
Genanvendelse	ton	628	683	762
Anden nyttiggørelse	ton	3.481	3.409	3.312
Bortskaffelse	ton	279	409	314
Total affaldsmængde	ton	4.388	4.501	4.388

Mængden af affald er faldet med 2,5% i forhold til 2014. Da passagertallet er steget, er årsagen til faldet mindre affald fra lufthavnens drift og vedligeholdelse. Der blev i december påbegyndt implementering af en række projekter rettet mod affald fra butikker og restauranter. Disse projekter vil slå fuldt igennem i 2016, hvor der forventes en kraftig stigning i genanvendelsesprocenten.

25 STØJ – ANTAL OPERATIONER

Regnskabspraksis

Trafikudviklingen opgøres på baggrund af data i CPHs trafikstatistiksystem, hvor alle flyoperationer (starter og landinger) indgår med flytype, startvægt, baneanvendelse og tidspunkt. Antal operationer er opgjort i lokal tid, CET. Motorafprøvningsrapporter fremsendes af flyselskaberne til CPH, og data overføres til Access-database. Registrerede motorafprøvninger sammenholdes med gældende vilkår for motorafprøvninger.

Note

25 STØJ – ANTAL OPERATIONER

	Enhed	2015	2014	2013
Totale operationer (lokaltid, CET)	antal	**254.837**	**251.799**	**244.944**
Starter på bane 12	%	3,5	0,3	0,0
Landinger på bane 12	%	2,6	0,7	0,3
Starter på bane 30	%	0,2	0,2	0,3
Landinger på bane 30	%	12,6	2,5	2,5
Starter på bane 04R	%	22,8	39,1	37,9
Landinger på bane 04R	%	1,0	2,3	3,0
Starter på bane 04L	%	0,2	0,2	0,6
Landinger på bane 04L	%	26,0	37,3	35,7
Starter på bane 22R	%	70,1	56,1	56,4
Landinger på bane 22R	%	2,4	0,4	0,5
Starter på bane 22L	%	3,2	4,2	4,8
Landinger på bane 22L	%	55,2	56,8	58,0
Motorafprøvninger	antal	1.105	1.075	985
Heraf tomgang	antal	759	655	577
Afvigelse fra vilkår	antal	3	8	3

I 2015 er der foretaget 1.105 motorafprøvninger, heraf er 346 motorkøringer og 759 tomgangskøringer. Det er en mindre stigning i antallet af motorkøringer og en væsentlig stigning i antallet af tomgangskøringer. I 2015 er der indberettet tre afvigelser fra bestemmelserne til miljømyndighederne.

Baneanvendelsen i 2015 afviger en del fra øvrige år. Dette skyldes, at bane 22L/04R var døgnlukket i perioden 6. juli til 31. august 2015. I denne periode blev bane 12/30 benyttet som "hovedbane" sammen med 22R/04L. Det var hovedsageligt i dag- og aftenperioden, og bane 12 (start og landing) samt bane 30 (start) blev ikke benyttet i natperioden.

NOTER

Note

26 STØJPÅVIRKNING (TDENL)

Regnskabspraksis

Den samlede støjpåvirkning fra starter og landinger i lufthavnen er beregnet på baggrund af TDENL-metoden og foretaget på de enkelte flyoperationer, hvor flytype og tidspunkt på døgnet, lokaltid CET, indgår i beregningerne. Som grundlag for beregningerne anvendes årets tre mest trafikerede måneder. TDENL står for Total Day Evening Night Level og er en beregningsmetode, som bruges til løbende overvågning af støjpåvirkning i og omkring lufthavne og flyvepladser. Metoden, som udtrykker støjpåvirkningen i et enkelt tal, TDENL-værdien, er anbefalet af Miljøstyrelsen og baseret på DENL, som man bruger til støjkortlægning omkring lufthavne. DENL er det konstante, ækvivalente A-vægtede lydtryk gennem en gennemsnitlig 24 timers periode, tillagt 5 dB for støjhændelser om aftenen (19:00-22:00) og 10 dB for støjhændelser om natten (kl. 22:00-07:00). Miljøstyrelsen har i lufthavnens miljø-godkendelse af støj fra flytrafik i Københavns Lufthavn fastsat en grænseværdi på 147,4 dB i TDENL for støjpåvirkningen.

	Enhed	2015	2014	2013
TDENL	dB	**144,7**	**144,5**	**144,4**

På årsbasis er antallet af operationer steget 1,2%. I de tre mest trafikerede måneder er trafikken steget fra i alt 69.098 operationer i 2014 til 69.438 operationer i 2015, en stigning på 0,5% svarende til 0,02 dB. Fordelingen af operationerne på dag, aften og nat er ændret fra 2014 til 2015. Der var således relativt flere starter og landinger i natperioden i 2015.

Note

27 STØJHÆNDELSER (OVER 80 dB)

Regnskabspraksis

Antallet af støjhændelser som følge af natflyvninger til og fra Københavns Lufthavn overvåges og registreres af CPHs støjovervågningsanlæg.

	Enhed	2015	2014	2013
Støjhændelser (over 80 dB)	antal	**32**	**19**	**23**

Der er i 2015 registreret 32 støjhændelser over 80 dB, hvoraf 16 støjhændelser er registreret på 81 dB, der ikke sendes til behandling hos Trafik- og Byggestyrelsen (TBST) jf. regnskabspraksis. De resterende 16 støjhændelser er på 82 dB eller over. Én støjhændelse er blevet videresendt til TBST. TBST har endnu ikke afgjort, om denne hændelse var en overtrædelse af de støjbegrænsende bestemmelser. De 15 andre støjhændelser er i henhold til kommissoriet i FUNA (Forhåndsgodkendelsesudvalget for nattrafik) ikke blevet fremsendt til TBSTs behandling.

Antallet af registrerede støjhændelser over 80 dB er steget lidt i forhold til tidligere år. Dette skyldes især en anderledes brug af banesystemet som følge af de mange banearbejder, herunder særligt den midlertidige lukning af bane 22L/04R i perioden 6. juli – 31. august 2015.

NOTER

Note

28 LUFTKVALITET

Regnskabspraksis

Luftkvalitet: Luftkvaliteten i Københavns Lufthavn overvåges og registreres af CPHs luftkvalitetsmoniteringsanlæg i henhold til CPHs miljøgodkendelse af luftkvalitet fra flytrafik i Københavns Lufthavn. De angivne koncentrationer er udtryk for gennemsnittet af årets målinger på Station øst og Station vest og har som formål at vise luftkvaliteten ved lufthavnens hegn.

Emissioner fra fly: Data fra CPHs trafikstatistiksystem er lagt ind i et værktøj til opgørelse af emissioner (EDMS), der er udviklet af de amerikanske luftfartsmyndigheder. EDMS indeholder performance- og emissionsdata for en lang række fly- og motortyper. Der beregnes emissioner for flyenes aktiviteter under 3.000 fod (ca. 1 km).

	Enhed	2015	2014	2013
NO	µg/m³	**3**	**3**	**5**
NO_2	µg/m³	**13**	**14**	**16**
$PM_{2,5}$	µg/m³	**12**	**n/a**	**12**
CO	ton	711	839	827
NO_X	ton	1.100	989	932
SO_X	ton	102	104	101
THC	ton	121	113	110

Der er sket et mindre fald i luftens indhold af NO_2. Det skal primært tilskrives udefrakommende faktorer, idet aktiviteterne i lufthavnen ikke er faldet, og da eksterne kilder har stor indflydelse på koncentrationen af NO_2 .

Der blev i 2015 taget en ny og bedre model i brug til beregning af emissioner. Dette er den primære årsag til forskydningen af mængderne. Tallene for 2015 er ikke direkte sammenlignelige med historiske tal.

NOTER

Note

29 DRIKKEVAND

Regnskabspraksis

Vandforbruget er opgjort på baggrund af de indkøbte/registrerede mængder fratrukket forbrug, der videredistribueres til andre virksomheder i lufthavnen. Vand indkøbes hos offentlige vandforsyningsselskaber.

Opgørelsen indeholder ligeledes CPHs forbrug af sekundavand, som stammer fra en afværgeboring.

	Enhed	2015	2014	2013
Drikkevand pr. passager	liter	**7,8**	**7,5**	**8,1**
Drikkevand	m³	206.468	191.285	188.381
Sekundavand	m³	31.088	41.546	34.586
Samlet forbrug	m³	237.774	232.831	222.967

Forbruget steg i 2015 som følge af en vækst i antallet af passagerer og renovering af landingsbanen i løbet af sommeren.

Note

30 SPILDEVAND

Regnskabspraksis

Langt den største del af spildevandet ledes til Tårnby rensningsanlæg, og en mindre del ledes til Dragør rensningsanlæg. Spildevandskvaliteten overvåges ved, at der hver måned udtages døgnprøver til kontrol. Der analyseres for COD, N, P, olie/fedt, detergenter, tungmetaller og suspenderet stof.

Mængden af spildevand opgøres på basis af og lig med den tilførte mængde drikkevand samt nyttiggjorte, målte vandmængder fra afværgeboringer.

	Enhed	2015	2014	2013
Spildevand	m³	**370.793**	**354.483**	**360.802**
Bly	kg	0,3	0,4	0,2
Cadmium	kg	0,0	0,0	0,1
COD	kg	115.158	130.058	137.623
Detergenter	kg	626	540	713
Kobber	kg	5,4	5,2	5,0
Krom	kg	0,7	0,2	0,5
Olie og fedt	kg	3.846	3.307	4.509
Total-N	kg	28.578	26.219	25.771
Total-P	kg	2.070	2.175	2.068
Nikkel	kg	0,5	0,7	0,7
Zink	kg	23,8	26,1	26,8

Der er ingen væsentlige afvigelser fra normalen. Der er en mindre, generel tendens til et faldende vandforbrug, og da der i flere år har været en stigning i passagertallet, kan dette give en højere stofkoncentration i spildevandet.

NOTER

Note

31 OVERFLADEVAND

Regnskabspraksis

Københavns Lufthavn dækker et areal på 11,9 km². For at sikre, at lufthavnens baner, rulleveje, standpladser og handlingveje holdes fri for regnvand, har lufthavnen et effektivt drænsystem og store sparebassiner, hvorfra overfladevand via fem udløb ledes til Øresund.

Det største bidrag til mængden af overfladevand kommer fra nordområdet med terminaler og standpladser, hvor hovedparten af arealerne er befæstede. Vandkvaliteten overvåges ved analyse af periodisk udtagne døgnprøver fra alle udløb. Der analyseres for BOD, COD, N, P, brændstof, tungmetaller, glykol, ammonium og myresyre.

For at minimere udledningen af oliekomponenter via overfladevandssystemet er der etableret ca. 143 olieudskillere i lufthavnen. Ved en fast procedure med regelmæssige pejlinger og tømninger sikres en optimal fjernelse af olie, således at det ikke ender i overfladevandssystemet.

Mængden af overfladevand udledt til Øresund er målt på det største udløb og beregnet på baggrund af opland og nedbørsdata for de øvrige udløb.

Olie- og brændstofspild: Antallet af olie- og brændstofspild er opgjort som antallet af indrapporteringer fra CPHs organisation eller tankningsselskaberne. Opgørelsen af spildenes størrelse er forbundet med en vis usikkerhed, da det sjældent er muligt at måle spildets nøjagtige størrelse.

	Enhed	2015	2014	2013
Overfladevand, samlet mængde	m³	**2.718.677**	**2.936.640**	**2.069.283**
Oliespild, antal	antal	77	143	106
Oliespild, mængde	liter	1.451	2.665	1.626
Tanket brændstof	1.000 liter	1.001.237	985.551	935.306

Det er årets nedbør, som falder på CPHs arealer, der afgør, hvor meget overfladevand der udledes til Øresund. Derfor kan der være store variationer i mængderne fra år til år.

Antallet af registrerede oliespild er reduceret væsentligt i forhold til 2014. Den samlede mængde er ligeledes halveret. Eftersom oliespild er utilsigtede hændelser, kan der forekomme relativt store udsving fra år til år.

NOTER

Note

32 BANEAFISNING

Regnskabspraksis

Forbruget af baneafisningsmidler opgøres som indkøbte mængder, da CPH har konsignationslager.

	Enhed	2015	2014	2013
Formiatforbrug	ton	**393**	**566**	**1.143**

Forbruget af formiat er faldet i 2015, da de meteorologiske forhold har gjort, at behovet for afisning af landingsbanerne har været relativt lille.

Note

33 FLYAFISNING

Regnskabspraksis

I vintersæsonen er lufthavnen i højeste beredskab. Særligt kritiske meteorologiske forhold i Københavns Lufthavn er temperatursvingninger omkring frysepunktet med nedbør eller tåge, da der her er risiko for isdannelse på baner og fly. Af sikkerheds-mæssige årsager er det derfor nødvendigt, at der i vintersæsonen i lufthavnen anvendes afisningsmidler. Det afisningsmiddel, der bruges i lufthavnen, propylenglykol, er let nedbrydeligt og i mindre mængde ikke skadeligt for miljøet.

I lufthavnen er der tre afisningsplatforme, hvor afisningen foregår ved, at der sprøjtes en blanding af glykol og vand på flyet. Den brugte afisningsvæske opsamles på platformene og ledes via dræn til opsamlingstanke.

Forbruget opgøres ud fra handlernes aktuelle forbrug.

	Enhed	2015	2014	2013
Glykolforbrug	m^3	**348**	**389**	**684**
Opsamlet glykol	m^3	108	197	377

Glykolforbruget er meget afhængigt af vejret, og der kan derfor ses store forskelle i forbrug fra år til år.

NOTER

Note

34 UKRUDTSMIDLER

Regnskabspraksis

Forbruget af ukrudtsbekæmpelsesmidler indeholdende glyphosat opgøres ud fra indkøbte mængder korrigeret for lagerforskydning.

	Enhed	2015	2014	2013
Ukrudtsmidler	liter	**155**	**147**	**178**

Forbruget af glyphosatbaseret ukrudtsbekæmpelsesmiddel i 2015 ligger på samme relativt lave niveau som i 2014, hvilket skyldes overgang til brug af et ikke-glyphosatbaseret produkt.

Note

35 ROSKILDE LUFTHAVN – TRAFIKUDVIKLING

Regnskabspraksis

Trafikudviklingen opgøres på baggrund af data i CPHs trafikstatistiksystem, hvor alle flyoperationer (starter og landinger) indgår med flytype, startvægt, baneanvendelse og tidspunkt. Trafikudviklingen er opgjort i lokaltid, CET.

	Enhed	2015	2014	2013
Trafikudvikling, passagerer	antal	**21.759**	**24.082**	**30.384**
Trafikudvikling, operationer	antal	**67.263**	**66.456**	**72.649**
Starter på bane 11	%	24,5	35,2	28,1
Landinger på bane 11	%	26,9	37,4	31,0
Starter på bane 29	%	31,8	22,8	25,1
Landinger på bane 29	%	31,9	23,2	25,2
Starter på bane 03	%	3,1	6,1	8,5
Landinger på bane 03	%	3,2	6,2	8,7
Starter på bane 21	%	40,7	35,9	38,3
Landinger på bane 21	%	38,0	33,2	35,0
Motorafprøvninger	antal	376	390	498
Heraf tomgang	antal	108	145	195
Afvigelser fra vilkår	antal	0	0	1

I 2015 blev der foretaget 376 motorafprøvninger; heraf var 268 motorkøringer og 108 tomgangskøringer. Antallet af motorafprøvninger er faldet med 3,6% i forhold til i 2014. Der er ikke konstateret afvigelser fra motorafprøvningsbestemmelserne i 2015. En ny og forbedret beregningsmodel er taget i brug i 2015, hvorfor historiske tal er blevet korrigeret for at være sammenlignelige.

NOTER

Note

36 ROSKILDE LUFTHAVN – CO_2-UDLEDNING, SCOPE 1 + 2

Regnskabspraksis

Mængden af udledt CO_2 (scope 1 og 2) opgøres på grundlag af forbruget af el, naturgas, forbrug af brændstof til køretøjer og dieselgeneratorer samt emissionsfaktorer for de enkelte CO_2-kilder.

Emissionsfaktorer er oplyst af Energinet.dk for så vidt angår el. Emissionsfaktorer for øvrige CO_2-kilder er oplyst af Energistyrelsen. For el og naturgas anvendes et rullende gennemsnit for de fem kalenderår, som ligger før rapporteringsåret.

	Enhed	2015	2014	2013
Samlet udledning af CO_2	ton	**528**	**534**	**630**
Scope 1	ton	208	215	271
• Benzin	ton	0	0	1
• Diesel	ton	73	62	91
• Naturgas	ton	135	153	179
Scope 2				
• Elforbrug	ton	319	319	359

Note

37 ROSKILDE LUFTHAVN – DIREKTE ENERGIFORBRUG, SCOPE 1

Regnskabspraksis

CPH står for indkøb af energi til Roskilde Lufthavn. Roskilde Lufthavns energiforbrug opgøres som den indkøbte mængde naturgas. Forbruget af diesel korrigeres for lagerforskydning. Forbruget er opgjort på baggrund af egne registreringer kontrolleret i forhold til modtagne fakturaer.

	Enhed	2015	2014	2013
Direkte energiforbrug	MWh	**935**	**980**	**1.221**
Naturgas	m³	60.349	68.209	79.678
Benzin	m³	0	0	0
Diesel	m³	27	23	34

NOTER

Note

38 ROSKILDE LUFTHAVN – INDIREKTE ENERGIFORBRUG, SCOPE 2

Regnskabspraksis

CPH står for indkøb af energi til Roskilde Lufthavn. Roskilde Lufthavns energiforbrug opgøres som den indkøbte mængde energi. Forbruget er opgjort på baggrund af egne registreringer kontrolleret i forhold til modtagne fakturaer.

	Enhed	2015	2014	2013
Indirekte energiforbrug (elforbrug)	MWh	**704**	**695**	**792**

Note

39 ROSKILDE LUFTHAVN – ENERGIBESPARELSER, SCOPE 1 + 2

Regnskabspraksis

Årseffekten af energieffektiviserende tiltag opgøres. Den årlige energibesparelse beregnes i kWh og fordeles på henholdsvis el- og varmebesparelse (naturgas). Besparelserne beregnes/attesteres af et eksternt firma, som arbejder efter Dansk Energis "Code of Conduct".

	Enhed	2015	2014	2013
Energibesparelser	MWh	**0**	**0**	**143**
El	kWh	0	0	142.500
Naturgas	kWh	0	0	0

Der er ikke gennemført energibesparende tiltag i Roskilde Lufthavn hverken i 2014 eller 2015.

NOTER

Note

40 ROSKILDE LUFTHAVN – VANDFORBRUG

Regnskabspraksis

CPH står for indkøb af vand til Roskilde Lufthavn. Roskilde Lufthavns vandforbrug opgøres som den indkøbte mængde vand. Forbruget er opgjort på baggrund af egne registreringer kontrolleret i forhold til modtagne fakturaer.

	Enhed	2015	2014	2013
Vandforbrug	m^3	**4.227**	**4.244**	**5.091**

Faldet i 2015 skyldes primært færre passagerer.

GLOBAL COMPACT-INDEKS

CPH tilsluttede sig i 2011 FN Global Compact og har siden rapporteret årligt om sine fremskridt i indarbejdelsen af de 10 principper i forretningens drift og udvikling. Nedenfor beskrives, hvordan de enkelte principper er integreret i CPHs strategier og processer. I foråret 2015 lancerede CPH hjemmesiden dit.cph.dk med oplysninger og lettilgængelige fakta om Københavns Lufthavns ansvarlige drift og udvikling.

MENNESKERETTIGHEDER

1. CPH støtter og respekterer menneskerettighederne

- CPH har udarbejdet en Code of Conduct for medarbejdere. Den har som formål at understøtte dem i situationer, hvor der opstår dilemmaer, og sikre, at samspillet mellem medarbejdere og omverdenen er baseret på sunde, etiske principper.

- CPH udarbejdede i 2012 en Code of Conduct for leverandører. Denne forpligter CPHs leverandører til at efterleve de 10 principper i FN Global Compact og har siden 2012 været et fast tillæg til alle standardkontrakter med leverandører. Læs mere på side 39 og i note 18a i det ikke-finansielle regnskab. Læs Code of Conduct til leverandører: www.cph.dk/om-cph/csr/indkob.

- I 2015 har CPH indarbejdet FN Global Compacts principper i standardlejekontrakten for forpagtere i lufthavnens shoppingcenter med effekt fra 2016. Dette betyder, at forpagtere, som er forpligtet af den nye kontrakt, skal efterleve CPHs Code of Conduct, som er en afspejling af FN Global Compact. Læs mere på side 39 og i note 18a i det ikke-finansielle regnskab.

2. CPH deltager ikke i nogen form for aktiviteter, der overtræder menneskerettighederne

- Overholdelse af menneskerettighederne er en integreret del af uddannelsen og træningen af alle CPHs vagtfunktionærer. Læs mere i note 18b i det ikke-finansielle regnskab.

- I forbindelse med udstedelse af ID-kort til alle, der arbejder på lufthavnens område, får CPH oplyst personlige data. Disse oplysninger behandles og opbevares i et separat system i henhold til persondataloven, hvormed der sikres fuld fortrolighed. I overensstemmelse med TV-overvågningsloven og persondataloven er der fastlagt klare procedurer for CPHs behandling af data, der opsamles i forbindelse med overvågning af Københavns Lufthavns område. CPH har i 2015 ikke modtaget klager relateret til anvendelse eller håndtering af personfølsomme oplysninger og data. Se note 18b i det ikke-finansielle regnskab.

GLOBAL COMPACT-INDEKS

ARBEJDSTAGERRETTIGHEDER

3. CPHs medarbejdere har organisations- og forhandlingsfrihed

- CPHs aktiviteter udøves i Danmark, og alle medarbejdere er omfattet af dansk arbejdsret. I overensstemmelse hermed har medarbejderne organisations- og forhandlingsfrihed. Som beskrevet i overenskomsterne og lokalaftalerne har medarbejderne, der er aktive på vegne af fagforening og/eller hovedsamarbejdsudvalget, betalt frihed til at udføre disse aktiviteter. Se note 10 og note 11 i det ikke-finansielle regnskab.

4. CPH eliminerer alle former for tvangsarbejde

- Arbejdets art, arbejdsvilkår og arbejdstider er fastlagt i den kollektive overenskomst og dansk arbejdsret.

- Codes of conduct for henholdsvis medarbejdere, leverandører og forpagtere nævnt under menneskerettigheder understøtter også arbejdet med dette område.

5. CPH eliminerer børnearbejde

- CPH indgår ikke ansættelsesaftaler med personer under 15 år.

- Codes of conduct for henholdsvis medarbejdere, leverandører og forpagtere nævnt under menneskerettigheder understøtter også arbejdet med dette område.

6. CPH eliminerer diskrimination i relation til arbejds- og ansættelsesforhold

- CPH rekrutterer og forfremmer udelukkende baseret på faglige og personlige kvalifikationer. Derfor er lønforhold for mænd og kvinder også ens.
- I 2015 har CPH udviklet en ny mangfoldighedsstrategi, der fokuserer på tre områder: køn, alder og multikulturel. CPH vil ud fra områderne prioritere fremtidige indsatser for at sikre den fornødne mangfoldighed og bruge de kompetencer og baggrunde og den viden, som mangfoldigheden giver. I 2016 vil mangfoldighedsstrategien blive suppleret med konkrete initiativer og målsætninger. Læs mere på side 38 og i note 17 i det ikke-finansielle regnskab.

- CPH har i 2015 ikke haft nogen diskriminationssager. Se note 18b i det ikke-finansielle regnskab.

- Codes of conduct for henholdsvis medarbejdere, leverandører og forpagtere nævnt under menneskerettigheder understøtter også arbejdet med dette område.

GLOBAL COMPACT-INDEKS

MILJØ

7. CPH støtter en forsigtighedstilgang til miljømæssige udfordringer

- CPH opdaterede i 2014 sin Klima- og miljøpolitik med effekt fra 1. januar 2015. Politikken understøtter CPHs forsigtighedstilgang til miljømæssige udfordringer. For at forhindre forurening fra driften af lufthavnene har CPH overvågningsprogrammer for flystøj, luftkvalitet, grundvand, jordforurening, spildevand og regnvand. Læs CPHs opdaterede Klima- og miljøpolitik: www.dit.cph.dk/Miljo-og-klimapolitik.

- I CPH er miljø en integreret del af virksomhedens risikostyring, se side 51.

- Codes of conduct for henholdsvis medarbejdere, leverandører og forpagtere nævnt under menneskerettigheder understøtter også arbejdet med dette område.

8. CPH tager initiativer til at styrke den miljømæssige ansvarlighed

- CPH har vedtaget en række konkrete langsigtede mål inden for områderne CO_2-reduktion, energibesparelser og genanvendelse af affald. Læs mere om indsatsten på side 40-45.

- Codes of conduct for henholdsvis medarbejdere, leverandører og forpagtere nævnt under menneskerettigheder understøtter også arbejdet med dette område.

9. CPH fremmer udvikling og indførelse af miljøvenlige teknologier

- For at leve op til CPHs målsætning om CO_2-neutral vækst er det nødvendigt, at CPH benytter sig af miljøvenlige teknologier i udviklingen af lufthavnene.

- CPH påbegyndte i 2010 etableringen af et grundvandskøleanlæg kaldet ATES (Aquifer Thermal Energy Storage). CPH har i 2015 færdiggjort den sidste fase af produktionssiden på grundvandskøleanlægget, som er blandt Nordeuropas største af sin slags. Anlæggets primære funktion er at komfortkøle og sekundært opvarme terminalbygningerne. I alt kan ATES-anlægget nu levere ca. 4 mio. kWh køling. Læs mere på side 41-42.

- CPH installerede i juni 2014 sit første solcelleanlæg, som i 2015 producerede 122.890,9 kWh. Anlægget bidrager med værdifuld erfaring omkring mulighederne for egen elproduktion.

- I 2014 åbnede CPH en CNG gastankstation i samarbejde med HMN Gashandel og investerede i seks gasbiler. I 2015 blev den planlagte gastankstation på landside åbnet, hvilket giver alle mulighed for at tanke gas i Københavns Lufthavn. CPH bidrager til, at mindst 25% af den tankede gasmængde er biogasbaseret. CPH investerede i 2015 desuden i yderligere seks gasbiler samt to elbiler. Ved hver udskiftning af CPHs køretøjer vurderes muligheden for udskiftning med et miljøvenligt alternativ.

GLOBAL COMPACT-INDEKS

ANTIKORRUPTION

10. CPH bekæmper alle former for korruption, herunder bestikkelse og afpresning

- CPH lancerede i 2012 en whistleblowerordning i overensstemmelse med den almindelige praksis for god virksomhedsledelse, hvor medarbejdere og andre interessenter med tilknytning til CPH i god tro kan foretage anonyme eller ikke-anonyme indberetninger om alvorlige forhold. Læs mere om whistleblowerordningen på: www.cph.dk/om-cph/b2b/whistleblowerordning/

- Codes of conduct for henholdsvis medarbejdere, leverandører og forpagtere nævnt under menneskerettigheder understøtter også arbejdet med dette område.



ERKLÆRINGER

LEDELSESPÅTEGNING

Koncernårsrapporten – som i henhold til årsregnskabslovens §149 er et uddrag af selskabets årsrapport – indeholder ikke årsregnskabet for moderselskabet, Københavns Lufthavne A/S. Årsregnskabet for moderselskabet, Københavns Lufthavne A/S, er udarbejdet i en separat publikation, som er tilgængelig på www.cph.dk.

Årsregnskabet for moderselskabet, Københavns Lufthavne A/S, er en integreret del af den samlede årsrapport. Den samlede årsrapport, inklusive årsregnskabet for moderselskabet, Københavns Lufthavne A/S, vil blive sendt til Erhvervsstyrelsen, hvor en kopi også kan rekvireres.

På side 63 fremgår fordelingen af årets resultat samt foreslået udbytte.

Følgende påtegninger er afgivet af ledelsen og revisor til den samlede Årsrapport.

LEDELSESPÅTEGNING

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2015 for Københavns Lufthavne A/S. Koncernregnskabet udarbejdes efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU, og årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven. Koncernregnskabet og årsregnskabet udarbejdes herudover i overensstemmelse med yderligere danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Ledelsesberetningen udarbejdes ligeledes efter danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

CPHs ikke-finansielle rapportering, som omfatter sociale og miljømæssige forhold, udarbejdes i henhold til angivne regnskabspraksis herfor.

Koncernregnskabet og årsregnskabet giver efter vores opfattelse et retvisende billede af koncernens og selskabets finansielle stilling pr. 31. december 2015 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2015.

Ledelsesberetningen indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for udviklingen i koncernens og selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og af koncernens og selskabets finansielle stilling samt en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som koncernen og selskabet kan påvirkes af, jf. danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

LEDELSESPÅTEGNING

CPHs ikke-finansielle rapportering, som omfatter sociale og miljømæssige forhold, er udarbejdet i henhold til principper herfor. Den ikke-finansielle rapportering giver en balanceret og redelig præsentation af virksomhedens sociale og miljømæssige præstation.

København, 1. marts 2016

DIREKTION

Thomas Woldbye
Adm. Direktør

BESTYRELSE

Lars Nørby Johansen
Formand

David Stanton
Næstformand

Simon Geere
Næstformand

Charles Thomazi

Janis Kong

John Bruen

Jesper Bak Larsen

John Flyttov

Dan Hansen

DEN UAFHÆNGIGE REVISORS ERKLÆRINGER

Til aktionærerne i Københavns Lufthavne A/S

ERKLÆRING PÅ KONCERNREGNSKABET OG ÅRSREGNSKABET

Vi har revideret koncernregnskabet og Årsregnskabet for Københavns Lufthavne A/S for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2015, side 59-100 og side 142-153, der omfatter resultatopgørelse, aktiver, passiver, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, for såvel koncernen som moderselskabet samt totalindkomstopgørelse og pengestrømsopgørelse for koncernen.

Koncernregnskabet udarbejdes efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU, og årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven. Koncernregnskabet og årsregnskabet udarbejdes herudover i overensstemmelse med danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Ledelsens ansvar for koncernregnskabet og årsregnskabet
Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et koncernregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber samt for at udarbejde et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser nødvendig for at udarbejde et koncernregnskab og et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Revisors ansvar
Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet og årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, om koncernregnskabet og årsregnskabet er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i koncernregnskabet og årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurdering af risici for væsentlig fejlinformation i koncernregnskabet og årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor intern kontrol, der er relevant for virksomhedens udarbejdelse af et koncernregnskab og et årsregnskab, der giver et retvisende billede. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af virksomhedens interne kontrol.

En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, og om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige, samt en vurdering af den samlede præsentation af koncernregnskabet og årsregnskabet.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

Konklusion
Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet giver et retvisende billede af koncernens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2015 samt af resultatet af koncernens aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2015 i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.
Det er endvidere vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2015 samt af resultatet af selskabets aktiviteter for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2015 i overensstemmelse med årsregnskabsloven og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

DEN UAFHÆNGIGE REVISORS ERKLÆRINGER

UDTALELSE OM LEDELSESBERETNINGEN

Vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen, side 3-58.

Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af koncernregnskabet og årsregnskabet. Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet.

København, 1. marts 2016

PricewaterhouseCoopers
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 3377 1231

Mogens Nørgaard Mogensen
Statsautoriseret revisor

Brian Christiansen
Statsautoriseret revisor

DEN UAFHÆNGIGE REVISORS ERKLÆRING MED BEGRÆNSET SIKKERHED OM IKKE-FINANSIELLE OPLYSNINGER

Til aktionærerne i Københavns Lufthavne A/S

Vi har udført en erklæringsopgave med begrænset sikkerhed om det ikke-finansielle regnskab for koncernen for 2015 som beskrevet på side 101-134. Et tværfagligt team bestående af revisorer, ingeniører og andre eksperter har udført opgaven.

Ledelsens ansvar for det ikke-finansielle regnskab for koncernen

Ledelsen i Københavns Lufthavne A/S har ansvaret for udarbejdelsen af et ikke-finansielle regnskab for koncernen i henhold til koncernens regnskabspraksis herfor som beskrevet på side 105-130. Dette ansvar omfatter udformning, implementering og opretholdelse af intern kontrol, der er relevant for udarbejdelsen af et ikke-finansielt regnskab for koncernen, og som sikrer, at regnskabet er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Københavns Lufthavne A/S' regnskabspraksis for det ikke-finansielle regnskab for koncernen indeholder ledelsens argumentation for valg af emner og indikatorer, ligesom den indeholder en definition af rapporteringens omfang for hver type oplysninger.

Revisors uafhængighed og kvalitetsstyring

Vi har overholdt kravene til uafhængighed og andre etiske krav i de etiske regler for revisorer, Code of Ethics for Professional Accountants, udstedt af International Ethics Standards Board for Accountants, der bygger på de grundlæggende principper om integritet, objektivitet, faglig kompetence og fornøden omhu, fortrolighed og professionel adfærd.

PwC er underlagt international standard om kvalitetsstyring, International Standard on Quality Control 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.

Revisors ansvar

Vores ansvar er på grundlag af de udførte procedurer og det opnåede bevis at udtrykke en konklusion med begrænset sikkerhed om:

- hvorvidt Københavns Lufthavne A/S har udarbejdet en dokumenteret vurdering af væsentligheden som beskrevet på side 106-107 i forbindelse med fastlæggelse af indholdet i det ikke-finansielle regnskab,
- hvorvidt årsrapporten for 2015, omfattende både finansielle og ikke-finansielle oplysninger, understøtter FN's Global Compact-principper som beskrevet på side 131-134,
- hvorvidt det ikke-finansielle regnskab på side 101-130 er blevet aflagt i overensstemmelse med den ikke-finansielle regnskabspraksis som anført på side 101-130.

Vi har udført erklæringsopgaven med begrænset sikkerhed i overensstemmelse med International Standard on Assurance Engagements 3000, "Andre erklæringer med sikkerhed end revision eller review af historiske finansielle oplysninger". Denne standard kræver, at vi planlægger og udfører opgaven for at opnå begrænset sikkerhed om, hvorvidt det ikke-finansielle regnskab for koncernen er uden væsentlig fejlinformation.

En erklæringsopgave med begrænset sikkerhed udført i overensstemmelse med ISAE 3000 omfatter en vurdering af hensigtsmæssigheden efter omstændighederne af Københavns Lufthavne A/S' anvendelse af den anførte ikke-finansielle regnskabspraksis som grundlag for udarbejdelsen af det ikke-finansielle regnskab for koncernen, en vurdering af risikoen for væsentlig fejlinformation i det ikke-finansielle regnskab for koncernen, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, den under omstændighederne nødvendige håndtering af de vurderede risici samt en vurdering af den samlede præsentation af det ikke-finansielle regnskab for koncernen. Omfanget af en erklæringsopgave med begrænset sikkerhed er betydeligt mindre end en revisionsopgave med høj grad af sikkerhed hvad angår både risikovurderingsprocedurer, herunder forståelse af intern kontrol, og de udførte procedurer til håndtering af de vurderede risici.

De udførte procedurer er baseret på vores faglige dømmekraft og har omfattet forespørgsler, observation af udførte processer, besigtigelse af dokumenter, analyser, vurdering af hensigtsmæssigheden af kvanti-

DEN UAFHÆNGIGE REVISORS ERKLÆRING MED BEGRÆNSET SIKKERHED OM IKKE-FINANSIELLE OPLYSNINGER

ficeringsmetoder og rapporteringspolitikker samt sammenholdelse med eller afstemning til underliggende materiale.

I lyset af de omstændigheder, der gælder for opgaven, har vi i forbindelse med udførelsen af ovennævnte procedurer:

- efterset arbejdspapirer og gennemført interviews med nøglemedarbejdere hos Københavns Lufthavne A/S med henblik på at kunne vurdere, om Københavns Lufthavne A/S' proces for vurdering af væsentlighed og fastlæggelse af indholdet i de ikke-finansielle oplysninger er dokumenteret og er blevet gennemført som beskrevet,
- foretaget en vurdering af, hvordan Københavns Lufthavne A/S har rapporteret i forhold til de 10 principper, der er omfattet af FN Global Compact,
- gennemført forespørgsler vedrørende metoder, procedurer og intern kontrol samt foretaget udvalgte interviews med de ansvarlige for data og rapportering, herunder stikprøvevis kontrol af den underliggende dokumentation.

Karakteren af og tidspunktet for de procedurer, der udføres i forbindelse med en erklæringsopgave med begrænset sikkerhed, er forskellige fra, og af mindre omfang end, en revisionsopgave med høj grad af sikkerhed. Den grad af sikkerhed, der opnås ved en erklæringsopgave med begrænset sikkerhed, er derfor betydeligt mindre end den sikkerhed, der ville være opnået, hvis vi havde udført en revisionsopgave med høj grad af sikkerhed. Vi udtrykker derfor en konklusion med begrænset sikkerhed.

Konklusion med begrænset sikkerhed

På grundlag af de af os udførte procedurer og det opnåede bevis er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til ikke at konkludere:

- at Københavns Lufthavne A/S har foretaget en dokumenteret væsentlighedsvurdering som beskrevet i forbindelse med fastlæggelsen af indholdet af det ikke-finansielle regnskab på side 106-107,
- at Københavns Lufthavne A/S' årsrapport for 2015 understøtter FN's Global Compact-principper som beskrevet på side 131-134,
- at det ikke-finansielle regnskab for koncernen som anført på side 101-130 i Københavns Lufthavne A/S' årsrapport for 2015 i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med den anførte regnskabspraksis herfor som beskrevet på side 101-130.

København, den 1. marts 2016

PricewaterhouseCoopers
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 3377 1231



Brian Christiansen
Statsautoriseret revisor



Jens Pultz Pedersen
Civilingeniør, HD