Københavns Lufthavne CPH

KONCERNÅRSRAPPORT

FACTS & FIGURES 2016

CVR-nr. 14 70 72 04

Koncernårsrapport 2016

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 152-164), 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 72 fremgår fordeling af årets resultat samt foreslået udbytte.

GENERALFORSAMLING

Ordinær generalforsamling afholdes 4. april 2017 kl. 15.00 i Vilhelm Lauritzen Terminalen.

REDEGØRELSE FOR SAMFUNDSANSVAR

Sektionen "Performance" på side 25-53 redegør for, hvorledes Københavns Lufthavne A/S (CPH) i 2016 har arbejdet med de ikke-finansielle forretningsmål, og hvilke resultater CPH har opnået i årets løb. Sammen med det ikke-finansielle regnskab udgør siderne CPH's 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 CPH's kontrol, kan medføre, at den faktiske udvikling afviger væsentligt fra de forventninger, som indeholdes i årsrapporten. Sådanne faktorer omfatter bl.a. generelle økonomiske og forretningsmæssige forhold, ændringer i valutakurser, efterspørgsel efter CPH's 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 54-59.

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

KORREKTUR
Borella projects

ISSN: 1904-2566

Indholdsfortegnelse

LEDELSESBERETNING

Overblik
Brev fra bestyrelsen 6
CPH Express – årsrapporten på 5 minutter 7
Brev fra direktionen 14
Forventninger til 2017 17

Vores forretning
CPH's forretningsmodel 19
CPH's forretningsmiljø 21
CPH's forretningsstrategi 24

Performance
Segmenternes resultater 27
Sociale resultater 38
Miljømæssige resultater 45
Beskatning 52

Risiko
Risikostyring og risici 55

Ledelsesinformation og aktier
Aktierelateret information 61
Selskabsledelse i CPH 62
Bestyrelse og direktion 64

Ledelsesberetningen, som defineret af den danske årsregnskabslov, fremgår af side 4-65.
Denne rapport er udgivet på både dansk og engelsk. I tilfælde af uoverensstemmelser er den danske udgave gældende.

KONCERNREGNSKAB

Konsolideret finansiel redegørelse samt regnskab 67
Konsolideret ikke-finansielt regnskab 111

ERKLÆRING OG PÅTEGNINGER

Ledelsespåtegning 144
Den uafhængige revisors revisionspåtegning 146
Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed om ikke-finansielt regnskab for koncernen 150

Københavns Lufthavne CPH

LEDELSESBERETNING

Københavns Lufthavne CPH

OVERBLIK

- Brev fra bestyrelsen 6
- CPH Express – årsrapporten på 5 minutter 7
- Brev fra direktionen 14
- Forventninger til 2017 17

Brev fra bestyrelsen

Københavns Lufthavn har vital betydning for hele Danmark og Sydsverige. Flyruterne til og fra lufthavnen binder Danmark sammen og skaber forbindelser til hele verden, og den gode tilgængelighed skaber vækst og arbejdspladser overalt i landet. For første gang rundede antallet af rejsende i lufthavnen 29 mio., hvilket var 9,1% højere end året før, og CPH er godt i gang med at udbygge og udvikle lufthavnen for at skabe plads til flere fly og op til 40 mio. rejsende om året.

CPH har siden 2012 udviklet forretningen inden for rammerne af World Class Hub-strategien, der sigter efter at skabe ekstraordinære kundeoplevelser, effektiv drift og en stærk konkurrenceevne. Den høje vækst i 2016 understreger strategiens succes, og CPH har bidraget væsentligt til at styrke Danmarks tilgængelighed og velstand ved at øge antallet af flyselskaber, ruter og frekvenser. I 2016 lancerede CPH en opdateret version af World Class Hub-strategien, der skal sikre, at Københavns Lufthavn fortsat kan være en attraktiv og konkurrencedygtig lufthavn.

Strategiens version 2.0 har til formål at fortsætte værdiskabelsen og fokusere på at reducere flyselskabernes omkostninger ved at operere i lufthavnen samt at styrke medarbejdernes strategiske kompetencer, i højere grad udnytte digitale muligheder og sikre effektive processer.

Danmark og især Greater Copenhagen er et attraktivt rejsemål – både for turister og forretningsrejsende fra hele verden. I 2016 åbnede 13 nye, direkte ruter til Københavns Lufthavn, som har været med til at tiltrække 500.000 flere tilrejsende end i 2015. Samtidig har de fleste virksomheder og borgere i vores opland et stort behov for at være i kontakt med den globale økonomi og for at kunne opleve verden. Med flyruter fra Københavns Lufthavn har man direkte forbindelse til markeder, der repræsenterer mere end 70% af verdens samlede BNP. Når det er let og hurtigt at komme ud til nye markeder eller besøge spændende feriedestinationer, vokser international handel og turisme.

I løbet af 2016 lancerede CPH en række initiativer for at styrke indenrigstrafikken. Indenrigstrafikken binder Danmark sammen og sikrer, at hele Danmark får gavn af den internationale tilgængelighed, som tilbydes i Københavns Lufthavn. Virksomheder i hele Danmark har brug for hurtig adgang til så stor en del af den globale markedsplads som muligt. De korte rejsetider med fly mellem landsdelene og effektiv transfer i Københavns Lufthavn gør det let at drive forretning hvor som helst i Danmark og med hele verden. Det styrker knudepunktet og forbedrer sammenhængskraften i Danmark.

Passagervæksten kræver mere kapacitet til fly og rejsende, og derfor har vi startet implementeringen af Expanding CPH-planen for, hvordan vi udbygger lufthavnen til 40 mio. passagerer. Når planen er realiseret, vil der være investeret ca. DKK 20 mia. i at forbedre og udbygge lufthavnen. Den øgede trafik ved 40 mio. rejsende om året vil bidrage til at skabe eller fastholde op til 84.000 jobs i hele Danmark.

Gennem de seneste 10 år har trafikvæksten i Københavns Lufthavn og den forbedrede tilgængelighed bidraget med yderligere DKK 31 mia. til Danmarks BNP og skabt fundamentet for 6.400 jobs i den danske turismesektor. Væksten i 2016 har alene bidraget med DKK 5,7 mia. til Danmarks BNP. Vi sætter derfor pris på, at regeringen i 2016 – i samarbejde med luftfartsbranchen – har arbejdet med at forberede en national luftfartsstrategi, som skal understøtte fortsat vækst i flyruter og tilgængelighed.

Udviklingen i Københavns Lufthavn sker med respekt for miljøet og med fokus på høj sikkerhed for de rejsende og alle, der arbejder i lufthavnen. Derfor har vi i 2016 fortsat fokuseret på energibesparelser og har fastholdt kursen i retning af en CO_2-neutral vækst med opnåelsen af vores 2020-mål på 1 kg CO_2 pr. passager. Samtidig har 2016 også været præget af et endnu stærkere fokus på sikkerhed – såvel i Københavns Lufthavn som i resten af Europa – med terroranslag mod lufthavnene i Bruxelles og Istanbul. CPH har intensiveret samarbejdet med politi og andre myndigheder for at sikre, at alle rejsende fortsat trygt kan bruge lufthavnen.

Den markante passagervækst i 2016 har krævet en ekstraordinær indsats fra CPH og virksomhedens samarbejdspartnere, og bestyrelsen vil gerne takke de dygtige medarbejdere og ledelsen for de flotte resultater, der er opnået. Vi har bidraget til at skabe tilgængelighed og vækst i samfundet, og vi har taget et stort skridt frem mod de 40 mio. rejsende om året.

Bestyrelsen i Københavns Lufthavne A/S

KØBENHAVNS LUFTHAVN I TAL

CPH ejer, driver og udvikler Københavns Lufthavn i tæt samarbejde med flyselskaber, groundhandlere, forpagtere og andre vigtige aktører. En kompleks operation i drift døgnet rundt, året rundt.

79.353
PASSAGERER PR. DAG

88
OVERORDNET PASSAGER-TILFREDSHED
(PÅ EN SKALA 0-100)

726
AFGANGE OG ANKOMSTER PR. DAG

INTERNATIONALE 94%

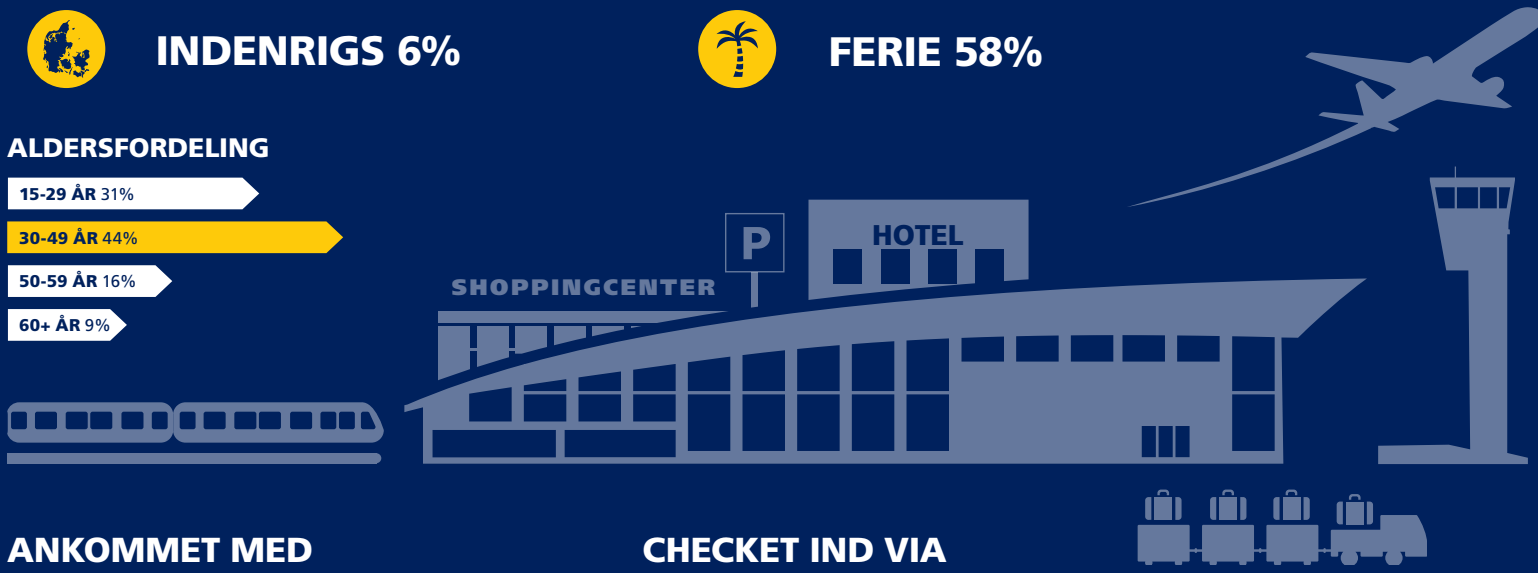
INDENRIGS 6%

FORRETNING 42%

FERIE 58%

ALDERSFORDELING

- **15-29 ÅR** 31%
- **30-49 ÅR** 44%
- **50-59 ÅR** 16%
- **60+ ÅR** 9%



TOP 5 DESTINATIONER

- **LONDON** 6.833*
- **STOCKHOLM** 4.331*
- **OSLO** 4.151*
- **AMSTERDAM** 2.663*
- **PARIS** 2.537*

* Gennemsnitligt antal passagerer pr. dag.

ANKOMMET MED

21%	17%	31%	28%	3%
BIL	TAXA	METRO	TOG	BUS

CHECKET IND VIA

19%	29%	22%	30%
SKRANKE	AUTOMAT	MOBIL	INTERNET

MEDARBEJDERE

2.498
MEDARBEJDERE I CPH

23.000
MEDARBEJDERE I LUFTHAVNEN

700+
VIRKSOMHEDER I LUFTHAVNEN

Københavns Lufthavne CPH

FREMTIDENS LUFTHAVN MED PLADS TIL 40 MIO. PASSAGERER OM ÅRET

CPH investerer DKK 20 mia. i at udbygge lufthavnen, så der bliver plads til flere fly, flere ruter og nye rejsemål til både ferie- og forretningsrejsende.

UDVIDELSE AF TERMINAL 2

Med 4.000 nye m² skaber vi mere plads i det travle område mellem Finger A og Finger B til gode oplevelser og en nemmere vej gennem lufthavnen.

EN HELT NY FINGER E (FASE 1)

Vi bygger første fase af en helt ny Finger E på 22.000 m² med syv gates til nye ruter og rejsemål.

DOBBELT SÅ STOR SIKKERHEDSKONTROL

Vi fordobler arealet i sikkerhedskontrollen og åbner fem nye spor, så der omkring sommeren 2017 vil være 25 spor i alt.

NY TILBYGNING OG GENVEJ TIL METROEN

Vi ombygger og udvider Terminal 3 med bl.a. en genvej fra metroen til sikkerhedskontrollen.

- NUVÆRENDE BYGNINGER
- IGANGVÆRENDE BYGGEPROJEKTER
- FREMTIDIGE BYGGEPROJEKTER

2016 I OVERBLIK

SEGMENTERNES RESULTATER

29 MIO.
PASSAGERER I 2016

Det samlede antal passengerer steg 9,1% ift. 2015. Dette er rekord for sjette år i træk.

165 DESTINATIONER
DIREKTE FRA KØBENHAVNS LUFTHAVN

I 2016 tilføjede CPH ni nye destinationer til rutekortet, og fire ruter blev åbnet til allerede servicerede destinationer.

2,9 MIO.
UDENLANDSKE TURISTER

Antallet af udenlandske turister, der fløj til Københavns Lufthavn, steg 11% ift. 2015.

4,3% STIGNING
I OMSÆTNINGEN I SHOPPINGCENTRET

Hovedsageligt pga. stigningen i afgående passagerer og et forbedret butiks- og brandmix inden for specialbutikker og restauranter.

11,4% STIGNING
I OMSÆTNINGEN I PARKERING

Stærkere online- og mediekampagner, højere passagertal og ændret prisstruktur øgede den gennemsnitlige transaktionsværdi.

6,9% STIGNING
I OMSÆTNINGEN I HOTELAKTIVITET

Omsætningen fra hotelaktiviteten steg DKK 14,7 mio. I januar 2017 indgik CPH en aftale med Petter Anker Stordalen og Nordic Choice Hotels, der fra 1. april 2017 overtager driften med et Clarion Hotel. Aftalen omfatter også opførelse og drift af et nyt Comfort Hotel med 500 værelser og et 3.000 m^2 konferencecenter, som forventes at åbne i 2020.

2016 I OVERBLIK

SOCIALE RESULTATER

81 POINT
PÅ CPH'S TRIVSELSINDEKS

Scoren på CPH's trivselsindeks blev i 2016 fastholdt på samme niveau som i 2015.

33% FÆRRE
ARBEJDSULYKKER

4,3 færre arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer betød endnu et år med et betydeligt fald i antallet af arbejdsulykker (8,7 pr. mio. arbejdstimer i 2016 mod 13,0 i 2015).

MILJØMÆSSIGE RESULTATER

4,59 GWh
ENERGIBESPARELSER I 2016

I perioden 2013-2016 har CPH gennemført energibesparelser på i alt 16,89 GWh og er dermed tæt på 2020-målet på 17 GWh.

1,0 KG CO_2
PR. PASSAGER

Med et fald på 0,1 kg til 1,0 kg CO_2 pr. passenger i 2016 nåede CPH sit 2020-mål fire år før tid.

2016 I OVERBLIK

FINANSIELLE RESULTATER

4.421,9 MIO.

OMSÆTNING

Omsætningen steg 8,9% til DKK 4.421,9 mio. (2015: DKK 4.061,9 mio.), hovedsageligt drevet af den samlede stigning i passagerer på 9,1%, flere internationale passagerer samt øget koncessions-, parkerings- og hotelomsætning.

1.033,5 MIO.

INVESTERINGER

I 2016 udgjorde investeringer i alt DKK 1.033,5 mio. CPH har fortsat det høje investeringsniveau i henhold til den nuværende takstaftale til gavn for passagerer og flyselskaber.

1.635,5 MIO.

RESULTAT FØR SKAT KORRIGERET FOR SÆRLIGE FORHOLD

Resultat før skat for 2016 korrigeret for særlige forhold udgjorde DKK 1.635,5 mio., hvilket var på niveau med det udmeldte på side 4 i delårsrapporten for tredje kvartal 2016 af 8. november 2016. Det rapporterede resultat før skat steg til DKK 1.620,1 mio. (2015: DKK 1.403,9 mio.), primært grundet højere omsætning og CPH's fortsatte fokus på omkostningseffektivisering.

1.271,0 MIO.

RESULTAT EFTER SKAT KORRIGERET FOR SÆRLIGE FORHOLD

Korrigeret for særlige forhold steg resultat efter skat 15,9% til DKK 1.271,0 mio. (2015: DKK 1.096,8 mio.). Det rapporterede resultat efter skat udgjorde DKK 1.259,0 mio. (2015: DKK 1.086,0 mio.). Stigningen i resultat efter skat skyldes primært det høje aktivitetsniveau, omkostningseffektivitet, forbedrede lånevilkår samt en lavere effektiv skatteprocent.

FINANSIERING Den 24. oktober 2016 underskrev CPH en ny garanteret låneaftale med den Europæiske Investeringsbank (EIB). Aftalen giver CPH en projektfinansieret låneramme på op til DKK 1.250 mio. Inden for lånerammen har CPH mulighed for at udnytte faciliteten med en løbetid på 10 år med mulighed for forlængelse op til i alt 15 år. Den nye facilitet fra EIB er en blåstempling af CPH's vækstplan, Expanding CPH.

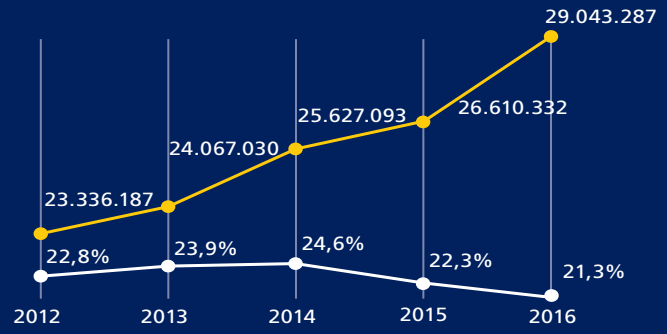
SAMLET UDBYTTE Det anbefales, at der udbetales et endeligt udbytte på DKK 694,0 mio., svarende til DKK 88,42 pr. aktie. Det samlede udbytte for året udgør således DKK 1.259,0 mio., svarende til DKK 160,42 pr. aktie efter interimsudbytte ved halvåret på DKK 565,0 mio.

Københavns Lufthavne CPH

2016 I OVERBLIK

HOVED- OG NØGLETAL

PAX
(Passagerer)



- Passagerer
- Transfer %

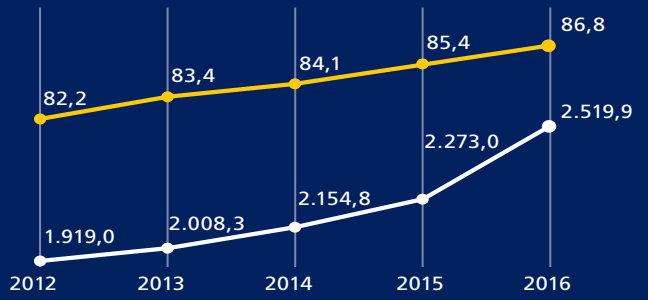
OMSÆTNING

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

OPEX
(Driftsomkostninger korrigeret for særlige forhold)

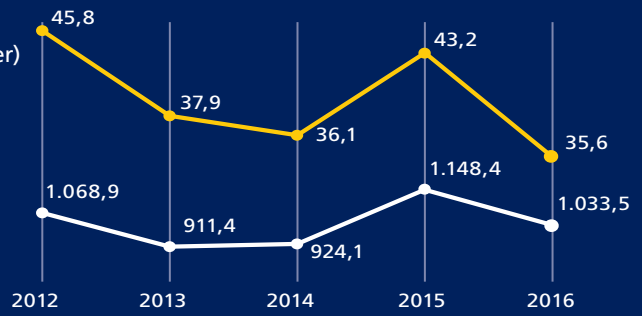
- OPEX/PAX (DKK/PAX)
- OPEX (DKK mio.)

EBITDA
(Korrigeret for særlige forhold)



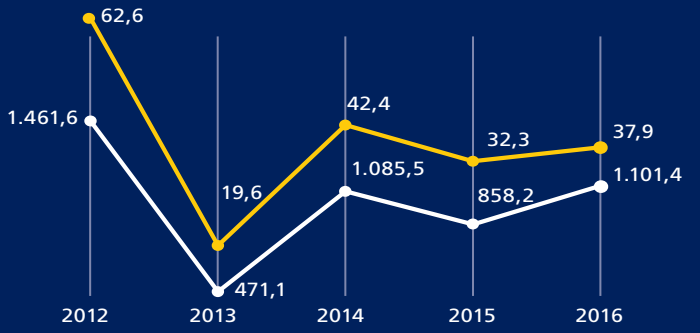
- EBITDA/PAX (DKK/PAX)
- EBITDA (DKK mio.)

CAPEX
(Investeringer i anlægsaktiver)



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

FCF
(Frie pengestrømme)



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

2016 I OVERBLIK

HOVED- OG NØGLETAL

DKK mio.	2016	2015	2014	2013	2012
Resultatopgørelse					
Omsætning	4.422	4.062	3.868	3.645	3.516
EBITDA	2.505	2.259	2.139	1.996	2.668
EBIT	1.799	1.584	1.461	1.373	2.109
Nettofinansieringsomkostninger	179	180	197	201	194
Resultat før skat	1.620	1.404	1.263	1.172	1.915
Resultat efter skat	1.259	1.086	958	976	1.615
Totalindkomstopgørelse					
Anden totalindkomst	-32	54	-57	-3	-101
Totalindkomst	1.227	1.140	902	973	1.514
Balance					
Materielle anlægsaktiver	9.800	9.403	8.928	8.669	8.420
Finansielle anlægsaktiver	340	246	1	1	1
Aktiver i alt	11.210	10.669	9.888	9.559	10.012
Egenkapital	3.038	2.992	2.845	2.901	3.602
Rentebærende gæld	5.796	5.479	4.735	4.204	3.863
Investeringer i materielle anlægsaktiver	954	995	789	739	936
Investeringer i immaterielle anlægsaktiver	80	154	135	172	133
Pengestrømsopgørelse					
Pengestrømme fra driftsaktivitet	1.967	1.850	1.805	1.384	1.672
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	-1.023	-1.145	-922	-910	-349
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	-949	-668	-874	-1.270	-837
Likvider ultimo	78	83	47	37	833

	2016	2015	2014	2013	2012
Nøgletal					
EBITDA-margin	56,6%	55,6%	55,3%	54,8%	75,9%
EBIT-margin	40,7%	39,0%	37,8%	37,7%	60,0%
Aktivernes omsætningshastighed	0,42	0,40	0,40	0,39	0,40
Afkastningsgrad	17,0%	15,7%	15,1%	14,7%	23,7%
Egenkapitalforrentning	41,8%	37,2%	33,4%	30,0%	49,5%
Soliditetsgrad	27,1%	28,0%	28,8%	30,3%	36,0%
Resultat pr. aktie a DKK 100 (EPS)	160,4	138,4	122,1	124,4	205,8
Cash earnings pr. aktie a DKK 100 (CEPS)	250,3	224,4	208,6	203,7	276,9
Indre værdi i DKK pr. aktie a DKK 100	387,1	381,2	362,5	369,6	459,0
Udbytte i DKK pr. aktie a DKK 100	160,4	138,4	122,1	124,4	205,8
NOPAT-margin	31,6%	30,1%	28,7%	29,1%	49,6%
Den investerede kapitals omsætningshastighed	0,46	0,45	0,45	0,42	0,41
ROCE	18,6%	17,4%	16,8%	15,6%	24,5%

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/investorer/nogletalsdefinitioner/

Brev fra direktionen

Den europæiske konkurrence mellem regioner om forbedret tilgængelighed, økonomisk vækst og arbejdspladser fortsatte med uformindsket styrke i 2016. Danmark og Københavns Lufthavn klarede sig godt i konkurrencen, og året var præget af stor efterspørgsel fra både lokale og internationale rejsende. Passagervæksten overgik forventningerne, og CPH fortsatte den ambitiøse udbygning af kapaciteten. Årets resultat viser en passagervækst på 9,1%, en vækst i omsætning på 8,9% og en stigning i EBITDA på 10,9%.

13 nye ruter, heraf fire nye interkontinentale destinationer og ekstra sædekapacitet på 75 eksisterende europæiske destinationer fra Københavns Lufthavn øgede Danmarks internationale tilgængelighed og styrkede Danmarks BNP med DKK 5,7 mia. 2016 blev således sjette år i træk med vækst i den internationale tilgængelighed, og luftfartsselskaber, der deltog på World Routes-konferencen, kårede Københavns Lufthavn som en af verdens fem bedste lufthavne med hensyn til ruteudvikling og kvalitet.

Passagervæksten på 9,1% førte til en ny rekord på 29 mio. passagerer. USA-trafikken voksede med 17,1%, og CPH fortsatte udviklingen som Nordeuropas knudepunkt med et støt stigende antal ruter til andre verdensdele.

I 2016 lancerede CPH sin opdaterede forretningsstrategi, World Class Hub 2.0. Som en del af den opdaterede strategi ønsker vi i endnu højere grad at bidrage til at reducere omkostninger og skabe fælles fordele for alle, der driver forretning i Københavns Lufthavn, herunder ikke mindst flyselskaber, forpagtere og groundhandlingselskaber. Samtidig sætter vi fokus på at gøre vores processer endnu mere effektive, gøre lufthavnen endnu mere digital og styrke kompetencerne hos medarbejderne i CPH.

Arbejdet for at tiltrække ruter, flere afgange og mere flykapacitet – i intensiv konkurrence med Europas øvrige store og mellemstore hub-lufthavne – er fortsat et helt centralt element i CPH's strategi, og indsatsen retter sig både mod at understøtte vækst fra netværksselskaber og point-to-point-selskaber og indenrigsoperatører.

Som det afgørende netværksselskab for knudepunktet er SAS en vigtig partner for CPH. I 2016 fortsatte CPH og SAS det tætte strategiske partnerskab og implementerede forbedringer for passagerer samt reducerede driftsomkostningerne. Effektiv selvbetjent bagdrop og boardingprocesser er eksempler på nogle af disse forbedringer. CPH er dedikeret til at fortsætte det tætte samarbejde med SAS for at sikre høj kvalitet og stadigt lavere pris pr. passager. I 2016 tegnede SAS sig for 37% af alle passagerer og 37% af interkontinentale passagerer i Københavns Lufthavn.

Norwegian er næststørst i Københavns Lufthavn, og det norske flyselskab fortsatte sin danske konsolidering i 2016 og udbygningen af langdistancenetværket med bl.a. lanceringen af nye ruter til Boston og Las Vegas, ligesom de annoncerede en ny rute til Oakland, Californien, i 2017. Et fortsat tæt strategisk samarbejde mellem CPH og Norwegian var medvirkende til, at Norwegian ved årets udgang stod for 17% af årets passagerer og 14% af de interkontinentale rejsende, mens Norwegian-ruten mellem København og Aalborg oplevede en vækst på 9% sammenlignet med året før.

Luftfartsmarkedet udvikler sig hele tiden, og de seneste år har det primært været point-to-point-markedet, der har drevet væksten i europæisk luftfart. Den tendens prægede naturligvis også 2016 i Københavns Lufthavn, hvor en betydelig del af årets passagervækst kom fra point-to-point-ruter serviceret af Norwegian, Ryanair og easyJet. Flere direkte ruter til attraktive priser skabte væksten i point-to-point-trafikken, primært drevet af mange inbound-passagerer. Således steg antallet af internationale turister, der ankom til Københavns Lufthavn, med 11% til 2,9 mio. passagerer. Lande som Storbritannien, Spanien og Italien tegnede sig for størstedelen af de mange turister og bidrog således til, at antallet af hotelovernatninger fra netop Storbritannien og Italien steg med henholdsvis 9,5% og 24,2%*.

** Kilde: Overnatningstatistik. Januar-november 2016 sammenlignet med januar-november 2015, VisitDenmark.*

Brev fra direktionen

Passagervæksten var kraftigere end forventet, og det skabte også nogle udfordringer i året, der gik. En højsæson med tocifrede vækstrater og ændrede rejsevaner, hvor stadigt flere udelukkende rejser med håndbagage, skabte således i perioder lange ventetider til sikkerhedskontrollen, særligt hen over sommeren. Utilfredsstillende for alle, men ikke mindst for indenrigspendlerne, der er særligt afhængige af forudsigelighed i hverdagen. Efter dialog mellem CPH og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fik CPH i efteråret tilladelse til at etablere en særlig passage i sikkerhedskontrollen for rejsende med kort flyvetid – de såkaldte indenrigsspor. Derudover øgede vi bemandingen, fremskyndede uddannelsen af nye medarbejdere og tilpassede forberedelsesprocedurerne samt køområdet, så det lettede håndteringen af den store stigning i håndbagage. Ventetiderne i årets sidste kvartal var af samme grund forudsigelige og korte og var pænt inden for den fastsatte målsætning.

Indenrigstrafikken er vigtig for Danmark, da den sikrer, at virksomheder, uddannelsesinstitutioner og borgere i hele landet har høj national og international tilgængelighed. Samtidig er velfungerende indenrigstrafik med til at sikre passagergrundlaget for flere ruter og frekvenser fra Københavns Lufthavn og videre ud i verden. Af samme årsag styrkede CPH i 2016 det strategiske samarbejde med de regionale danske lufthavne, politikerne og erhvervslivet i hele Danmark, hvilket bl.a. kom til udtryk gennem fælles markedsføringskampagner for indenrigsruter. Det var derfor også glædeligt, at indenrigstrafikken i 2016 voksede med 6,1% til i alt 1,7 mio. passagerer.

Det aeronautiske område kunne således tegne sig for en vækst i omsætningen på 10%.

Det ikke-aeronautiske område klarede sig overordnet set godt igennem 2016. Det på trods af at 2016 var et år, hvor vi bl.a. så en ændring i købsvaner fra rejsende af nationaliteter, der traditionelt har et højt forbrug i CPH's shoppingcenter, samt et år med flere unge rejsende, som generelt har et lavere gennemsnitligt forbrug. Det førte til en lavere omsætning per rejsende i TAX FREE og i lufthavnens specialbutikker. CPH øgede omsætningen i shoppingcentret med 4,3%. Fremgangen skyldes bl.a. en målrettet satsning på at udbygge CPH's Food & Beverage-udbud. Her steg omsætningen med 12,1%, og CPH modtog for andet år i træk prisen "Airport Food and Beverage Offer of the Year" af det anerkendte branchemedie *The Moodie Report*. Også TAX FREE-butikker og specialbutikker præsterede en efter omstændighederne tilfredsstillende omsætningsfremgang.

En bedre udnyttelse af parkeringsfaciliteterne resulterede i flere parkeringer og en samlet omsætningsvækst på 11,4% for CPH Parkering. Generelt steg parkeringen både på langtids- og korttidspladser, der kom flere svenske kunder, og det lykkedes at skabe en stærk onlinefremgang med booking via CPH Airport-appen. Væksten i parkering bidrog til at sikre en samlet ikke-aeronautisk vækst i omsætningen på 7,3% til DKK 1.821,7 mio.

Det er bl.a. omsætningen i det ikke-aeronautiske område, der gør det muligt at investere i udviklingen og udbygningen af lufthavnen (det aeronautiske område). Og 2016 var et stort investerings- og udbygningsår, hvor vi tog endnu et skridt i realiseringen af vores ambitiøse udbygningsplan, Expanding CPH, frem imod 40 mio. passagerer årligt. Siden foråret har arbejdet med udbygningen af den centrale sikkerhedskontrol til næsten det dobbelte areal stået på. Samtidig har vi igangsat en række udvidelser af bl.a. ankomstområdet i Terminal 3, transitområdet i Terminal 2 og etableringen af en helt ny Finger E, der skal håndtere fremtidens interkontinentale vækst. CPH planlægger byggearbejdet meget omhyggeligt for at minimere generne for passagerer, flyselskaber og andre operatører i lufthavnen, mens vi udbygger.

Luftfartsmarkedet er i hastig vækst over hele verden, og selv med etableringen af en helt ny Finger E med syv standpladser viser vores beregninger, at vi allerede fra 2024 får brug for mere plads til fly. For at sikre muligheden for fremtidig trafikvækst og dermed vækst

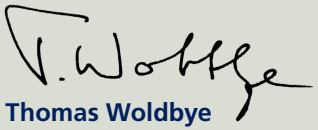
Brev fra direktionen

og arbejdspladser til Danmark skal vi kunne udbygge lufthavnen yderligere.

Derfor har vi de seneste tre år arbejdet intensivt med at forberede den videre udbygning, der omfatter bygning af fingre og standpladser på dele af den nuværende tværbane 12/30. Vi vil i 2017 søge Folketingets opbakning til denne plan, hvorefter vi for alvor kan igangsætte et af de største danske privatfinansierede anlægsprojekter i nyere tid: Et samlet udbygningsprojekt, som vil koste ca. DKK 20 mia. og skabe 9.000 jobs.

Lukning af tværbanen vil give os mulighed for at udvide lufthavnen på en effektiv måde og muliggør op til 55.000 flere operationer om året. Vi har analyseret mere end en million operationer for at beregne effekten på trafikken i et scenarie med 40 mio. passagerer, og analysen viser begrænset påvirkning på driften. I de kommende år vil CPH intensivere dialogen med flyselskaberne for at reducere de negative konsekvenser af at lukke banen.

2016 var et godt år for Københavns Lufthavn og for Danmarks tilgængelighed. Med mange nye tiltag i støbeskeen er der gode grunde til at tro, at den positive udvikling kan fortsætte i 2017.



Thomas Woldbye
Adm. direktør, Københavns Lufthavne A/S

CPH STØTTER FN GLOBAL COMPACT

I 2011 tilsluttede CPH sig FN-initiativet Global Compact for at støtte og udbrede kendskabet til de ti generelle principper for virksomheders arbejde med samfundsansvar. I denne integrerede koncernårsrapport beskriver vi vores arbejde med ansvarlighed og de resultater, vi har opnået i 2016. Således markerer rapporten vores fortsatte støtte til FN Global Compact og de ti principper.

Vores tilgang til de ti principper

Menneske-rettigheder side 44	**1.** CPH støtter og respekterer menneskerettighederne. **2.** CPH deltager ikke i nogen form for aktiviteter, der overtræder menneskerettighederne.
Arbejdsforhold side 39-42	**3.** CPH's medarbejdere har organisations- og forhandlingsfrihed. **4.** CPH eliminerer alle former for tvangsarbejde. **5.** CPH eliminerer børnearbejde. **6.** CPH elimimerer diskrimination i relation til arbejds- og ansættelsesforhold.
Miljø side 45-51	**7.** CPH støtter en forsigtighedstilgang til miljømæssige udfordringer. **8.** CPH tager initiativ til at styrke den miljømæssige ansvarlighed. **9.** CPH fremmer udvikling og indførelse af miljøvenlige teknologier.
Antikorruption side 43	**10.** CPH bekæmper alle former for korruption, herunder bestikkelse og afpresning.

Forventninger til 2017

FORVENTNINGER TIL RESULTAT FØR SKAT

På baggrund af det forventede trafikprogram for 2017 forventes en vækst i det samlede antal passagerer. Udviklingen i antallet af passagerer er en dynamisk faktor, som kan påvirkes både positivt og negativt af den generelle økonomiske udvikling, rute- og kapacitetsbeslutninger hos flyselskaberne samt enkelthændelser inden for luftfarten. Stigningen i passagertallet forventes at have en positiv effekt på omsætningen.

Driftsomkostningerne forventes at være højere end i 2016, primært pga. 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 højere end i 2016, primært som følge af et fortsat højt investeringsniveau.

Resultat før skat i 2017 forventes at ligge i et interval mellem DKK 1.600 mio. og DKK 1.700 mio., når der tages højde for særlige forhold. Driftsresultatet før afskrivninger (EBITDA) forventes at være højere i 2017 end i 2016, 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 og fastholder sin vækstplan, Expanding CPH, hvor CPH vil udvide og udvikle lufthavnen, i takt med at passagertallet stiger. CPH forventer, at investeringer vil stige i 2017 fra et allerede højt niveau i 2016 for at imødekomme den høje passagervækst, særligt i 2016. Investeringer omfatter bl.a. udbygningen af den centrale sikkerhedskontrol, widebody-kapacitetsudvidelser, gangbro i Terminal 3 og udvidelse af Terminal 2 airside. Dertil kommer ikke-aeronautiske investeringer til gavn for flyselskaber og passagerer.

Københavns Lufthavne CPH

VORES FORRETNING

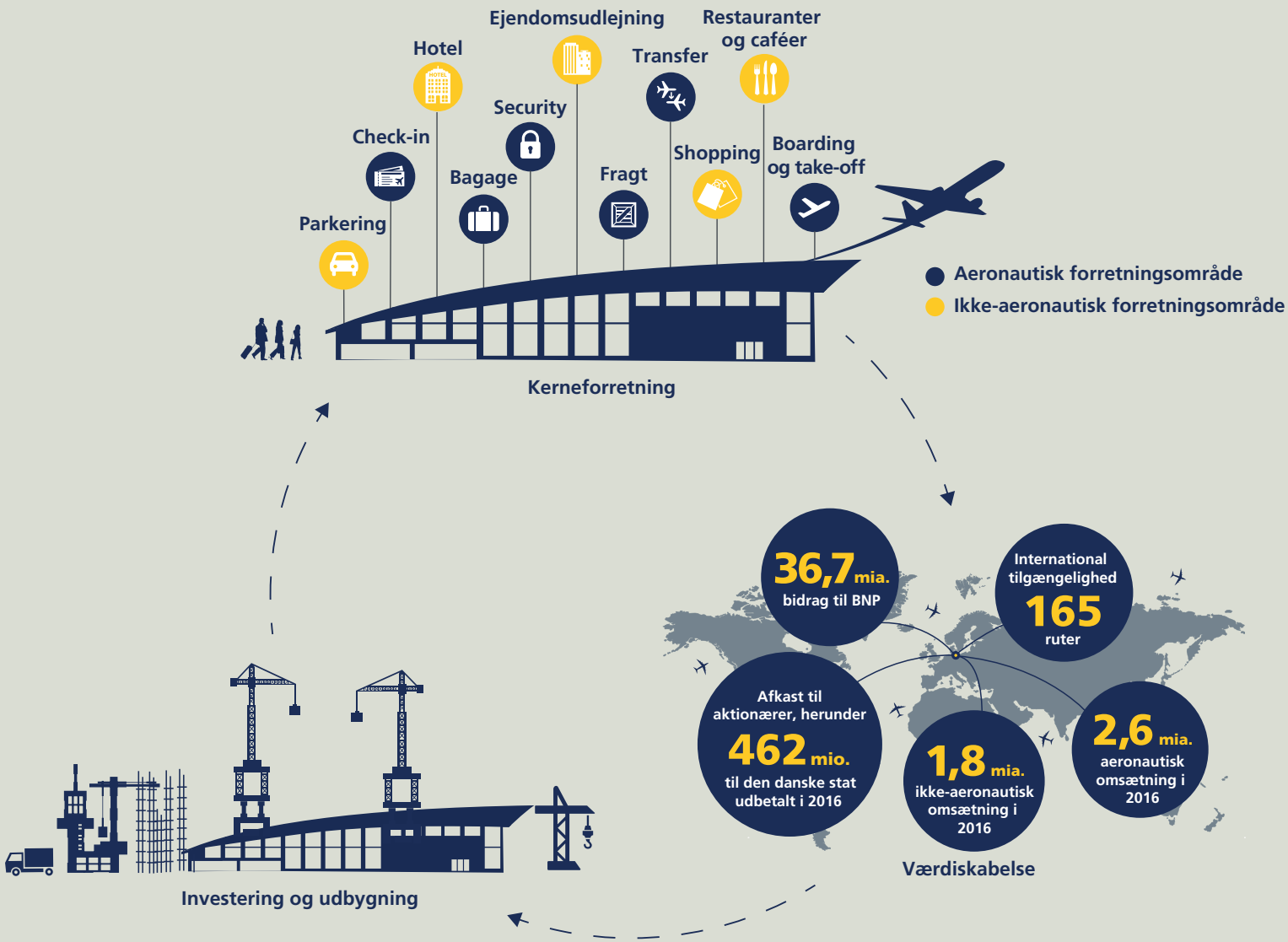
➔ CPH's forretningsmodel 19
➔ CPH's forretningsmiljø 21
➔ CPH's forretningsstrategi 24

CPH's forretningsmodel

CPH ejer, driver og udvikler Roskilde Lufthavn og Københavns Lufthavn, som er vital infrastruktur, der skaber international tilgængelighed, vækst og arbejdspladser i hele Danmark.

Vi arbejder for, at passagererne oplever Københavns Lufthavn som den bedste del af rejsen til og fra deres destination. Vores forretningsmodel fokuserer på at gøre lufthavnen så velfungerende, effektiv og attraktiv som mulig for kunderne for derigennem at sikre den størst mulige værdiskabelse for samfundet, forretningspartnerne, medarbejderne og ejerne.

CPH's strategi, World Class Hub 2.0, sætter retningen for aktiviteterne i det aeronautiske og ikke-aeronautiske forretningsområde. Det regulerede aeronautiske forretningsområde omfatter flyvepladsfunktioner. Det ikke-aeronautiske forretningsområde omfatter øvrige knudepunktsaktiviteter. Omsætningen i de to forretningsområder bidrager med pengestrømme, der muliggør løbende investeringer i at udvikle Københavns Lufthavn.



CPH's forretningsmodel

CPH's forretningsmodel

Rammerne for CPH's forretningsmodel er regulerede, baseret på EU-lovgivning. Som følge af de samfundsmæssige interesser knyttet til Københavns Lufthavn er CPH i luftfartsloven forpligtet til at kunne tilbyde den nødvendige kapacitet til afvikling af lufttrafik, der opfylder Danmarks behov for nationale og internationale trafikforbindelser. CPH har gennem de seneste år udbygget den fysiske kapacitet og forbedret lufthavnsprocesserne og dermed skabt kapacitet til den meget betydelige trafikvækst. Derudover har CPH en omfattende udbygningsplan for at kunne tiltrække og håndtere de kommende års potentielle vækst.

CPH har fire kundegrupper: flyselskaber, rejsende, forpagtere i shoppingcentret og lejere. Flyselskaberne betaler for anvendelsen af faciliteter og processer gennem forhandlede takster, som ifølge reguleringen skal være omkostningsbaserede og ens for alle flyselskaber: fra check-in og sikkerhedskontrol over boarding, håndtering af bagage og til vedligeholdelse af landingsbanerne. Takstaftaler skal godkendes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. I forbindelse med takstaftalen indgår CPH og flyselskaberne desuden en såkaldt SLA (Service Level Agreement), der beskriver kravene til serviceniveauet på en række udvalgte områder af betydning for de rejsende og flyselskaberne. Dette er med til at sikre en fornuftig sammenhæng mellem kapacitet, pris og kvalitet. Den kommercielle relation til de tre øvrige kundegrupper varetages gennem almindeligt salg af ydelser og gennem kontrakter.

CPH's forretningsmodel fokuserer inden for de regulatoriske rammer på at gøre lufthavnen så velfungerende, effektiv og attraktiv som mulig for kunderne for derigennem at sikre den størst mulige værdiskabelse for samfundet, forretningspartnerne, medarbejderne og ejerne. CPH's ambitiøse og langsigtede investeringsplan baserer sig på, at den regulatoriske model for takster og kapacitet er konsistent og forudsigelig. Pengestrømme fra det kommercielle forretningsområde dækker underskuddet i det aeronautiske område, hvor investeringerne er betydeligt højere end indtjeningen.

Rejseværdikæden

CPH's forretning omfatter to overordnede forretningsområder: det aeronautiske og det ikke-aeronautiske. Under det aeronautiske forretningsområde ligger alle de aktiviteter og services, der er med til at afvikle flytrafikken – fra sikkerhedskontrollen til bagagehåndtering, fragthåndtering, terminaler, busser, standpladser og baner. Under det ikke-aeronautiske forretningsområde er alle de aktiviteter, der i øvrigt er relateret til driften af en lufthavn – fra parkering til restauranter og shopping, hotelvirksomhed og udlejning af lokaler og bygninger på lufthavnens område.

Rejseværdikæden forener ud fra den rejsendes perspektiv de aeronautiske og de ikke-aeronautiske elementer, som i varierende omfang indgår i den enkelte rejse.

Mere end 700 virksomheder driver forretning i Københavns Lufthavn, og vi driver og udvikler derfor lufthavnen i tæt samarbejde med vores partnere. Det tætte samarbejde er en forudsætning for, at alle dele af rejseværdikæden er velfungerende.

Værdiskabelse

Den samlede værdiskabelse inden for de to forretningsområder er afgørende for, at vi fortsat kan investere i udviklingen og udbygningen af lufthavnen og samtidig sikre et afkast til CPH's aktionærer, herunder den danske stat. Udviklingen, udbygningen og markedsføringen af lufthavnen sikrer nye ruter og flere afgange og dermed flere rejsende. Det øger Danmarks internationale tilgængelighed og bidrager med arbejdspladser og vækst i BNP.

CPH's forretningsmiljø

Københavns Lufthavn er en af Europas hurtigst voksende lufthavne. Forretningsmiljøet er konkurrencepræget og kompliceret grundet en række eksterne forhold, der løbende påvirker CPH's muligheder for at drive og udvikle Københavns Lufthavn.

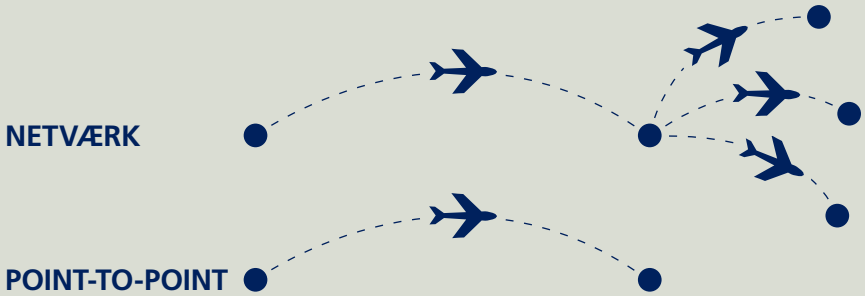
Et marked i vækst

Grundliggende er den globale luftfart et marked i vækst. Alene i Europa forventer den internationale interesseorganisation IATA en 50% stigning i antallet af passagerer frem mod 2034. Det giver dog ikke sig selv, at Danmark og Københavns Lufthavn får del i denne vækst. Nye brændstoføkonomiske flytyper har for alvor øget konkurrencen på de mellemlange distancer og understøttet en markant vækst i direkte ruter på globalt plan. Samlet set vokser point-to-point-markedet, og passagererne rejser oftere og oftere, og de færreste foretrækker mellemlandinger. Samtidig er netværksselskabernes forretningsmodel udfordret. Ifølge en rapport udgivet af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har point-to-point primært drevet væksten de seneste år i europæisk luftfart. En tendens, som naturligvis også ses i Københavns Lufthavn.

Konkurrencepræget marked

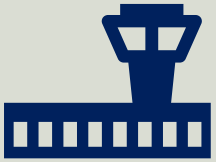
I takt med passagerudviklingen er konkurrencen for en lufthavn som Københavns Lufthavn spidset til. Regionen er som destination i konkurrence med rejsemål og markeder i hele Nordeuropa, og Københavns Lufthavn er i konkurrence med andre europæiske knudepunktslufthavne som Amsterdam, Bruxelles, Zürich og Wien om at tiltrække nye ruter og flyselskaber. Det afgørende for, om et flyselskab etablerer en rute, er, om den kan opereres på en rentabel måde. Etablering af en ny rute indebærer store investeringer af aktiver fra flyselskabet med henblik på at maksimere afkastet så hurtigt som muligt. Da takster til lufthavnen udgør en lille del af flyselskabernes omkostninger, er forhold som gennemsnitlig billetpris, sædebelægning og væksten i markedet helt afgørende beslutningskriterier for flyselskaberne. Andre vigtige faktorer er lufthavnens evne til at tilbyde en effektiv drift med

MARKEDSUDVIKLING



KONKURRENCESITUATION

ANDRE MARKEDER OG REJSEMÅL



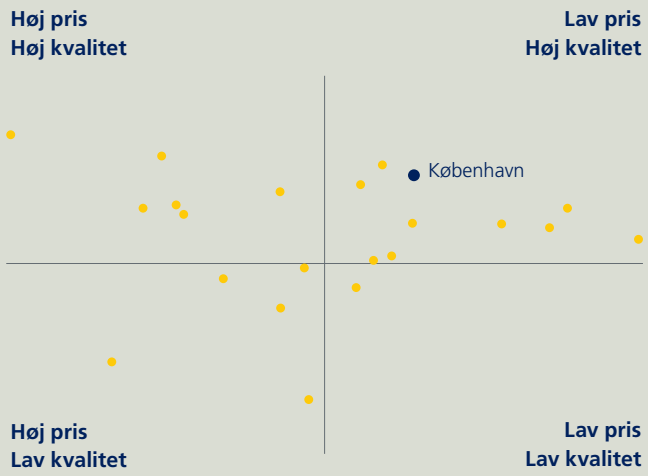
ANDRE LUFTHAVNE

CPH's forretningsmiljø

flyafgange til tiden, antallet af indbyggere i lufthavnens opland, effektiv tilbringetrafik samt erhvervspolitisk opbakning til luftfarten. På disse parametre scorer Københavns Lufthavn højt, hvilket øger mulighederne for at tiltrække flere flyruter til Danmark. Flyruter, der for de største ruters vedkommende bidrager med mere end DKK 700 mio. pr. rute til dansk BNP.

PRIS OG KVALITET

CPH'S 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 2016.

Rammevilkår

I foråret 2016 igangsatte regeringen arbejdet med Danmarks første luftfartspolitiske strategi: En vækststrategi, der skal styrke branchens konkurrencedygtighed og evne til at tiltrække investeringer og skabe arbejdspladser i hele landet. Rammebetingelser og omverdenens krav har nemlig stor betydning for CPH's konkurrenceevne. For eksempel har den stigende terrortrussel og de deraf følgende sikkerhedsforanstaltninger øget de årlige omkostninger til sikkerhed med mere end 250% siden 2002. Da luftfart er et internationalt erhverv, hvor de europæiske lufthavne konkurrerer hårdt om at tiltrække nye flyruter, er det derfor afgørende, at de rammevilkår, som omgiver Københavns Lufthavn, er på niveau med eller bedre end de vilkår som omgiver lufthavnens konkurrenter. Et konkret område, som CPH har fokus på, er plangrundlaget for Københavns Lufthavn, der ikke er opdateret siden 1990'erne og ikke matcher udviklingsbehovene for knudepunktets udvikling. CPH hilser regeringens initiativ om en national vækststrategi for luftfarten velkomment og imødeser de konkrete vækstskabende tiltag, som forventes politisk besluttet i 2017.

Driften og udviklingen af en lufthavn er præget af kapitalintensive og langsigtede investeringer. CPH sigter efter at investere

RAMMEBETINGELSER

SECURITY

PLANLOV

CPH's forretningsmiljø

ansvarligt, maksimere kapacitet og effektivitet og minimere omkostningerne for flyselskaber og samarbejdspartnere. De regulatoriske rammer for Københavns Lufthavn har dannet grundlag for to takstaftaler, som er indgået på frivillig basis mellem luftfartsselskaberne og CPH. De to takstaftaler har gjort det muligt for CPH at investere mere end DKK 7 mia. i perioden, hvor passagervæksten er steget 47% (2009-2016).

Ændret passageradfærd

Aldrig har så mange på verdensplan rejst med fly som i 2016. Udviklingen i det europæiske luftfartsmarked de seneste 10-15 år har ændret flyselskabernes forretningsmodeller og ført til, at priserne for at flyve er faldet markant. Det betyder, at de rejsende er blevet mere rejsevante. De er vant til at færdes i en lufthavn og efterspørger fleksibilitet og bedre muligheder for selv at styre deres rejse. Det stiller krav til mere selvbetjening og digitalisering af processerne i lufthavnen. I takt med at priserne er faldet, og udbuddet af ruter er vokset, rejser vi i stigende omfang på kortere ture. Det betyder, at flere rejsende kun medbringer håndbagage – der skal screenes i sikkerhedskontrollen og håndteres effektivt i gaten såvel som i flyet, så flyet fortsat kan komme rettidigt i luften. I 2012 rejste 32% af de lokaltafgående passagerer i Københavns Lufthavn med håndbagage. I 2016 var den andel steget 15 procentpoint til 47%.

PASSAGERADFÆRD

SELVBETJENING

HÅNDBAGAGE

CPH's forretningsstrategi – World Class Hub 2.0

Siden CPH i 2011 lancerede sin forretningsstrategi, World Class Hub 1.0, er væksten i Københavns Lufthavn steget 28%. Vi har leveret gode resultater med denne strategi, men konkurrencen er hård.

For at leve op til vores ansvar for konstant at udvikle knudepunktet i København har vi lanceret en opdateret strategi, World Class Hub 2.0, hvor vi bygger videre på den hidtidige strategi med fire nye strategiske breakthrough-områder. Det skal sikre, at Danmark også i fremtiden har et knudepunkt i verdensklasse.

De fire nye strategiske breakthroughs spiller sammen med den hidtidige strategi, som fortsat har til formål at skabe effektivitet, kapacitet, ekstraordinære kundeoplevelser og konkurrencedygtighed.

Et vindende team

Markant og hurtig vækst stiller nye og endnu større krav til medarbejdere på alle niveauer i CPH. Derfor fokuserer CPH på udviklingen af stærke strategiske kompetencer for både ledere og medarbejdere og på udvikling af en endnu stærkere servicekultur. Samtidig vil CPH fastholde den høje medarbejdertilfredshed, fællesskabsfølelse og stolthed, som er en vigtig baggrund for rejseglæde, god service, effektivitet og stærke resultater.

Effektive processer

Øget konkurrence på samtlige forretningsområder kræver mere fokus på effektive processer, hvis Københavns Lufthavn fortsat skal være en attraktiv og konkurrencedygtig lufthavn for såvel flyselskaber som passagerer. CPH vil sikre et godt overblik, gennemsigtighed og gentagelighed i lufthavnens processer. Procesforbedringer bidrager i høj grad til at øge kapaciteten i lufthavnen på en omkostningseffektiv måde.

CPH's vision:

> – the Gateway of Northern Europe, where **YOU** come to move on and **WE** make you want to stay

Orkestrering af fælles fordele

En reguleret luftfartssektor i et yderst komplekst marked stiller fortsat højere krav til CPH's evne til at skabe partnerskaber med aktørerne i og omkring lufthavnen. Derfor vil CPH yderligere styrke samarbejdet med forretningspartnere, myndigheder og andre interessenter. Formålet med denne orkestrering er at skabe fælles fordele med de mere end 700 virksomheder, der opererer i lufthavnen – til gavn for Danmark, de rejsende, forretningspartnerne og CPH.

En digital lufthavn

Eksponentiel digitalisering, nye forventninger fra rejsende og hurtige ændringer i forbrugeradfærd øger behovet for digitalisering som et centralt element i optimering af driften og en forbedret kundeoplevelse gennem hele rejseværdikæden. CPH skal innovativt udnytte nye teknologier og styrke den digitale infrastruktur og sideløbende sikre effektivitet, sikkerhed og stabilitet i digitale processer og løsninger.

CPH's forretningsstrategi – CR 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 drive og udvikle Københavns Lufthavn med respekt for det miljø og de mennesker, der påvirkes af CPH.

Arbejdet med ansvarlighed er en integreret del af CPH's forretningsstrategi, og vi måler fremgangen i vores arbejde ud fra en række strategiske mål inden for tre fokusområder: Markedsposition, Mennesker og Miljø.

Læs om CPH's CR-performance på side 27-53. Du kan også finde mere information om vores arbejde med ansvarlighed på www.dit.cph.dk/csr og læse vores CR-politik på www.dit.cph.dk/csrpolitik.

MARKEDSPOSITION

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.

Københavns Lufthavne CPH

PERFORMANCE

- Segmenternes resultater 27
- Sociale resultater 38
- Miljømæssige resultater 45
- Beskatning 52

Segmenternes resultater

På de følgende sider beskrives årets performance inden for det aeronautiske og ikke-aeronautiske segment samt status på de strategiske mål inden for CR-området Markedsposition.

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 kunder tilbydes i lufthavnen, herunder parkeringsfaciliteter, butikker, restauranter, hvileområder, lounges og hotel. Segmentet omfatter endvidere udlejning af CPH's bygninger, lokaler og arealer til eksterne lejere.

MÅLSÆTNINGER INDEN FOR MARKEDSPOSITION:

EKSTRAORDINÆRE KUNDEOPLEVELSER

- I 2018 skal den samlede passagertilfredshed (check-in, sikkerhedskontrol, rengøring, shoppingcenter, terminaler og bagageudlevering) i Københavns Lufthavn være mindst 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 tæt-på-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.

** En tæt-på-hændelse er defineret som en situation, hvor et køretøj eller en person blokerer vejen for et luftfartøj.*

Segmenternes resultater

PASSAGERER

Endnu et rekordår med over 29 mio. rejsende

I 2016 steg antallet af passagerer med 9,1% til i alt 29.043.287 og satte dermed rekord for sjette år i træk. Denne vækstrate styrkede Københavns Lufthavns position i markedet, og CPH opnåede sit mål for konkurrencedygtighed.

Antallet af afgående internationale passagerer steg 9,4%, mens antallet af afgående indenrigspassagerer steg 5,8%. Det samlede antal af transferpassagerer steg 3,9%. Antallet af passagerer, der transfererer til eller fra destinationer uden for Europa, steg 13,3%, mens short-haul til short-haul-transfer steg 0,8%. Andelen af internationale passagerer steg fra 94,0% til 94,2% af den samlede trafik, mens andelen af den interkontinentale trafik steg fra 10,4% til 10,6% af den samlede trafik.

77% af årets passagervækst kom fra point-to-point-ruter, og det samlede antal point-to-point-rejsende steg 24,9%.

Næsten otte ud af ti rejsende i Københavns Lufthavn er i 2016 lokaltafgående passagerer, dvs. enten danskere eller sydsvenskere, som er på vej ud i verden (outbound), eller udenlandske passagerer, der har Danmark eller Sydsverige som deres destination (inbound). Og danskerne rejser mere og mere. Andelen af danske passagerer i Københavns Lufthavn er steget til 37% i 2016 (35% i 2015 og 33% i 2014).

I de senere år er antallet af udenlandske turister, der besøger Danmark, steget, og i 2016 var netop udenlandske turister en væsentlig del af forklaringen på den høje vækst i antallet af rejsende i Københavns Lufthavn. Antallet af udenlandske turister steg således 11% i 2016. Lande som Storbritannien, Spanien og Italien, hvor easyJet og Ryanair står stærkt i markedet, tegnede sig for størstedelen af de mange turister og bidrog således til, at antallet af hotelovernatninger fra netop Storbritannien og Italien steg med henholdsvis 9,5% og 24,2%*.

** Kilde: Overnatningstatistik. Januar-november 2016 sammenlignet med januar-november 2015, VisitDenmark.*

Antal passagerer i 2016

29 mio. +9,1% ift. 2015

Inbound **37%**

Outbound **42%**

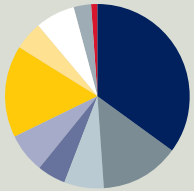
Transfer **21%**

Internationale **94%**

Indenrigs **6%**

Forretning 42%

Ferie 58%



Geografisk fordeling af passagerer

- **Danmark 37%**
- **Sverige 12%**
- **Norge 7%**
- **Tyskland 5%**
- **Storbritannien 7%**
- **Øvrige Europa – inden for EU 17%**
- **Øvrige Europe – uden for EU 4%**
- **Nord-, Mellem- og Sydamerika 7%**
- **Asien/Stillehavet 3%**
- **Mellemøsten/Afrika 1%**

Kvinder 45%

Mænd 55%

Aldersfordeling

- **15-29 år** 31%
- **30-49 år** 44%
- **50-59 år** 16%
- **60+ år** 9%

2016 18 JULI

Travleste dag i 2016

104.203 passagerer

Antal dage med flere end 100.000 i 2016: 18 (2015: 0)

Segmenternes resultater

Fortsat høj passagertilfredshed
CPH interviewer ca. 100.000 passagerer om året for at opnå en bedre indsigt i, hvordan passagerernes behov kan imødekommes bedst muligt. Vores ambition er, at oplevelsen i Københavns Lufthavn skal være den bedste del af passagerernes rejse til og fra deres destination. Derfor har vi fastsat ambitiøse mål for passagerernes tilfredshed.

I 2016 er det lykkedes os at øge passagerernes samlede tilfredshed til 87,7 mod 86,2 i 2015 på en skala fra 0 til 100. Dette betyder, at vi har nået 2018-målet om en overordnet passagertilfredshed på mindst 87. Den flotte score skyldes særligt en stor stigning i tilfredsheden med personalet i lufthavnen, herunder i check-in, sikkerhedskontrollen og shoppingcentret.

I check-in har vi samarbejdet med groundhandlingselskaberne SGH og Menzies om at optimere processen ved check-in-skrankerne hos SAS og Norwegian, hvilket har frigivet mere tid til personalet til at servicere passagererne, så de rejsende har fået en bedre oplevelse. Samtidig checker stadig flere lokaltafgående passagerer ind ved hjælp af de digitale løsninger. Andelen af passagerer, der bruger mobiltelefon og internettet til check-in, steg i 2016 til 52% mod 45% i 2015, og 29% benytter de selvbetjente check-in-automater i terminalerne i lufthavnen. Samlet set betyder det, at 81% af passagererne anvender selvbetjente løsninger til check-in. Passagererne benytter sig også af selvbetjent bagagedrop, hvor de rejsende selv checker deres bagage ind. I 2016 øgede vi antallet af selvbetjente bagagepulte med syv til i alt 31.

En anden digital løsning, som blev taget i brug i 2016, er den automatiske paskontrol i Finger C, hvor rejsende EU-borgere med gyldigt E-pas selv kan scanne deres pas. Den nye automatiske paskontrol er indrettet fleksibelt, så der kan åbnes flere spor, alt efter om der er flest ankommende eller afgående passagerer, der skal gennem paskontrollen.

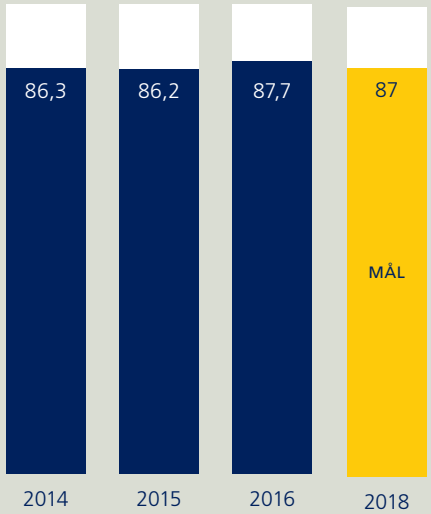
Samlet set er selvbetjente passagerer generelt mere tilfredse end passagerer, der ikke vælger at bruge selvbetjeningsløsningerne (91 mod 86 på en skala fra 0 til 100).

Høj tilfredshed trods udfordringer i sikkerhedskontrollen
CPH har som mål, at mindst 90% af passagererne skal igennem den centrale sikkerhedskontrol på mindre end 15 minutter i spidsbelastningsperioderne kl. 5-9 og kl. 15-19. Passagervæksten, som var kraftigere end forventet, kombineret med, at flere passagerer kun rejser med håndbagage, førte til, at de rejsende over sommeren oplevede perioder med længere ventetider end dette.

Alle passagertyper rejser i stigende grad uden indchecket bagage (47% i 2016 sammenlignet med 45% i 2015), og disse passagerers håndbagage er ofte tættere pakket. Det medfører, at processen i sikkerhedskontrollen tager længere tid. For at lette processen ansatte vi derfor i løbet af året flere medarbejdere i sikkerhedskontrollen, fremskyndede uddannelsen af nye medarbejdere og opsatte længere pakkeborde ved selve sikkerhedstjekket. Derudover øgede vi kommunikationen til passagererne omkring korrekt pakning af håndbagage og indsatte flere "green team"-hjælpere for at forberede passagererne bedre til sikkerhedstjekket. I

MÅLSTATUS

PASSAGER-TILFREDSHED



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

Segmenternes resultater

efteråret 2016 opsatte vi desuden nyt måleudstyr, da vi konstaterede, at køer i enkelte situationer strakte sig ud over de områder, hvor der var opsat måleudstyr. På trods af perioder med lang ventetid over sommeren var ventetiderne i fjerde kvartal af 2016 meget korte, og samlet set kom 97,6% af årets rejsende igennem sikkerhedskontrollen på under de 15 minutter.

Forudsigelige ventetider i sikkerhedskontrollen er særligt vigtigt for de hyppigt indenrigsrejsende. Derfor har CPH i 2016 løbende været i dialog med pendlerforeninger fra hele landet og kunne i oktober åbne et særligt spor i indenrigskontrollen forbeholdt passagerer med kort rejsetid. Konkret betyder det, at eksempelvis indenrigsrejsende kan gå direkte til sikkerhedskontrollen, og at de kan regne med maksimalt at skulle vente 5 minutter på at komme gennem sikkerhedstjekket. Indvielsen af sporet for korttidsrejsende understreger CPH's ambitioner om at fastholde og udvikle en stærk indenrigsflytrafik i Danmark.

Trods sommerens udfordringer blev tilfredsheden med CPH Security i 2016 fastholdt på samme høje niveau på 89 på en skala fra 0 til 100, særligt som følge af medarbejdernes indsats. Således viser vores passagerundersøgelser en stærkt stigende tilfredshed med securitymedarbejdernes indsats fra 75 i 2015 til 82 i 2016 på en skala fra 0 til 100. Samtidig lykkedes det CPH Security at fastholde placeringen i verdenseliten med en femteplads, da Skytrax i 2016 kårede verdens bedste Airport Security. For at fastholde det høje tilfredshedsniveau investerer vi mere end DKK 250 mio. i at fordoble størrelsen af sikkerhedskontrollen.

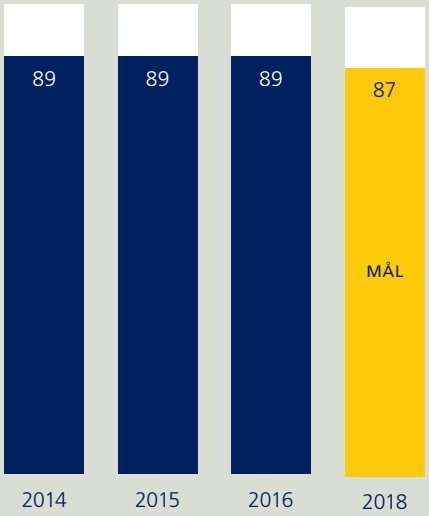
Større tilfredshed med shoppingcentret i lufthavnen

Passagerernes tilfredshed med lufthavnens transitområde og shoppingcenter er også steget i 2016. Parametre som atmosfære og way-finding i terminalerne samt lufthavnens shoppingcenter scorer højt i passagerundersøgelserne. Passagerernes oplevelse af at kunne finde vej i lufthavnen steg med 2 point til 92 på en skala fra 0 til 100. Derudover er tilfredsheden med rengøringen i Københavns Lufthavn også steget i 2016, hvilket skyldes et fokus på at optimere rengøringsproceduren og etablering af nye rengøringsfaciliteter i shoppingcentret.

For ca. 70% af passagererne er oplevelsen i terminalerne og de kommercielle tilbud og services en integreret del af rejseoplevelsen. Vi har lyttet til de rejsende i forhold til, hvilke butikker og spisesteder de ønsker, hvor f.eks. en sportsbutik og vinbar har været højt på listen. Vi har derfor i 2016 optimeret butiksmixet med vinbaren Paté Paté og sportsbutikken JD Sport samt budt velkommen til Sunglass Hut. Derudover har butikker som Rolling Luggage og Illums Bolighus fået nye lokationer, og vi har i 2016 set den positive effekt af sidste års optimering af valgmuligheder inden for restaurantsegmentet med bl.a. Murphy's og O'Learys landside samt en 7-Eleven-enhed i CPH Go. Optimering af udbuddet i shoppingcentret har medført, at tilfredsheden med butiks- og Food & Beverage-udvalget er steget, og passagerer tilkendegiver, at de i højere grad "kan lide at opleve de ting, som Københavns Lufthavn tilbyder dem".

MÅLSTATUS

PASSAGER-TILFREDSHED MED CPH SECURITY



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

Segmenternes resultater

Også tilfredsheden med forpagternes medarbejdere i shoppingcentret er steget i 2016. CPH arbejder målrettet i samarbejde med forpagterne i shoppingcentret gennem uddannelsesprogrammet CPH Retail Academy med at fastholde et højt serviceniveau. I 2016 har vi introduceret et nyt "5 star hosts"-koncept og en onlineversion af CPH Retail Academy, så alle medarbejdere i shoppingcentret har mulighed for at deltage i de målrettede salgs- og servicekurser.

BASERET PÅ ACI'S BENCHMARK PÅ PASSAGERTILFREDSHED (ASQ) RANGEREDE KØBENHAVNS LUFTHAVN I 2016 SOM:

- **Bedste butiksudbud**
- **Tredjebedste Food & Beverage-udbud**
- **Fjerdebedste overordnede tilfredshed med lufthavnsoplevelsen**

blandt 27 andre europæiske lufthavne med flere end 15 mio. passagerer om året.

OPERATIONER

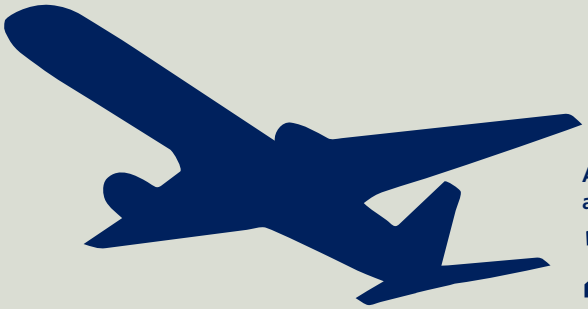
Flere ruter, nye destinationer og større fly

I 2016 steg antallet af operationer 4,3% til 265.784 starter og landinger, og der blev åbnet 14 ruter til nye destinationer samt ti ruter til allerede servicerede destinationer. Væksten på 4,3% lå over gennemsnittet blandt de europæiske lufthavne med 1,5%.

SAS åbnede i foråret 2016 en rute til Boston med syv ugentlige afgange samt i efteråret en rute til Miami med fire ugentlige afgange. Norwegian åbnede i 2016 nye interkontinentale ruter til Boston og Las Vegas, og annoncerede åbningen af en ny sommerrute til Oakland i 2017. Derudover åbnede Ural Airlines en vintersæsonrute til Jekaterinburg, Rusland.

USA-trafikken alene voksede i 2016 med 17,1%, og CPH fortsatte dermed udviklingen som Nordeuropas knudepunkt med et støt stigende antal ruter til andre verdensdele.

Inden for Europa åbnede ruter til en række nye destinationer i 2016, som f.eks. Lyon med easyJet, Sofia og Skopje med Wizz Air samt Porto med Ryanair og Groningen med Nordica. Samtidig voksede kapaciteten på 75 eksisterende europæiske destinationer, og den samlede kapacitet blev øget med 8,5%.



Antal afgående og ankommende fly

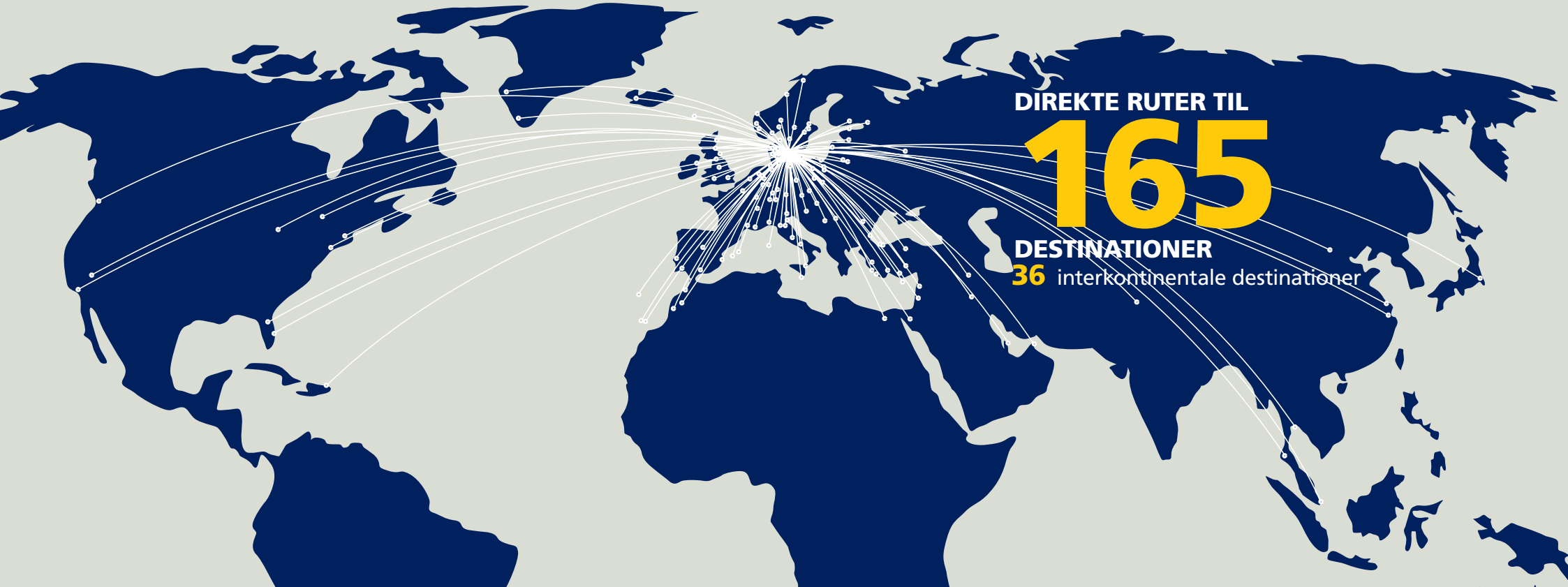
265.784

Samlet set var årets nettotilgang på ruter til uservicerede destinationer på ni, eftersom 14 ruter åbnede, og fem ruter blev lukket i løbet af året. Både eksisterende og nye flyselskaber begyndte at operere til ti destinationer, der allerede var serviceret, og seks ruter blev lukket, således at nettotilgangen på ruter til servicerede destinationer lå på fire.

De mange nye ruter er resultatet af det fortsat stærke ruteudviklingsarbejde, som igen i år blev kåret til at ligge i top fem i verden, da flyselskaberne ved World Routes i Chengdu i oktober vurderede lufthavnene i kategorien 20-50 mio. rejsende.

Segmenternes resultater

Flyvesikkerhed som 1. prioritet
Flyvesikkerhed er naturligt et afgørende fokusområde for CPH, både i den daglige drift og i den løbende udbygning af lufthavnen. Formålet er at sikre, at risikoen for, at lufthavnen bidrager til en hændelse, reduceres til et niveau, der er så lavt som muligt. Et vigtigt element heri er, at medarbejdere, der har været involveret i en flyvesikkerhedsmæssig hændelse, har incitament til at indberette denne. Derfor lægger CPH's safety-politik stærkt vægt på, at medarbejdere behandles med respekt, og at de – uden bekymring for sanktioner – kan foretage egenindberetning til CPH's Safety Manager, hvis de bliver involveret i en hændelse, der havde eller kunne have haft indflydelse på flyvesikkerheden. Siden introduktionen af CPH's egenindberetningsordning i 2011 kan det konstateres, at den er solidt fæstnet i kulturen blandt medarbejderne hos både groundhandlere, brændstofselskaber, cateringfirmaer, entreprenører og andre større og mindre operatører, der færdes dagligt ude på airside i lufthavnen. Det betyder, at CPH's viden om forhold relateret til flyvesikkerhed systematisk forbedres, således at styringen af flyvesikkerheden virker. I 2016 var antallet af tæt-på-hændelser 7,15 pr. 10.000 operationer, hvilket er et godt stykke inden for målet. Vi vil i 2017 tage det første skridt mod at introducere konceptet Safety-II, hvor essensen er ikke kun at fokusere på fejl og hændelser, men også at lære af best practice.



Segmenternes resultater

Europas mest effektive lufthavn

For 11. gang blev Københavns Lufthavn i 2016 udnævnt af Air Transport Research Society til Europas mest effektive lufthavn. Særligt CPH's årelange fokus på at optimere og automatisere processer for både passagerer, flyselskaber og groundhandlingselskaber er baggrund for den fine pris. Som eksempel har CPH gennemført et bagageprojekt med SAS, der reducerer mængden af bagage, som skal eftersendes. Det sparer fremover SAS for DKK 20 mio. om året. Det er blot ét af en række eksempler, som skal gøre flyselskabernes operation i Københavns Lufthavn mere effektiv, så flyselskaberne vælger at etablere eller udbygge deres forretning i Københavns Lufthavn.

Fokus på effektiviseringer og dermed reduktion af omkostningerne ved at operere i Københavns Lufthavn gavner både flyselskaber, groundhandlingselskaber, forpagtere i shoppingcentret og CPH. Sammenlignet med 2015 er det i 2016 lykkedes at sænke omkostningerne pr. passager med 2,4%, når der korrigeres for særlige forhold, trods øget regulering.

Punktlighed er et af CPH's vigtigste mål for en effektiv drift i Københavns Lufthavn. Mindst 85% af trafikken skal i 2018 afvikles rettidigt, hvilket vil sige med under 15 minutters forsinkelse. I 2016 blev 80,5% af trafikken afviklet rettidigt. Punktligheden var påvirket af generelle udfordringer med trafikkøer i det europæiske luftrum, som betød flyforsinkelser over hele Europa i de travle sommermåneder.

For at fortsætte optimeringen med færre forsinkede afgange fra Københavns Lufthavn og flere ankomster til tiden, har vi i tæt samarbejde med flyselskaber, flykontrol og groundhandlere efter flere års planlægning udrullet et stort EU-initiativ, der skal bidrage til en mere effektiv og rettidig afvikling af flytrafikken i hele Europa. Projektet Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) gennemføres i en række europæiske lufthavne i disse år og går ud på at højne det fælles informationsniveau blandt flyselskaber, flykontrol, groundhandlingselskaber og lufthavnen, så planlægningen af både ankomster og afgange optimeres, og ressourcer udnyttes bedre til gavn for flyselskaber og groundhandlingselskaber – og ikke mindst passagererne.

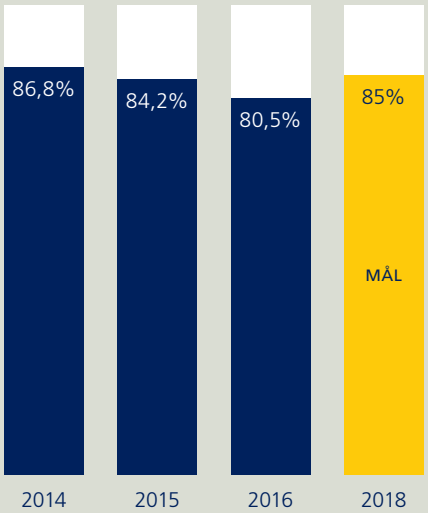
CARGO

Mængden af luftfragt via Københavns Lufthavn lå i 2016 på 423.000 tons.

I 2017 vil CPH have fuldt fokus på udvikling af lufthavnens østområde med etablering af Airport Business park, som skal tiltrække investeringer fra nye og eksisterende samarbejdspartnere, for at lufthavnens fragtkapacitet med tiden kan fordobles fra 500.000 til 1.000.000 tons årligt. Konkret er et areal på 300.000 m^2 tiltænkt at kunne tiltrække f.eks. e-handelslager, temperaturreguleret lager til farma- og biotekindustrien samt kontorfaciliteter for internationale virksomheder med et særligt behov for at rejse og lign. Realiseringen af potentialet i Airport Business Park kræver en ændring af Københavns Lufthavns planmæssige rammer, og CPH er derfor i dialog med relevante myndigheder om dette. Airport Business Park støtter CPH's ambition om at vokse til 40 mio. passagerer årligt, da en stor del af indtjeningen på langdistanceruterne kommer fra fragt i passagerflyenes lastrum – såkaldt belly cargo.

MÅLSTATUS

PUNKTLIGHED



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

Segmenternes resultater

INVESTERINGER I 2016

CPH er godt i gang med at gennemføre Expanding CPH-planen – den ambitiøse vækstplan om at udvide lufthavnen og skabe plads til flere fly, rejsemål og passagerer. Når lufthavnen har nået målet om 40 mio. passagerer om året, vil CPH have investeret samlet omkring DKK 20 mia. i, hvad der vil være et af de største danske privatfinansierede anlægsprojekter i nyere tid. Vækstplanen vil skabe flere end 12.500 byggejobs i anlægsperioden og skabe grobund for flere end 9.000 yderligere permanente arbejdspladser, når planen er gennemført. De seneste år har CPH holdt et investeringsniveau i størrelsesordenen DKK 1 mia. om året, og i 2016 udgjorde investeringerne DKK 1.033,5 mio.

En af de væsentligste investeringer i 2016 var udvidelsen af den centrale sikkerhedskontrol. Projektet fordobler arealet i sikkerhedskontrollen og skaber yderligere fem kontrolspor. Derudover bygges der 1.500 nye m^2 til passagererne i stueplan i Terminal 2. Byggerierne er klar i løbet af 2017.

I oktober 2016 startede de første to af fire projekter med det fælles formål at moderniserе og udbygge Terminal 3 landside. Først med en ombygning af Tolden og flytningen af udgangen fra bagageudleveringen tættere på taxaer og busser. Det vil skabe et mere naturligt flow i terminalen. Samtidig gik den nødvendige udskiftning af det slidte granitgulv i gang. Det sker i etaper for at forstyrre dagligdagen mindst muligt. De to projekter er planlagt færdige omkring sommeren 2017.

I løbet af 2016 er der bl.a. også moderniseret og ombygget busgates ved Finger C, etableret nye standpladser, renoveret baner og rulleveje samt opgraderet diverse IT-systemer. Desuden har CPH i samarbejde med Københavns Politi taget et nyt system til selvbetjent paskontrol i brug. Systemet ABC (Automatic Border Control) gør det muligt for borgere fra Schengen-lande med biometrisk pas at benytte automatiske e-gates, når de rejser til og fra destinationer uden for Schengen-området.

På det ikke-aeronautiske område er der bl.a. investeret i etableringen af et nyt budgetparkeringsanlæg, P19, der med 1.000 nye p-pladser øger CPH's parkeringskapacitet med ca. 10%. Der er en høj efterspørgsel efter parkeringspladser i budgetkategorien.

PLANLAGTE TILTAG I 2017

To store projekter vil præge 2017:

- Første fase af en ny Finger E på 22.000 m^2 med syv standpladser til både narrow- og widebody-fly. Dette projekt er planlagt færdigt i 2019.
- En markant udvidelse på 4.000 m^2 af det travle passageromrade i Terminal 2 mellem Finger A og Finger B. Denne udbygning er planlagt færdig i løbet af 2018.

Samtidig igangsættes endnu et projekt i Terminal 3 – en etablering af en genvej i første sals højde fra metroen direkte til den centrale sikkerhedskontrol og Terminal 2, som dermed vil aflaste check-in-området i stueetagen i Terminal 3.

Derudover vil der i 2017 blive arbejdet yderligere med udbygning og opgraderinger af flyenes standpladser og rulleveje samt fortsatte IT-projekter.

FREMTIDENS LUFTHAVN MED PLADS TIL 40 MIO. PASSAGERER OM ÅRET

Segmenternes resultater

ROSKILDE LUFTHAVN

Antallet af operationer i Roskilde Lufthavn steg i 2016 med 5,5%, mens antallet af passagerer faldt 1%, hvilket primært skyldes færre troppetransporter af det danske forsvar. Øget efterspørgsel efter piloter til såvel fastvingede fly som helikoptere er med til at forøge antallet af operationer. Samtidig fastholdt Roskilde Lufthavn sin position som Danmarks foretrukne uddannelsessted for piloter med ca. 30.000 skoleflyvninger årligt, og i 2016 etablerede endnu en flyskole sig i lufthavnen.

Foruden at være et vigtigt uddannelsessted er Roskilde Lufthavn en af Europas førende business-lufthavne, hvor der hvert år lander og letter ca. 10.000 private business jets. I 2016 blev lufthavnen kåret som bedste lufthavn til håndtering af Business Aviation af magasinet *European Business Air News* i dets undersøgelse af mere end 400 Fixed-Base Operators i Europa, Afrika, Mellemøsten og Rusland. Roskilde Lufthavn tilbyder ud over personlig service til flykunder også konferencefaciliteter og har lagt ramme til forskellige events, herunder Roskilde Airshow.

Segmenternes resultater

AERONAUTISK SEGMENT

Omsætning

Den samlede aeronautiske omsætning steg 10,0%, primært drevet af stigningen i antal passagerer på 9,1% og især stigningen i antallet af internationalt afgående passagerer på 9,4%. Stigningen er også præget af den årlige prisindeksregulering på 0,46% af samtlige aeronautiske afgifter pr. 1. april 2016.

Startafgifterne steg 6,9%, primært grundet en stigning i startvægten på 7,3%. Startvægten for passagerrelaterede flyoperationer steg 8,9%, mens startvægten for cargooperationer faldt 16,6%. Antallet af passagerrelaterede operationer steg 4,6%, mens cargorelaterede operationer faldt 6,1%.

Passagerafgifterne steg 8,5%, hvilket hovedsageligt skyldes et ændret passagermix samt stigning i antallet af lokaltafgående internationale passagerer, herunder især fra CPH Go.

Security-, Explosives Trace Detection (ETD)- og handlingafgifterne steg samlet DKK 107,9 mio. til DKK 761,7 mio., svarende til 14,2%, primært grundet ændret passagermix med flere lokaltafgående passagerer til internationale afgange. CPH's afholdte omkostninger vedr. regulering af ETD er indeholdt i omsætningen fra 1. september 2015. Ligeledes har langt flere passagerer benyttet CPH Express-sporene i sikkerhedskontrollen.

Driftsresultat (EBIT)

EBIT steg, primært grundet passagervæksten. Personaleomkostningerne er højere grundet øgede sikkerhedskrav og passagervækst, og afskrivningerne steg som følge af øgede aeronautiske investeringer. Eksterne omkostninger er fastholdt på et stabilt niveau i forhold til væksten.

DKK mio.	2016	2015	Udv.	Pct.
FINANSIELLE RESULTATER				
Omsætning	2.600,2	2.364,5	235,7	10,0%
Andre driftsindtægter	6,2	3,1	3,1	100,0%
Driftsresultat (EBIT)	605,9	483,3	122,6	25,4%
Segmentaktiver	7.868,3	7.448,4	419,9	5,6%

DKK mio.	2016	2015	Udv.	Pct.
OMSÆTNING				
Startafgifter	459,7	430,2	29,5	6,9%
Passagerafgifter	1.199,2	1.105,7	93,5	8,5%
Securityafgifter	621,0	556,7	61,3	11,0%
ETD-afgifter	39,5	10,9	28,6	-
Handling	209,0	191,1	17,9	9,4%
Opholdsafgifter, CUTE m.v.	71,8	66,9	4,9	7,4%
I alt	**2.600,2**	**2.364,5**	**235,7**	**10,0%**

Segmenternes resultater

IKKE-AERONAUTISK SEGMENT

Omsætning

Koncessionsindtægterne fra shoppingcentret steg 4,3% i 2016, hovedsageligt som følge af stigningen i afgående passagerer og et forbedret shop- og brand-mix inden for specialbutikker og restauranter. TAX FREE-butikkerne er på niveau med 2015.

Omsætningen fra parkering steg 11,4%. Væksten skyldes en fortsat styrket online- og medieindsats, bl.a. i Sverige, samt et større antal passagerer. Derudover har en ændret prisstruktur været med til at øge den gennemsnitlige transaktionsværdi.

Øvrige indtægter steg 15,0%, hovedsageligt som følge af implementeringen af reklamekontrakten med Airmagine, der ikke var fuldt implementeret i 2015. Ligeledes har biludlejning bidraget positivt til stigningen.

Omsætningen fra hotelaktiviteten steg 6,9%, hvilket primært skyldes højere indtægter fra værelsesudlejning.

Øvrige indtægter indeholder primært stigende indtægter fra vores internationale konsulentafdeling som følge af konsulentassistance for IGA (Istanbul New Airport) samt stigende PRM-omsætning, som dog er non-profit for CPH.

Driftsresultat (EBIT)

EBIT steg 8,4% i 2016 i forhold til 2015. Stigningen skyldes primært den højere omsætning samt et stabilt omkostningsniveau i forhold til væksten.

DKK mio.	2016	2015	Udv.	Pct.
FINANSIELLE RESULTATER				
Omsætning	1.821,7	1.697,4	124,3	7,3%
Driftsresultat (EBIT)	1.193,0	1.100,9	92,1	8,4%
Segmentaktiver	2.922,8	2.890,6	32,2	1,1%
Kapitalandele i associerede virksomheder	0,4	0,4	-	-

DKK mio.	2016	2015	Udv.	Pct.
KONCESSIONSINDTÆGTER				
Shoppingcenter	793,0	759,9	33,1	4,3%
Parkering	363,7	326,4	37,3	11,4%
Øvrige indtægter	57,8	50,3	7,5	15,0%
I alt	**1.214,5**	**1.136,6**	**77,9**	**6,9%**
LEJEINDTÆGTER				
Udlejning af lokaler	115,2	114,8	0,4	0,3%
Udlejning af arealer	56,4	54,6	1,8	3,3%
Øvrige lejeindtægter	6,5	7,0	-0,5	-7,2%
I alt	**178,1**	**176,4**	**1,7**	**1,0%**
SALG AF TJENESTEYDELSER M.V.				
Hotelaktivitet	227,5	212,8	14,7	6,9%
Øvrige	201,6	171,6	30,0	17,4%
I alt	**429,1**	**384,4**	**44,7**	**11,6%**

Sociale resultater

Som en af Danmarks største arbejdspladser og trafikalt knudepunkt for millioner af rejsende har vi 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. 2.498 af disse personer er ansat i CPH. Vi tager vores 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 2016.

SOCIALE MÅLSÆTNINGER:

ARBEJDSMILJØ OG SUNDHED

- Den samlede score i CPH's trivselsindeks skal være mindst 83 på en skala fra 0 til 100 i CPH's engagementsundersøgelse i 2020.
- Sygefraværet skal højst være 4,5% i 2020.
- Antallet af arbejdsulykker skal højst udgøre 9,0 pr. mio. arbejdstimer i 2020 (nyt mål).*

MANGFOLDIGHED OG INKLUSION

- CPH skal stræbe efter en andel af kvinder i bestyrelsen på 33% i 2017.
- CPH skal stræbe efter en andel af kvindelige ledere, der svarer til andelen af kvinder i den samlede arbejdsstyrke.
- Antallet af lærlinge og kontorelever skal stige til 25 i 2020 (nyt mål).**

FORRETNINGSETIK

- I 2015 skal CPH have udviklet et Contract Management-system til håndtering af kontrakter med leverandører.***

** I 2015 nåede CPH det oprindelige 2020-mål om maksimalt 13,5 arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer. Derfor er et nyt mål fastsat i 2016.*

*** Eftersom det oprindelige mål på 21 lærlinge og kontorelever blev nået i 2015, er et nyt mål fastsat i 2016.*

**** CPH har i 2016 revurderet målet. Det betyder, at vi i løbet af året har arbejdet videre med processer, kravspecifikation, tilbudsfase og planlægning af systemimplementeringen, og vi forventer at kunne implementere et nyt system i løbet af 2017.*

Sociale resultater

ARBEJDSMILJØ OG SUNDHED

Højt engagement og trivsel

CPH arbejder løbende på at sikre medarbejdernes motivation, trivsel, sundhed og sikkerhed, og det er vigtigt for os løbende at måle effekten af vores forskellige interne indsatser som f.eks. lederudvikling og strategiudvikling samt vurdere medarbejdernes sundhed, trivsel og udvikling. Vi foretager derfor årligt en engagementsmåling, som omfatter alt fra kommunikation og samarbejde til udvikling, trivsel og arbejdsmiljø. 88% af medarbejderne svarede på engagementsmålingen i 2016, hvilket er et flot resultat, men dog en nedgang i forhold til 92% året før. Målingen viste bl.a., at medarbejderne i CPH har en høj jobtilfredshed. Trivselsindekset, som er en gennemsnitlig score af 13 udsagn om bl.a. samarbejde, nærmeste leder, værdier, arbejdsmængde og tilfredshed m.v., blev fastholdt på 81% ligesom i 2015. Målet er, at trivselsindekset i 2020 er 83.

Medarbejderudvikling og -performance

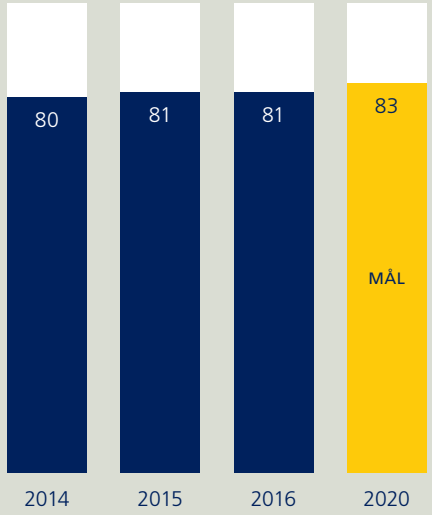
Det er afgørende for CPH's succes at videreudvikle medarbejdernes kompetencer. En af indsatserne på kompetenceområdet i 2016-17 er engelskundervisning til ca. 450 medarbejdere, der primært arbejder i en safety-relateret kontekst. CPH ønsker at opkvalificere denne medarbejdergruppes kompetencer, så de er bedre i stand til at arbejde i en dagligdag, hvor dele af kommunikationen foregår på engelsk, f.eks. myndighedskrav, som lufthavnen er omfattet af. Kompetenceløftet kan på sigt give CPH mulighed for at arbejde med alle vores safety-procedurer på engelsk i stedet for dansk.

Med Service Excellence stræber CPH efter at levere ekstraordinære passageroplevelser på en bevidst, konsekvent og effektiv måde. Vi arbejder fortsat på at udvikle kompetencerne inden for Service Excellence til ca. 670 medarbejdere samt lægge grunden til at udbyde mere fokuseret kompetenceudvikling inden for digitalisering og effektive processer primo 2017.

MÅLSTATUS

TRIVSEL

Den samlede score i CPH's trivselsindeks skal være mindst 83 på en skala fra 0 til 100 i CPH's engagementsundersøgelse i 2020. For mere information se note 14 på side 125.



PERSONALEPOLITIK – UDDRAG

Københavns Lufthavns særlige betydning for Danmark og Øresundsregionen stiller høje krav til os som virksomhed og til vores medarbejdere.

Vi ønsker at tiltrække og fastholde en bredt sammensat medarbejderskare, hvor der er plads til alle.

Vi ønsker at optræde ansvarligt over for det enkelte menneske, og derfor anses enhver form for chikane, herunder seksuel chikane, mobning og handlinger, der kan virke krænkende, som uacceptabel adfærd.

CPH har medarbejdere i alle stadier af arbejdslivet, og vi søger, under hensyntagen til virksomhedens behov, at skabe de bedste rammer for, at medarbejderne kan få det arbejdsliv, der passer til dem.

Sociale resultater

CPH har en medarbejderbonusordning, hvor der opstilles fælles mål, som alle medarbejdere har mulighed for at påvirke. Derigennem kan de være med til at påvirke resultatet og modtage bonus, såfremt målene nås.

Helhedsorienteret ledelse

I 2016 har CPH introduceret et nyt ledelsesprogram kaldet "Lead the Way – the runway to strategy and leadership". Med programmet ændres perspektivet fra at have fokus på den enkeltes udvikling og resultater til at arbejde med ledelse bredt og på alle ledelsesniveauer. Lead the Way er et forløb, som skal hjælpe alle vores ledere med at eksekvere vores strategi. Lead the Way skal være med til at skabe en stærk, vindende kultur i CPH og sikre, at lederne skaber og bidrager til empowerment og helhedsorienteret ledelsestænkning på tværs af CPH.

Fokus på at nedbringe sygefravær

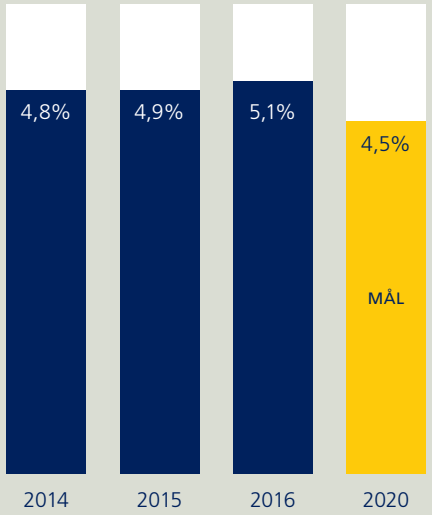
For at forebygge sygefravær tilbydes medarbejderne i CPH sundhedstjek og rådgivning om motion, stress, kost og misbrug samt gratis fysioterapi og adgang til motionsfaciliteter. I 2020 er målet et sygefravær på højst 4,5%. I 2016 var der en lille stigning i sygefraværet til 5,1% fra 4,9% i 2015. Stigningen skyldes bl.a. en lidt højere andel af langtidssyge.

For at reducere sygefraværet har CPH gennemført en række initiativer – bl.a. "Health Leadership", hvor lederne bliver klædt på til at spotte symptomer på mistrivsel samt prioritere og afholde trivselssamtaler på en anerkendende måde. I 2016 fastholdt vi vores fokus på at holde kontakten med langtidssygemeldte medarbejdere og udarbejde handlingsplaner, som kan hjælpe dem med at vende tilbage til arbejdspladsen. Desuden igangsatte vi konkrete initiativer i de afdelinger, der har udfordringer med fravær og det psykiske arbejdsmiljø.

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 CPH's sundhedscenter, hvor de får råd og vejledning om den bedst egnede behandling og genoptræning. Initiativet er fastholdt i 2016.

MÅLSTATUS

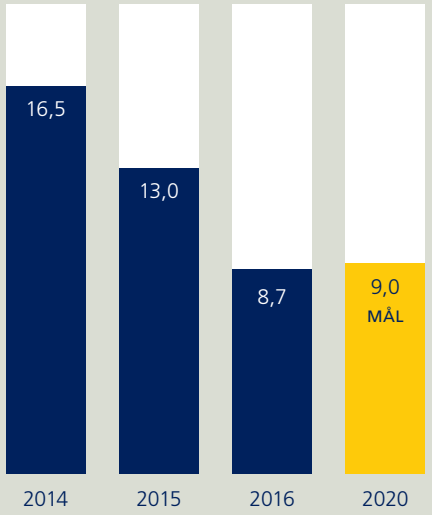
SYGEFRAVÆR



Sygefraværet skal højst være 4,5% i 2020.

MÅLSTATUS

ARBEJDSULYKKER



Antallet af arbejdsulykker skal højst udgøre 9,0 pr. mio. arbejdstimer i 2020.

Sociale resultater

Færre arbejdsulykker
En anden væsentlig indikator for arbejdsmiljøet er antallet af arbejdsulykker. CPH har igennem flere år arbejdet målrettet med at nedbringe antallet af arbejdsulykker.

I 2015 indfriede CPH sit hidtidige 2020-mål om højst 13,5 arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer, og målsætningen blev derfor skærpet til 9,0. I 2016 oplevede CPH igen et betydeligt fald i antallet af arbejdsulykker til 8,7 pr. mio. arbejdstimer fra 13,0 i 2015. Forbedringen skyldes vores skærpede fokus på at forebygge arbejdsulykker. Derudover var der i 2016 også et betydeligt fald i antallet af arbejdsulykker med mindst tre dages fravær, dvs. de alvorligere ulykker.

CPH's bygge- og anlægsprojekter er kendetegnet ved, at de i stort omfang udføres af eksterne firmaer og håndværkere, der dagligt arbejder på lufthavnsområdet. CPH har i 2016 styrket og insourcet tilsynet med arbejdsmiljøet ved projekterne for at undgå arbejdsulykker og minimere risici samt modvirke muligheder for social dumping.

REDUKTION TIL

8,7

arbejdsulykker
pr. mio. arbejdstimer
fra 13,0 i 2015

Renere luft
CPH tager ansvar for de mennesker, der arbejder på lufthavnens område, og gør en aktiv indsats for arbejdsmiljøet i lufthavnen. Centralt i dette arbejde er vores indsats for at nedbringe antallet af ultrafine partikler. Indsatsen har i perioden 2011-2015 medført en reduktion på mere end 50% på den centrale del af lufthavnens forplads, og målinger for 2016 viser, at reduktionen fastholdes. Dette er bl.a. opnået ved at skubbe flyene ud til rullevejene inden opstart og udskifte de mest forurenende køretøjer.

I 2016 fortsatte CPH med at erstatte dieselkøretøjer med mere miljøvenlige alternativer, og det samlede antal af gasbiler tæller nu 23. Gasbilerne kan tanke på vores to gastankstationer, som i 2014 og 2015 blev etableret i samarbejde med HMN Gashandel, og hvor mindst 25% af den tankede gasmængde er biogasbaseret. Den ene gastankstation ligger offentligt tilgængeligt og er derfor mulig for alle at benytte. Ud over de 23 gasbiler har CPH en række elkøretøjer til specialformål samt to elpersonbiler. Ved hver udskiftning af et køretøj vurderer vi nøje muligheden for at udskifte køretøjet til et mere miljøvenligt alternativ end diesel, f.eks. gas- eller elbil.

Et stort forskningsprojekt om ultrafine partikler, hvor 70.000 mænds sygdomsregistre siden 1985 er blevet undersøgt, blev offentliggjort i 2016. Københavns Lufthavn er den første lufthavn i verden, der har deltaget i en sådan undersøgelse. Forskningsprojektet konkluderede, at udendørs arbejde i lufthavnen ikke medfører en øget risiko for hjertekarsygdomme, KOL eller astma sammenlignet med, hvis man arbejder andre steder. Forskningsprojektet havde ingen konklusioner i relation til risikoen for lunge- og blærekræft. Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø har derfor taget initiativ til et nyt forskningsprojekt, som CPH også bidrager aktivt til. Målet er at indsamle ultrafine partiker fra fly, undersøge deres kemiske sammensætning og sammenligne dem med partikler fra dieselmotorer. Vi håber, at undersøgelsen kan bidrage til at skaffe yderligere viden om luftforurening og ultrafine partiklers påvirkning af miljø og mennesker.

CPH vandt i 2016 en "Airports Going Green Award" for arbejdet med luftkvalitet.

Læs mere om luftkvalitetsprogrammet på: www.dit.cph.dk/luftkvalitet

Sociale resultater

MANGFOLDIGHED OG INKLUSION

I CPH mener vi, at en mangfoldig arbejdsstyrke er nødvendig for at sikre fremtidig vækst og skabe en god relation til passagerer, samarbejdspartnere og andre interessenter. Københavns Lufthavn spiller en væsentlig rolle i det danske samfund, og passagererne og samarbejdspartnerne har en international baggrund, som kræver et mangfoldigt mindset og forståelse.

I 2016 har CPH udrullet en ny strategi for mangfoldighed og inklusion. Strategien fokuserer indledningsvist på køn, alder og multikultur, hvor vi vil prioritere indsatserne for at sikre den fornødne mangfoldighed og drage nytte af de kompetencer, baggrunde og viden, som mangfoldigheden giver. I forlængelse af den nye strategi har CPH i 2016 underskrevet Det danske charter for mangfoldighed, ligesom Københavns Mangfoldighedscharter tidligere er underskrevet.

Køn

CPH kan opnå bedre forretningsmæssige resultater ved at have mangfoldige ledere, da mangfoldighed i køn, alder og erfaring m.v. betyder forskellig ledelsesstil, arbejdskultur, mere innovation, bedre networking, forretningsudvikling m.m. Vores nye mangfoldighedsstrategi sætter fokus på køn – ikke blot for at øge det samlede antal kvindelige ledere, men for at sikre, at der er den rigtige kønsfordeling i hele organisationen. Da andelen af kvindelige ledere er underrepræsenteret i CPH, er det vores politik at øge andelen af kvinder i bestyrelsen og i ledende stillinger. Vi kræver bl.a., at rekrutteringsbureauer skal præsentere mindst én kandidat af hvert køn, når opslåede stillinger skal besættes.

I 2016 var andelen af generalforsamlingsvalgte kvinder i bestyrelsen uændret 17%. Det er målet, at andelen af kvinder i bestyrelsen skal være 33%, svarende til andelen af kvinder i CPH's generelle medarbejderstyrke i 2012.

Kønsfordelingen blandt CPH's ledere var i 2016 70% mænd og 30% kvinder (2015: 72% og 28%). Det viser dermed en lille stigning i andelen af kvindelige ledere i 2016. Det er dog målet, at andelen af kvindelige ledere skal stemme overens med andelen af kvinder i den generelle medarbejderstyrke i CPH, som i 2016 lå på 35%. Den begrænsede udvikling i balancen mellem kvindelige og mandlige ledere kan i stor udstrækning tilskrives en meget lille udskiftning blandt lederne i 2016.

CPH vil i 2017 etablere et mentorprogram for kvindelige medarbejdere med lederambitioner.

Alder

Det rette mix af yngre og ældre generationer er afgørende for at udvikle CPH's forretning. Yngre medarbejdere har ofte bedre føling med nye tendenser, mens ældre medarbejdere kan bidrage med livserfaringer og viden om best practice.

Ved udgangen af 2016 havde CPH 18 lærlinge og kontorelever, primært inden for det tekniske område samt kontor/administration, og 36 studentermedhjælpere. CPH har sat som mål, at antallet af lærlinge, kontorelever og trainees skal stige til 25 frem mod 2020. CPH vil etablere et graduate-program i 2018.

Vi påbegyndte i 2016 udarbejdelsen af en ny seniorpolitik, som sikrer bedre rammevilkår for seniormedarbejdere, herunder giver relevante medarbejdere muligheden for at få et skånejob.

Multikultur

Vi ønsker et mere internationalt mindset for bedre at kunne møde passagerer og samarbejdspartnere, uanset hvor de kommer fra, og for at være mere innovative og implementere nye tiltag og produkter hurtigere.

CPH vil udvikle dette dels gennem en gradvis ændring af medarbejdernes mindset og multikulturelle forståelse, hvor bl.a. lederne lærer om mangfoldig og inkluderende ledelse, dels ved at ansætte medarbejdere med international baggrund, f.eks. ved i højere grad at rekruttere internationalt til de vigtigste nøglepositioner.

Sociale resultater

FORRETNINGSETIK

Som en af Danmarks største arbejdspladser og trafikalt knudepunkt for millioner af rejsende har vi et ansvar for de mange mennesker, der på den ene eller anden måde påvirkes af CPH. Derudover samarbejder vi med en masse forskellige partnere, og vi køber varer og tjenester hos over 3.000 leverandører for samlet set mere end DKK 1 mia. årligt. Det medfører også et ansvar for, at vi som samarbejdspartner og indkøber beskytter miljø og klima samt de mennesker, som vi påvirker gennem vores værdikæde.

Antikorruption

I CPH tolererer vi ikke korruption eller bestikkelse, herunder "smørelse". Det kan have alvorlige konsekvenser for CPH og den enkelte medarbejder, hvis en medarbejder er involveret i korruption eller bestikkelse, og vi har derfor opsat en række værn for at minimere risikoen for korruption og bestikkelse.

CPH's medarbejderrettede Code of Conduct, "Retningslinjer for etisk adfærd for medarbejdere", blev introduceret i 2013 og har til formål at støtte vores medarbejdere i de situationer, hvor der opstår dilemmaer, og sikre, at vores samspil med omverdenen og hinanden er baseret på sunde etiske principper. Ud over at sammenfatte de forventninger, CPH har til medarbejdernes håndtering af forhold som afpresning, bestikkelse og korruption beskriver den også CPH's forventninger til medarbejdernes adfærd i forhold til bl.a. flyvesikkerhed, arbejdsmiljø, fortrolig information, IT-sikkerhed, ekstern kommunikation, miljø og energi.

Da det er helt centralt for CPH, at der ikke kan stilles spørgsmålstegn ved medarbejdernes troværdighed i forhold til at håndtere kunder, leverandører eller samarbejdspartnere i en professionel relation, har CPH desuden uddybet retningslinjerne for modtagelse af gaver samt deltagelse i arrangementer og rejser i en detaljeret gavepolitik.

Gennem CPH's interne kontrolsystemer overvåges bl.a. virksomhedens eksponering mod bestikkelse, brud på etiske politikker og andre risici, og den samlede risikoeksponering vurderes for at sikre, at eventuelle svagheder identificeres og imødegås på et så tidligt tidspunkt som muligt. For at styrke effektiviteten af risikostyring, compliance og interne kontroller er CPH organiseret efter modellen "three lines of defense". Læs mere om dette i afsnittene "Risikostyring og risici" på side 54-59 og "Selskabsledelse" på side 62-63.

For at sikre en klar ansvars- og rollefordeling i beslutningsprocesser har CPH implementeret en række politikker af generel og bindende karakter. Herved sikres gennemsigtige beslutningsprocesser, inddragelse af relevante afdelinger, styrket samarbejde mellem forretningsområder, at beslutninger træffes på rette organisatoriske niveau, samt bedre risikostyring. Politikkerne vedrører projekter, kontrakter, betalinger, regler og CPH's eksterne kommunikation. Blandt andet er det klart defineret, hvem der har myndighed til at forpligte CPH, når der indgås aftaler, og hvem der skal inddrages inden. Politikken i forhold til betaling definerer, hvem der har beføjelse til at godkende betalingstransaktioner på bestemte niveauer, og er baseret på "fire øjne"-godkendelse.

For at fremme en åben virksomhedskultur, hvor alle frit kan ytre sig, ikke mindst hvis man oplever uregelmæssigheder eller ulovligheder, lancerede CPH i 2012 en whistleblower-ordning. Her kan medarbejdere og andre interessenter i god tro foretage anonyme eller ikke-anonyme indberetninger om alvorlige forhold. Vi opfordrer alle, der får viden om ulovlig eller uetisk adfærd i CPH, til at indberette dette enten gennem de normale kommunikationskanaler i CPH eller ved at benytte whistleblower-portalen. Portalen drives af en uafhængig part, Human Time, og er et anonymt, sikkert og brugervenligt system. Der findes yderligere information om brugen af whistleblower-ordningen og vores procedurer for håndtering af indberetninger i vores whistleblower-politik på whistleblower-portalen. Find linket til portalen på: www.dit.cph.dk

I 2016 har CPH fortsat implementeringen og fastholdelsen af de gældende procedurer, og vores løbende kontroller har ikke givet anledning til bemærkninger eller ændringer.

Sociale resultater

En ansvarlig samarbejdspartner

Tilbage i 2012 konkretiserede vi vores krav til leverandører i en Code of Conduct, der med udgangspunkt i principperne i FN's Global Compact forpligter vores leverandører til at efterleve generelt anerkendte etiske regler, bekæmpe korruption, arbejde for et godt arbejdsmiljø og beskytte miljøet. CPH's Code of Conduct har siden været fast tillæg til alle standardkontrakter, og over 90% af vores leverandører har forpligtet sig til vores Code of Conduct. CPH's Code of Conduct er offentligt tilgængelig på: www.dit.cph.dk

For også at fremme ansvarlig adfærd hos vores samarbejdspartnere indarbejdede vi i 2015 FN's Global Compact-principper i standardlejekontrakten for forpagtere i lufthavnens shoppingcenter med effekt fra 2016. Dette betyder, at alle forpagteraftaler indgået efter 1. januar 2016 indeholder en Global Compact-klausul, som forpligter forpagteren til at overholde FN's Global Compacts ti principper og til at orientere CPH om enhver eventuel manglende overholdelse. I 2016 har vi indgået 15 nye aftaler, hvori Global Compact-klausul indgår.

Respekt for menneskerettigheder

CPH støtter og respekterer menneskerettighederne og deltager ikke i nogen form for aktiviteter, der overtræder disse rettigheder. Konkret arbejder vi på at sikre overholdelse af menneskerettighederne i forbindelse med sikkerhedstjek af passagerer og håndtering af personoplysninger. Se side 42 for information om arbejdet med mangfoldighed på arbejdspladsen.

Overholdelse af passagerernes menneskerettigheder er en integreret del af uddannelsen af alle CPH's vagtfunktionærer, der arbejder i lufthavnens sikkerhedskontrol. I 2016 har alle nyansatte securitymedarbejdere gennemgået den obligatoriske uddannelse, som bl.a. indeholder forhold vedrørende religion, etnicitet, mangfoldighed og kulturel forskellighed. Personeftersyn gennemføres altid af en securitymedarbejder af samme køn som passageren.

I forhold til håndteringen af de data, der opsamles i forbindelse med overvågningen af Københavns Lufthavns område, er der fastsat klare procedurer for CPH's behandling af de optagne billeder. Dette indebærer, at kun et begrænset antal medarbejdere har adgang til overvågningsbillederne, og adgangen til brugen af billederne, samt hvor længe de opbevares, er underlagt restriktioner. Området er reguleret dels af TV-overvågningsloven, dels af persondataloven.

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.

CPH har i 2016 ikke modtaget klager relateret til anvendelse eller håndtering af personfølsomme oplysninger og data.

Miljømæssige resultater

CPH's 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 vi arbejder målrettet for at mindske udledningen af CO_2, og det nære miljø angående områder som støj, luft, affald, jord, vand og natur.

Selv om CPH's ansvar kun omfatter de aktiviteter, som er under virksomhedens direkte kontrol, søger vi 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 vores arbejde er altid overholdelse af miljø-, klima- og energikrav i lovgivningen. Vi 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 2016.

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.

Miljømæssige resultater

ENERGI

Vækst uden større energiforbrug

Det er CPH's målsætning, at passagervækst ikke skal medføre et større samlet energiforbrug hos CPH. Derfor arbejder vi målrettet med at reducere energiforbruget pr. passager gennem energibesparelser, der svarer til det højere energiforbrug, som passagervæksten forventes at skabe.

Vi har gennem de seneste år arbejdet intensivt med lysprojekter og integration af LED-lys i eksisterende installationer. Som et af de større projekter i 2016 har vi implementeret LED-lys på 2. sal i Finger D, som både resulterede i en energibesparelse og i en stor driftsbesparelse, da LED-lysets levetid er ca. 5 gange så lang som et traditionelt lysanlæg.

I 2016 har vi desuden haft øget fokus på benyttelse af sekundavand. I forvejen bruger CPH sekundavand til bilvask, toiletskyl i Terminal 2 samt køling i udvalgte butikker, og i 2016 blev hele systemet for sekundavand kortlagt for at afdække yderligere potentiale. Det førte til en optimering af ventilationssystemet i et af CPH's primære serverrum, som nu udelukkende køles af sekundavand. Ud over at være en energivenlig løsning sparer det også CPH for udgifter til den traditionelle dyre køling. Samlet set giver det en årlig besparelse på 145.000 kWh, eller hvad der svarer til 36 hustandes årlige elforbrug.

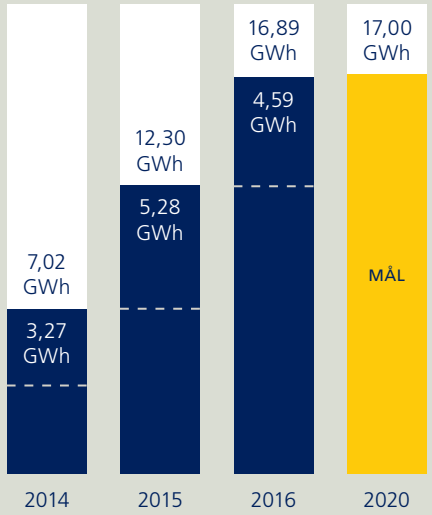
Vi afsluttede i 2016 den første etape af et stort varmepumpeprojekt i forbindelse med vores grundvandskøleanlæg (ATES). Det betyder, at det kolde vand, som bruges til køling om sommeren, nu kan udnyttes til at producere fjernvarme resten af året ved at lade vandet køre igennem en varmepumpe. Første etape af projektet giver en årlig energibesparelse på 2.978.333 kWh og betyder, at vi allerede i 2016 er tæt på at nå 2020-målet for energibesparelser. Anden og sidste etape vil blive eksekveret i starten af 2017 og forventes at give en besparelse på næsten dobbelt så meget som 1. etape.

Investeringen i varmepumpeprojektet strækker sig over 2016 og 2017 og er et led i et tættere samarbejde med vores forsyningsselskab, Tårnby Forsyning. Ud over varmepumpeprojektet er CPH i samarbejde med Tårnby Forsyning ved at bygge et fælles fjernvarmeanlæg, som vil bidrage til en bedre udnyttelse af fjernvarmesystemet til gavn for både CPH, Tårnby Forsyning, borgere i Tårnby og klimaet.

MÅLSTATUS

ENERGI-BESPARELSER

Senest i 2020 skal CPH reducere energiforbruget med 20% gennem energibesparelser, baseret på 2012-niveauet. For at nå målet kræves det, at CPH gennemfører energibesparelser på i alt 17 GWh i perioden 2013-2020. Med de opnåede besparelser på 4,59 GWh i 2016 har CPH næsten nået målet ved i alt at have sparet 16,89 GWh siden 2013.



MILJØ- OG KLIMAPOLITIK

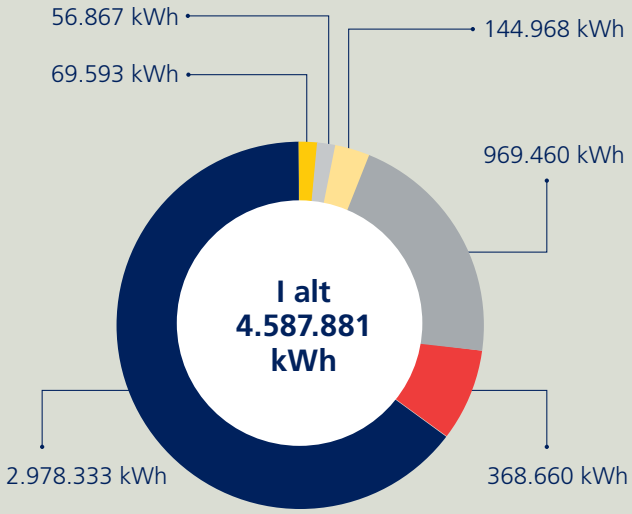
CPH's miljø- og klimapolitik sikrer internt fokus på de principper, virksomheden ønskes drevet og udviklet efter. Politikken samler retningslinjerne for arbejdet med miljø, klima og energi i én politik. Miljøprincipperne fra FN Global Compact samt de grundlæggende principper for arbejdet med miljøledelse er ligeledes integreret i politikken.

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

Miljømæssige resultater

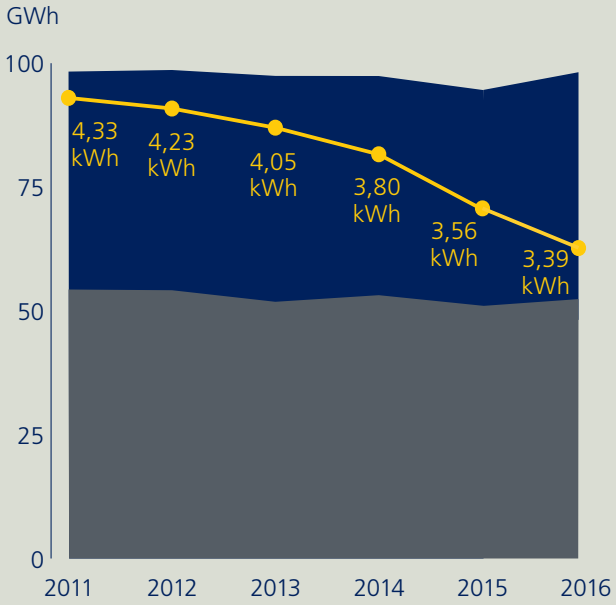
SAMLET ENERGIBESPARELSE I 2016: 4.587.881 KWH

- Almen belysning
- Udendørs belysning
- Ventilation
- Køling (inkl. ATES)
- Diverse
- Varmepumper



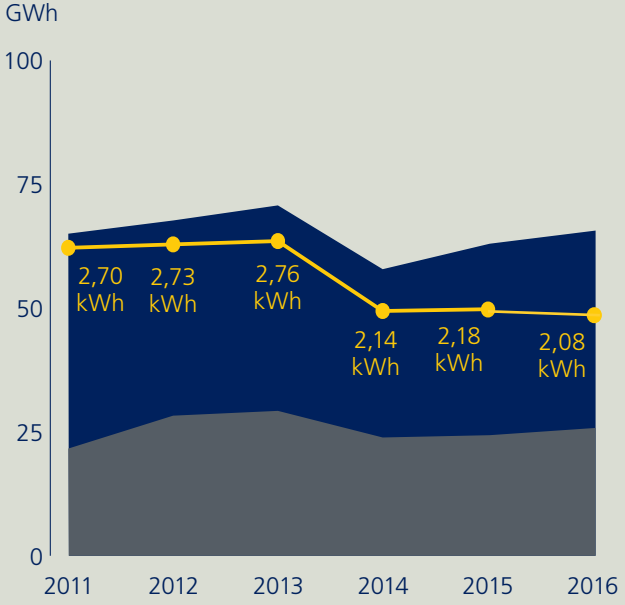
ELFORBRUG I KØBENHAVNS LUFTHAVN 2011-2016

- Samlet elforbrug i Københavns Lufthavn
- Elforbrug, CPH's andel
- Elforbrug pr. passager



VARMEFORBRUG I KØBENHAVNS LUFTHAVN 2011-2016

- Samlet varmeforbrug i Københavns Lufthavn
- Varmeforbrug, CPH's andel
- Varmeforbrug pr. passager



Miljømæssige resultater

KLIMA

CO_2-neutral vækst

CPH har som mål i 2020 maksimalt at udlede 1 kg CO_2 pr. passager. I 2016 faldt udledningen med 0,1 kg CO_2 pr. passager, hvillket betød, at vi nåede vores 2020-mål fire år før tid.

Med CPH's ambitiøse plan for at udbygge lufthavnen vil udfordringen fremadrettet være at fastholde det nuværende CO_2-niveau trods udbygningen.

CPH's 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. CPH's arbejde med energibesparelser er derfor afgørende for indfrielsen af CO_2-målet.

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 vi i 2016 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 inden for alle tre scopes. Med fornyelsen af akkrediteringen er målet for 2016 således opfyldt.

92% 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 73%.

Derfor er CPH's engagement i NISA (Nordic Initiative for Sustainable Aviation) vigtigt. Vi er medstifter af NISA og spiller en aktiv rolle i NISA, hvis mål er, at der introduceres bæredygtigt flybrændstof på det nordiske marked på kommercielle vilkår. Samarbejdet i NISA har bragt en række vigtige aktører på det nordiske marked og på tværs af luftfartsbranchen sammen.

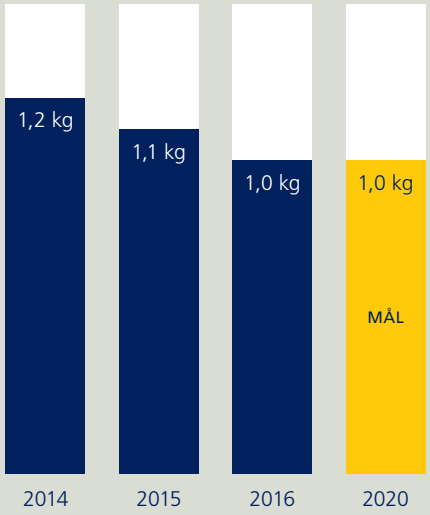
NISA har spillet en væsentlig rolle for igangsættelsen af et studie af bæredygtige biomasser, effektive produktionsmetoder, miljøpåvirkning samt kommercielle muligheder for at anvende biobrændstoffer til luftfarten i Norden. Studiet, der blev afsluttet og offentliggjort i efteråret 2016, er støttet af Nordisk Ministerråd, og NISA bidrog aktivt til arbejdet. De væsentligste konklusioner i den afsluttende rapport er, at

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 CPH's 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.

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

MÅLSTATUS

CO_2 PR. PASSAGER



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

Miljømæssige resultater

der er et potentiale for nordisk produktion af bæredygtige brændstoffer til fly, men at der også er en række barrierer for at få en sådan produktion etableret og kommercialiseret. Rapporten indeholder således en række anbefalinger til, hvilke skridt der kan tages for at komme nærmere en kommerciel, nordisk produktion og anvendelse af bæredygtige brændstoffer til luftfarten. CPH er positivt indstillet over for eventuelle leverandører og aftagere af biobrændstoffer og fortsætter engagementet i NISA i 2017.

Rapporten kan læses her:
http://www.nordicenergy.org/project/sustainable-jet-fuel-for-aviation

AFFALD

Genanvendelse af affald

CPH håndterer hvert år en stor mængde affald, og med CPH's vækstplan er det væsentligt at sikre, at så meget affald som muligt bliver genanvendt. Vi har derfor sat som 2020-mål, at mindst 50% af affaldet fra den daglige drift af terminalområder, serviceområder og administration i Københavns Lufthavn skal gå til genanvendelse.

I 2016 gik 25% af affaldet fra den daglige drift til genanvendelse, hvilket er tæt på en fordobling i forhold til 2015, hvor genanvendelsesprocenten var 14. Den samlede affaldsmængde steg 9%, hvilket svarer til stigningen i antallet af passagerer.

For at nå målet om 50% genanvendelse har vi i 2016 fortsat haft fokus på en række affaldsinitiativer på tværs af organisationen. Resultaterne heraf er bl.a. implementeringen af et nyt logistik- og affaldskoncept i lufthavnens shoppingcenter, som giver forpagterne bedre muligheder for at sortere affaldet og aflevere det så tæt på deres butikker som muligt. Der er bl.a. skabt mulighed for, at restauranter og caféer kan frasortere bioaffald, som samles og efterfølgende anvendes i biogasanlæg. Alene i 2016 blev 584 tons bioaffald således samlet sammen under ordningen og genanvendt i biogasproduktion.

CPH har også etableret et samarbejde med Røde Kors med det formål at indsamle passagerers pantflasker, så panten går til et godt formål. Vi har etableret de nødvendige processer for, at dette kan lade sig gøre, og Røde Kors sikrer, at flaskerne bliver sorteret korrekt og at panten går til deres nødhjælpsarbejde. Dette initiativ blev udviklet i 2016 og taget i drift i slutningen af året, hvorfor den fulde effekt først vil kunne ses i 2017. Læs mere på: www.dit.cph.dk/flaskedonation

ANDRE MILJØMÆSSIGE AKTIVITETER

Håndtering af ældre forureninger

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

I 2016 har vi bl.a. haft fortsat fokus på håndtering af forurening, som stammer fra tidligere tiders anvendelse af brandskum, der indeholdt perfluorerede stoffer, som ikke er tilladt at anvende i dag. CPH's mål med arbejdet med denne type forureninger er at håndtere dem på en måde, så spredning til drikkevandsressourcer undgås. Vi håndterer altid sådanne forureningssager i overensstemmelse med miljølovgivningen og i tæt dialog og samarbejde med miljømyndighederne og øvrige relevante interessenter.

Udfasning af ukrudtsbekæmpelsesmiddel

CPH har i 2016 besluttet at udfase brugen af glyfosatbaserede ukrudtsbekæmpelsesmidler. Denne beslutning er baseret på både miljøhensyn og arbejdsmiljøhensyn. I stedet arbejdes med forskellige alternative løsninger på ukrudtsbekæmpelse. Dette arbejde har resulteret i, at forbruget af glyfosatbaserede ukrudtsbekæmpelsesmidler er faldet fra 155 liter i 2015 til 0 i 2016.

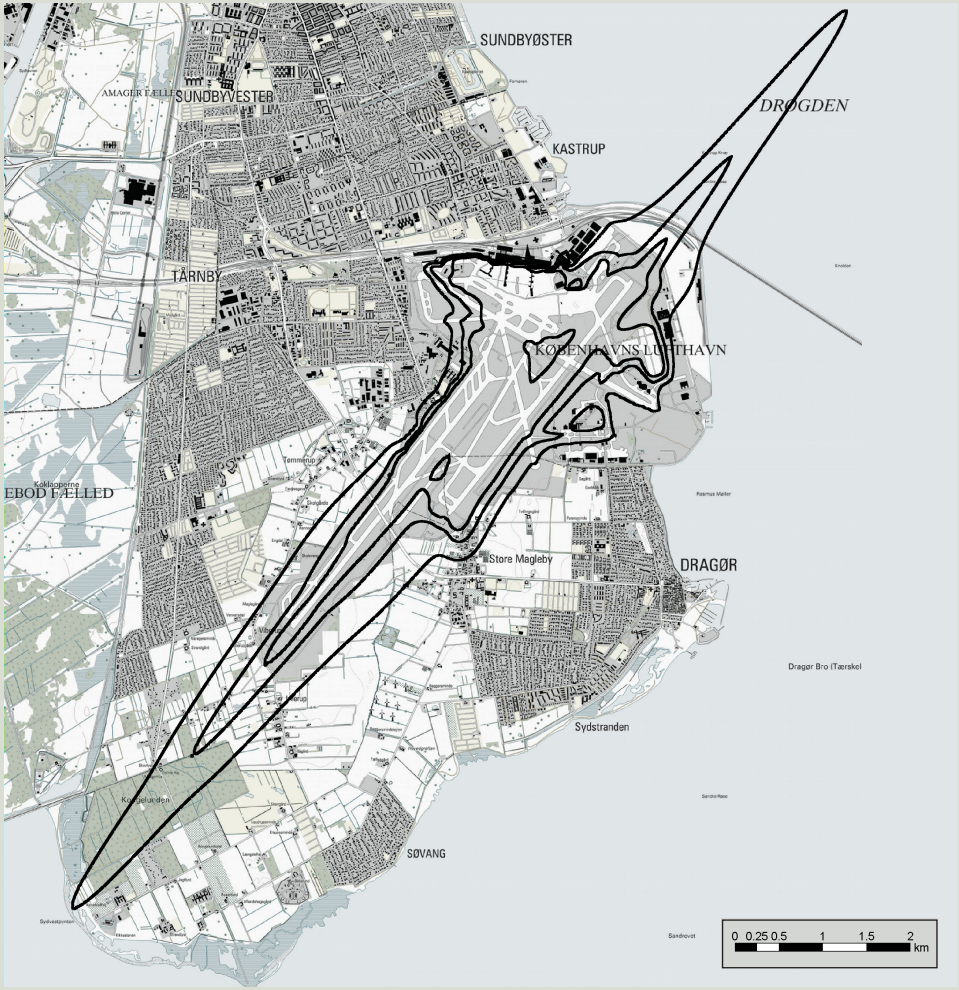
Miljømæssige resultater

Kortlægning af støj

Støj fra flytrafikken og de tilknyttede aktiviteter er et væsentligt fokusområde for CPH's miljøarbejde. Vi overvåger støj fra flyaktiviteter hele døgnet, hele året, i 12 målestationer, hvoraf seks er placeret i boligområderne omkring lufthavnen. Derudover kontrolleres støjen efter en række forskellige beregningsmetoder, og i 2016 har DELTA for CPH udført en kortlægning af støjbelastningen (LDEN) fra flytrafikken, som blev afviklet i 2015.

Støjbelastningen fra flytrafikken i 2015 viser, at trafikken i Københavns Lufthavn i 2015 blev afviklet inden for støjgrænserne i lufthavnens miljøgodkendelse af støj fra flytrafik. Miljøstyrelsens vejledning om flystøj foreskriver, at støjbelastningen skal bestemmes for årets tre mest trafikerede måneder. Derfor afspejler LDEN-beregningen dog ikke den øgede brug af tværbanen, der fandt sted i juli og august 2015 pga. banearbejde på en af hovedbanerne, idet disse måneder ikke indgår i beregningen. I forhold til miljøgodkendelsen er støjbelastningen i 2015 mindre i alle boligområder uden for lufthavnens område. I områderne vest og sydøst for lufthavnen (Tårnby, Dragør og Store Magleby) var støjbelastningen i størrelsesordenen 4-6 dB mindre end miljøgodkendelsens krav.

Ud over beregninger af støjbelastningen fra flytrafikken (LDEN) har DELTA for CPH udført kortlægning af det maksimale lydtrykniveau (LA_{max}) fra taxikørsel i forbindelse med starter og landinger om natten (kl. 23.00-06.00 lokaltid). Beregningerne viser, at maksimalværdierne lå inden for miljøgodkendelsens krav i boligområderne uden for lufthavnen.



Støjbelastning fra flytrafik i 2015, LDEN = 65, 70 og 75 dB, hvor 75 dB-konturen er den inderste og 65 dB-konturen den yderste i forhold til lufthavnen. Beregningen er udført af DELTA.

Miljømæssige resultater

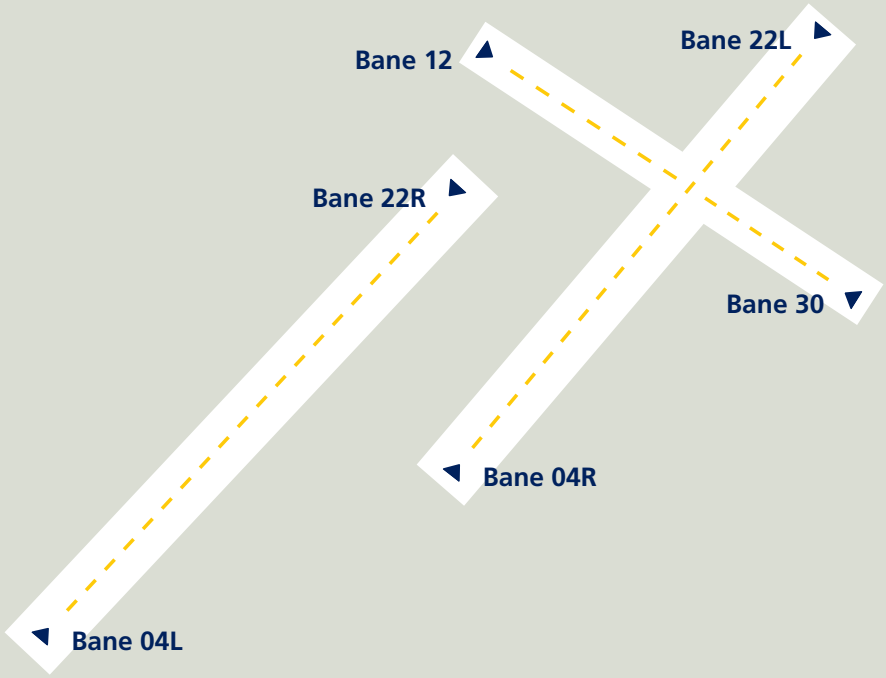
Baneanvendelse i 2016
Baneanvendelsen i 2016 afviger ikke fra de øvrige år, bortset fra 2015, hvor baneanvendelsen afveg meget grundet det omfattende arbejde på bane 22L.

START / LANDING

	START	LANDING
Bane 04L	0,3% (0,2%*)	33,1% (26,0%*)
Bane 22R	60,4% (70,1%*)	0,7% (2,4%*)
Bane 04R	35,3% (22,8%*)	2,3% (1,0%*)
Bane 22L	3,5% (3,2%*)	60,5% (55,2%*)
Bane 12	0,4% (3,5%*)	0,8% (2,6%*)
Bane 30	0,1% (0,2%*)	2,6% (12,6%*)

** Baneanvendelse 2015.*

BANEANVENDELSE 2016



Beskatning

Med sine omtrent 2.500 ansatte er CPH en væsentlig bidragyder af skat i Danmark. Dette gælder såvel for skatter udgiftsført af CPH som skatter opkrævet (i transit) af CPH. CPH's skattebidrag var i alt DKK 1.273 mio. i 2016, inklusive selskabsskat, miljø- og energiskat, skat på løn m.v., skat på omsætning og ejendomsskatter. I 2015 var CPH sammen med administrationsselskabet KAP ApS blandt de 25 største bidragydere 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. CPH's 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 2016 bidrog CPH med DKK 1.273 mio. i skat (2015: DKK 1.187 mio.), hvoraf DKK 341 mio. blev udgiftsført af CPH (2015: DKK 324 mio.). CPH opkrævede DKK 932 mio. (2015: DKK 863 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 2016 udgjorde selskabsskatten 90% af den samlede udgiftsførte skat i CPH (2015: 87%). De øvrige udgiftsførte skatter er miljø- og energiskatter[2], sociale bidrag (skat på løn[3]) m.v., moms[4] og ejendomsskatter[5]. Skat på løn betales fortrinsvis af CPH's medarbejdere. Offentlige lufthavne i Danmark er generelt fritaget for ejendomsskat.

Selskabsskat

Selskabsskattesatsen i Danmark er 22%. Folketinget vedtog i juni 2013 at sænke selskabsskatten fra 25% til 22% i løbet af 2014-2016. CPH's effektive skattesats i 2016 udgør 22,3% (2015: 22,6%) pga. 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. Omkring halvdelen af selskabsskatten betales i årets løb, mens resten betales i det efterfølgende år. CPH betaler et rentetillæg på restskatten. Se note 9 på side 89-90 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.

Beskatning

DKK mio.	2016				2015				2014			
	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]	306	-	306	24%	281	-	281	24%	260	-	260	23%
Miljø- og energiskatter[2]	3	46	49	4%	1	43	44	4%	3	42	45	4%
Skat på løn m.v.[3]	19	442	461	36%	19	408	427	36%	19	381	400	35%
Skat på omsætning[4]	1	450	451	35%	1	418	419	35%	1	423	424	37%
Ejendomsskatter[5]	12	-6	6	1%	22	-6	16	1%	12	-5	7	1%
I alt	**341**	**932**	**1.273**	**100%**	**324**	**863**	**1.187**	**100%**	**295**	**841**	**1.136**	**100%**
I %	**27%**	**73%**	**100%**		**27%**	**73%**	**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.

Københavns Lufthavne CPH

RISIKO

➔ Risikostyring og risici 55

Risikostyring og risici

I kraft af sin position som knudepunktslufthavn er CPH eksponeret for et bredt spænd af generiske og specifikke risici og muligheder. Anvendelsen af helhedsorienteret risikostyring er således et vigtigt element i ledelsen af virksomheden.

CPH har en overordnet væksplan om at nå 40 mio. passagerer om året. Med en sådan vækststrategi i et dynamisk miljø og en verden, der forandrer sig hurtigt, stilles der store krav til CPH's evne til at styre og kontrollere usikkerheder. Gribes der ind for sent eller forkert, kan det koste mange ressourcer at komme tilbage på sporet, eller overses en mulighed, risikerer CPH at sakke bagud i konkurrencen med andre lufthavne.

Enterprise Risk Management (ERM) understøtter CPH's mulighed for at være opmærksom på potentielle udviklinger og hændelser, der ikke er planlagte eller taget i betragtning, når beslutninger træffes. Det handler ikke nødvendigvis om at undgå risici (risikoaversion), men om risikobevidsthed og om at identificere, optimere og udnytte muligheder samt forebygge negative hændelser og have det rette beredskab, såfremt disse måtte indtræffe.

Bestyrelsen har fastsat og udstukket den overordnede risikoappetit, og de underliggende beskrivelser af risikoappetit og risikotolerance bidrager til den løbende vurdering og prioritering af risici i forhold til CPH's mål. Risikoappetitten er dermed et vigtigt værktøj til understøttelse af beslutninger med henblik på at nå virksomhedens strategiske mål.

Metode og tilgang til risikostyring

CPH's tilgang til risikostyring er proaktiv og konsistent, hvilket sikrer, at alle risici håndteres systematisk og med involvering af relevante kompetencer på tværs af CPH. Risikostyring er således integreret i alle CPH's forretningsaktiviteter og har til formål at forebygge og forberede virksomheden på hændelser, reducere usikkerhed, udnytte muligheder og understøtte indfrielsen af virksomhedens strategiske mål.

Metoden og hermed risikostyringsprocessen 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 grund-

"Bow-Tie"-modellen anvendt i CPH.

Risikostyring og risici

læggende **årsager**. For hver af disse er det angivet, i hvilket omfang CPH har indflydelse og dermed mulighed for gennem **forebyggende foranstaltninger** (f.eks. regler, procedurer og interne kontroller) at påvirke sandsynligheden for, at risikoen/muligheden indtræffer. Grøn markering betyder, at årsagen er mulig at påvirke. Gul betyder, at den er svær at påvirke, og rød betyder, at den ikke er mulig at påvirke. Således er det muligt hurtigt og tydeligt at vurdere, i hvilket omfang de nuværende indsatser er relevante, og hvor øvrige indsatser er nødvendige.

For at styrke CPH's 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 i forhold til negative hændelser gennem forsikringsmæssig afdækning.

Hver enkelt risiko er beskrevet i et såkaldt risikokort. Kortet indeholder alle relevante informationer, som er afdækket gennem risikoanalysen og ved brug af Bow-Tie-modellen. Dette bidrager til den efterfølgende rapportering og giver derved bestyrelsen og ledelsen et godt overblik over alle væsentlige risici og CPH's samlede risikobillede på en simpel og overskuelig måde og gør det muligt for CPH at forebygge, overvåge og agere hurtigt og effektivt på risici.

CPH har valgt at afveje såvel sandsynlighed som konsekvens ud fra seks niveauer for hermed at øge de mulige udfald af hyppigheden for de enkelte risici og samtidig foranledige en større spredning i den samlede risikoeksponering.

Samtidig følger værdierne for konsekvens ikke en traditionel sekventiel skala fra 1 til 6, men har følgende værdier: 1, 2, 3, 5, 7, 10. Dette er indført for i den samlede risikoscore at øge fokus på risici med en lav sandsynlighed, men med høj konsekvens. Denne tilpasning fremgår af figuren til højre:

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 identifikation, vurdering og overvågning af interne og eksterne risici gør det muligt at identificere tidlige 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.

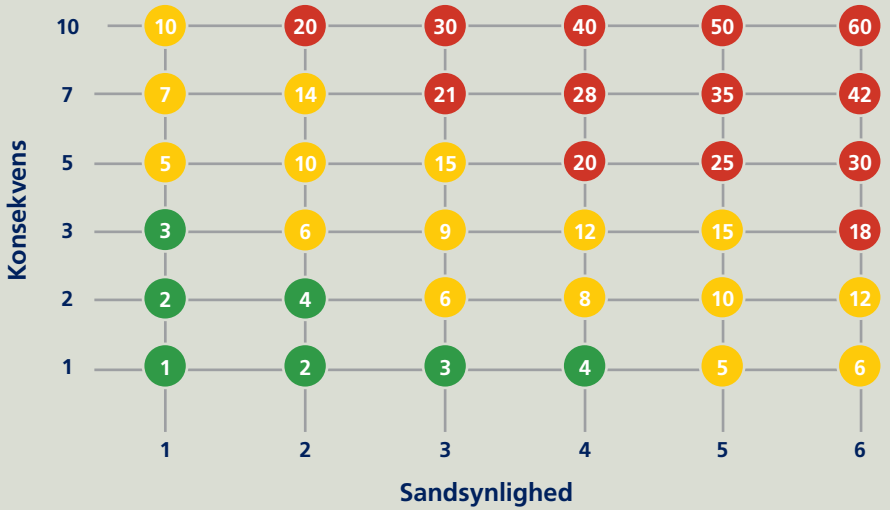


Illustration af CPH's risikomatrix. 1-4 Grøn 5-15 Gul 16-60 Rød

Risikostyring og risici

Governancestruktur og organisering af risikostyring

Ansvaret for risikostyringen i CPH og for tilsynet med udførelsen heraf ligger hos ledelsen. Bestyrelsen har godkendt CPH's risikostyringspolitik og overvåger den regelmæssige risikohåndtering gennem Revisions- og risikoudvalget og har uddelegeret ansvaret for den løbende udvikling og implementering af risikostyring til ledelsen. Afrapporteringen af CPH's risici foretages kvartalsvis i henhold til følgende rapportingsstruktur til såvel ledelsen som til Revisions- og Risikoudvalget (RR) og bestyrelsen (BoD).

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 CPH's risikoappetit. Tilsvarende bliver alle risici grundigt drøftet, afstemt og kvalitetssikret på individuelle møder med risikoejere og på ledergruppemøder i de respektive forretningsenheder forud for den kvartalsvise ERM-rapportering.

Risikovurdering af CPH's koncernstrategi

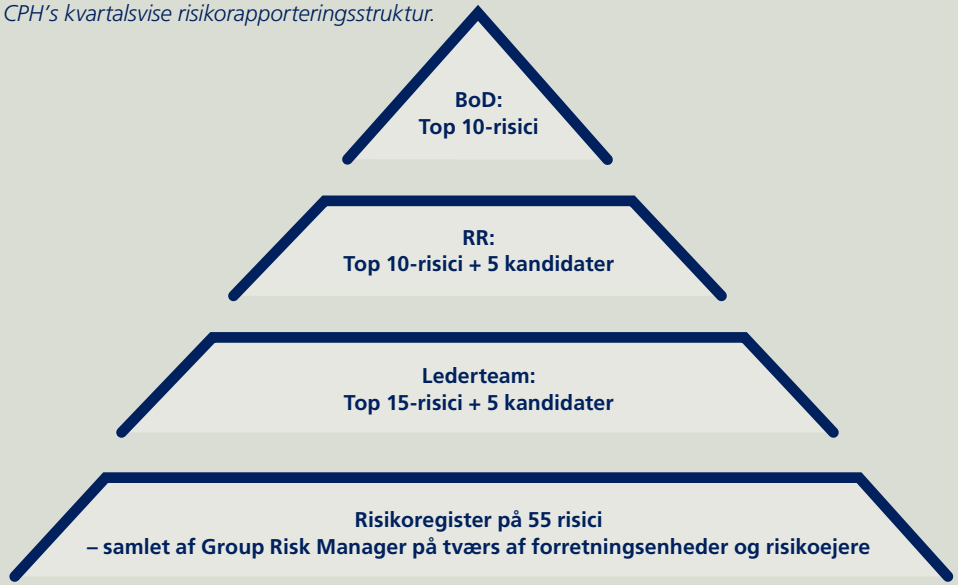
Hvert andet år gennemfører CPH en større risikovurdering af CPH's koncernstrategi med henblik på at udfordre de centrale forudsætninger og antagelser, der implicit og eksplicit understøtter CPH's strategi for de kommende år. I processen formulerer CPH risikoscenarier og gennemfører analyser baseret på 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 CPH's strategi. I 2016 introducerede CPH sin reviderede koncernstrategi, World Class Hub 2.0, og det planlægges at foretage en risikovurdering heraf i 2017.

VÆSENTLIGSTE RISIKOOMRÅDER

Det samlede risikoregister omfatter såvel strategiske, finansielle, operationelle som imagerisici, og vurderingerne af de enkelte risici foretages i forhold til CPH's risikoappetit og overordnede mål om at nå 40 mio. årlige rejsende. I forbindelse med den kvartalsvise ERM-rapportering prioriterer CPH den konsoliderede vurdering af alle de risici, CPH som forretning står over for. CPH's samlede risikoprofil ændrer sig dog sjældent markant fra år til år.

Ved gennemgangen af de enkelte risikoområder er der fokus på CPH's eksponering for en række specifikke udfordringer og muligheder, som det at være en del af det globale

CPH's kvartalsvise risikorapporteringsstruktur.



Risikostyring og risici

transportsystem indebærer. For at undgå uidentificerede overraskelser og bedst muligt at være forberedt på og kunne håndtere sådanne særlige hændelser har CPH løbende fokus på at identificere potentielle nye risici samt ved at opnå stærk strategisk indsigt. Dette gøres bl.a. ved at udnytte viden om CPH's strategiproces og CPH's politikker samt ved at forstå branchen og søge viden om globale og lokale tendenser og udviklinger af relevans for branchen og CPH.

CPH har som vitalt trafikknudepunkt og som reguleret virksomhed ligeledes fokus på ansvarlighed og forholder sig i den løbende risikovurdering bl.a. til risici forbundet med sociale- og medarbejderforhold, antikorruption, miljø, klima og menneskerettigheder.

Følgende afsnit beskriver hovedtyperne af de risici, som CPH har vurderet særligt væsentlige i relation til vores kerneforretning, og som potentielt kan påvirke CPH i forhold til vores overordnede mål om at nå 40 mio. årlige rejsende. For nogle af de specifikke risici henvises der til afsnit andetsteds i årsrapporten og i noter til det finansielle regnskab.

Safety og security

Sikkerhed går forud for alt andet på en arbejdsplads som CPH, hvor uheld eller overtrædelser af reglerne kan have meget alvorlige konsekvenser. Medarbejdernes og passagerernes sikkerhed er derfor helt central i CPH's risikostyring og har i tråd med CPH's risikoappetit højeste prioritet og fokus i det daglige arbejde. CPH's indsats er omfattende for i størst muligt omfang at overvåge, forebygge og agere i forhold til safety- og security-hændelser, og CPH har i den forbindelse udviklet målrettede beredskabsplaner for med kort varsel at kunne reagere på mulige hændelser. CPH Safety Management følger op, måler og rapporterer hver måned på hændelser ud fra givne KPI'er. For både safety og security er CPH desuden underlagt en lang række myndighedskrav, der løbende overvåges og kontrolleres af Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsen.

Endelig er CPH Security gennem egen arbejdsmiljøgruppe repræsenteret under CPH's arbejdsmiljøafdeling (AMI). CPH's arbejdsmiljøpolitik handler om at sørge for sikre og sunde arbejdsforhold for medarbejderne og arbejdsmiljøgrupperne har hermed ansvaret for at overvåge det samlede arbejdsmiljø i lufthavnen og sikre, at organisationen er bekendt med de væsentligste arbejdsmiljørisici og eventuelle konsekvenser heraf samt at prioritere og sætte forebyggende tiltag i gang.

CPH's status som knudepunkt

CPH er som knudepunktslufthavn i betydeligt omfang afhængig af de primære flyselskabers udvikling, ikke mindst i relation til CPH's mål om at nå 40 mio. årlige rejsende. CPH har i dag et rutenet, der pga. CPH's status som knudepunkt langt overstiger, hvad optageområdet understøtter. Skulle feedertrafik og/eller oversøiske ruter falde fra, risikerer det at få en negativ påvirkning på CPH's status som knudepunkt og dermed på rutenettet, hvorved CPH risikerer at komme i en situation med midlertidig overkapacitet.

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.

Omdømme

Det har stor betydning for CPH's legitimitet til at drive forretning, at CPH er og 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 CPH's omdømme ikke lider skade, men derimod løbende forbedres blandt interessenterne.

Kapacitet

Planlægning og udførelse af udbygningsprojekterne i Københavns Lufthavn foretages ud fra en balance mellem forventet udvikling hos flyselskabskunder og i passagervolumen, aftalte serviceniveauer samt sikring af operationel fleksibilitet og effektivitet. Kapacitetsinvesteringsinitiativerne har til formål at imødekomme den fremtidige efterspørgsel fra både flyselskabskunder og passagerer. De mest kritiske kapacitetsprocesområder er sikkerhedskontrol, bagagehåndtering

Risikostyring og risici

og paskontrol, da de er afgørende for, at passagererne kan nå frem til afgang. Disse områder vurderes således at have stor påvirkning på CPH's daglige drift og image, ikke mindst i relation til CPH's mål om at nå 40 mio. årlige rejsende, hvorfor der regelmæssigt gennemføres risikovurdering af planlagte og mulige initiativer sammenholdt med udviklingen i trafikken. Ved planlægningen af kapacitetsinvesteringer med henblik på at nå op på 40 mio. passagerer om året er det afgørende, at de lovgivningsmæssige rammer er forudsigelige og stabile.

IT

Et af CPH's strategiske fokusområder er digitalisering og Københavns Lufthavn som digital lufthavn. Det omfatter bl.a. at være innovative og udnytte digitaliseringsbølgen som løftestang for vækst, og der er som følge heraf særligt fokus på at sikre, CPH's IT-strategi understøtter dette. CPH er særligt afhængig af velfungerende og pålidelige IT-systemer, som påvirker CPH's evne til at drive lufthavnen effektivt samt sikre passagerernes sikkerhed. Cyberkriminalitet udgør en konkret trussel, da hackere kan skabe forstyrrelser langt ud over selve hændelsen. CPH har således et naturligt stort fokus på at beskytte vores IT-systemer mod hacking, internetkriminalitet og virus. CPH har i den forbindelse vedtaget en IT-sikkerhedsstrategi for at mindske risikoen for kompromittering og beskadigelse af CPH's IT-systemer. Specifikke foranstaltninger omfatter adgangskontrol og en lang række andre forebyggende tiltag.

Miljø og klima

CPH tager sit miljøansvar alvorligt og arbejder langsigtet og systematisk med at minimere miljøpåvirkningen samt sikre miljømæssig ansvarlighed i både drift og bæredygtig udvikling af lufthavnen. I overensstemmelse med CPH's risikoappetit søger CPH innovative metoder og løsninger på miljømæssige udfordringer og arbejder altid i overensstemmelse med relevante miljøregler. Endvidere har CPH, i tråd med CPH's miljø- og klimapolitik, igangsat en række innovative tiltag med henblik på at forbedre processer og dermed miljøet i lufthavnen. Politiken er integreret i CPH's aktiviteter og beslutningsprocesser.

The Global Risks Report 2016, som er udarbejdet af World Economic Forum og vurderer de mest signifikante risici det kommende årti, viser bl.a., at klimaet fortsat står højt på listen over risici med størst impact og sandsynlighed. Samtidig topper manglende imødegåelse af klimaændringer og tilpasning hertil nu listen og opfattes således i 2016 som den største risiko for de kommende år. CPH deler denne opfattelse. I anerkendelse heraf og som resultat af udviklingen i vejrforhold, herunder hyppigere voldsomme regnskyl de seneste år, har CPH udarbejdet og implementeret en klimatilpasningsstrategi og -plan for således at være forberedt på og kunne reagere på sådanne hændelser.

Læs yderligere information om miljø på side 45-51 (under afsnittet "Miljømæssig performance").

Takster

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

Finansielle risici

CPH's finansielle risici styres fra virksomhedens finansafdeling. Principperne og rammerne for den finansielle risikostyring godkendes som minimum en gang årligt af bestyrelsen. Læs mere om styring af de finansielle risici i note 18 til det finansielle regnskab på side 103-108.

Læs mere om, hvordan CPH arbejder med risikostyring på koncernniveau, på: www.cph.dk

Københavns Lufthavne CPH

LEDELSES-INFORMATION OG AKTIER

➔ Aktierelateret information 61
➔ Selskabsledelse i CPH 62
➔ Bestyrelse og direktion 64

Aktierelateret information

CPH's aktie indgik i hele 2016 i 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 CPH's investor relations-politik at tilbyde et vedvarende højt informationsniveau gennem aktiv og åben dialog med aktionærer, andre investorer og øvrige interessenter om CPH's målsætning, udvikling og forventninger til fremtiden.

IR-aktiviteter i 2016

I 2016 kunne aktionærer og andre interesserede finde opdateret information om CPH's finansielle udvikling på www.cph.dk. Endvidere udkom der i 2016 to numre af CPH's aktionærnyhedsbrev, *CPH News*, på CPH's hjemmeside. Aktionærer, der har registreret deres e-mailadresse, får direkte besked, når *CPH News* er tilgængeligt.

Analytikerdækning

På grund af CPH's ejerstruktur følger ingen aktieanalytikere CPH-aktien.

Aktien og aktionærer

Pr. 31. december 2016 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 2016 61.112 stk., hvilket svarer til 0,6% af den samlede aktiekapital eller gennemsnitligt 243 aktier pr. børsdag. Omsætningens samlede kursværdi svarede til DKK 275,0 mio. CPH's markedsværdi var DKK 48,7 mia. ved regnskabsårets udgang (2015: DKK 29,7 mia.). CPH havde pr. 31. december 2016 i alt 4.598 navnenoterede aktionærer.

Aktietilbagekøbsprogram

CPH har ikke erhvervet egne aktier siden generalforsamlingen i april 2016. Ved årets udgang besad CPH ingen egne aktier.

Udbyttepolitik

CPH's 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 2016

Bestyrelse

Jesper Bak Larsen: 15 aktier (2015: 15 aktier)
John Flyttov: 1 aktie (2015: 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 på side 85-86.

Aktiebesiddelser over 5%

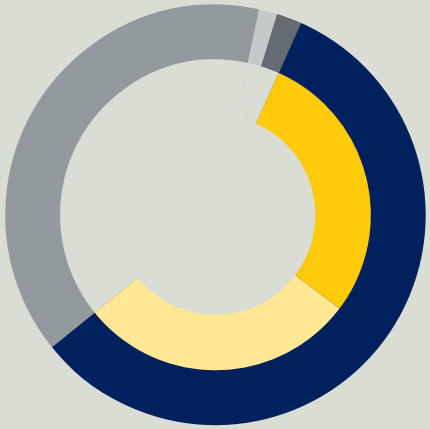
Følgende aktionærer besad mere end 5% af aktiekapitalen pr. 1. marts 2017:

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

PR. 31. DECEMBER 2016

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's og MEIF3's ejerskab af CPH er nærmere beskrevet i note 16 i det finansielle regnskab vedrørende nærtstående parter.*

Selskabsledelse i CPH

God selskabsledelse i CPH har til formål at understøtte værdiskabende og ansvarlig ledelse og dermed bidrage til langsigtet værdiskabelse. Følgende afsnit beskriver, hvordan CPH's generelle ledelsesstruktur og -processer er tilrettelagt.

Generalforsamling

Generalforsamlingen har den højeste myndighed i alle selskabets anliggender. CPH's generalforsamling afholdes hvert år inden udgangen af april.

Bestyrelsen

CPH's bestyrelse består af ni medlemmer, heraf seks medlemmer valgt af generalforsamlingen og tre medlemmer valgt af medarbejderne.

Bestyrelsen varetager den overordnede og strategiske ledelse af CPH. Bestyrelsens rolle og ansvar er fastlagt i en forretningsorden for bestyrelsen, hvor det bl.a. fremgår, at bestyrelsen:

- sørger for en forsvarlig organisation af CPH og påser, at direktionen udfører sit hverv på behørig måde
- påser, at bogføring og regnskabsaflæggelse foregår tilfredsstillende, og at der er etableret de fornødne procedurer for risikostyring og interne kontroller
- påser, at CPH's kapitalberedskab er forsvarligt
- fastsætter CPH's overordnede målsætning, strategi, handlingsplaner og investeringspolitik.

Bestyrelsen mødes syv gange om året, inklusive et todages-strategiseminar. Mødernes indhold er fastlagt i en årsplan, som sikrer, at hovedopgaverne varetages rettidigt og er fordelt fornuftigt over årets møder.

CPH's medarbejdere har valgt tre medlemmer til CPH's bestyrelse. Medarbejdervalgte medlemmer vælges for en fireårig periode. Det seneste valg blandt medarbejderne fandt sted i marts 2015. De medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer har i følge dansk lovgivning samme rettigheder, pligter og ansvar som bestyrelsesmedlemmer valgt på generalforsamlingen.

Bestyrelsen har udarbejdet en beskrivelse af de kompetencer, som CPH's bestyrelsesmedlemmer skal besidde. Forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer udformes i lyset af denne kompetencespecifikation.

Formandskab

Bestyrelsen i CPH har nedsat et formandskab bestående af formanden og de to næstformænd. Formandskabet forbereder og organiserer bestyrelsens arbejde med henblik på at understøtte bestyrelsen i at kunne varetage sine opgaver, pligter og ansvarsområder effektivt og ansvarligt. Formandskabet varetager også de opgaver, som et nominerings- og vederlagsudvalg har ansvar for.

I 2016 har der været afholdt 12 møder i formandskabet, heraf to ekstraordinære. På møderne har formandskabet behandlet en række emner i henhold til en årsplan for de forskellige aktiviteter, som formandskabet har ansvaret for.

Revisions- og risikoudvalg

Bestyrelsen i CPH har nedsat et revisions- og risikoudvalg. Udvalgets primære formål er at bistå bestyrelsen i udførelsen af dennes regnskabs-, rapporterings- og revisionsopgaver samt i forbindelse med kontrol og risikostyring i CPH.

I 2016 har der været fire møder i Revisions- og risikoudvalget. På møderne har udvalget behandlet en række emner i henhold til en årsplan for de forskellige aktiviteter, som fremgår af kommissoriet for udvalget. Herudover afholdes årligt et risikoseminar.

Direktionen

Direktionen varetager den daglige ledelse af CPH. Ved varetagelsen heraf følger direktionen de retningslinjer og anvisninger, som bestyrelsen har fastlagt i en instruks for direktionen. Direktionen afgiver indstillinger til bestyrelsen om kapitalberedskab, organisering, forsikringsforhold samt fastlæggelse og implementering af CPH's målsætninger, strategier, handlingsplaner og investeringspolitik. Endelig sikrer direktionen rettidig rapportering og information til bestyrelsen om daglig drift og finansielle forhold.

Selskabsledelse i CPH

Interne kontroller

Bestyrelsen og Direktionen har det overordnede ansvar for det interne kontrolmiljø, mens Revisions- og Risikoudvalget overvåger CPH's interne kontrolsystemer for at sikre, at eventuelle svagheder identificeres og imødegås på et så tidligt tidspunkt som muligt. Overvågningen omfatter bl.a. CPH's eksponering for bedrageri og brud på etiske politikker samt en vurdering af CPH's samlede risikoeksponering. Se mere om CPH's risikoeksponering i afsnittet "Risikostyring og risici" på side 54-59.

Ansvaret for risikostyring, compliance og interne kontroller er fordelt mellem en række afdelinger og funktioner. Opgaverne er tæt koordineret for at sikre, at de interne kontrolsystemer og risikostyringsprocesser fungerer efter hensigten. For yderligere at styrke effektiviteten af risikostyring og interne kontroller er CPH organiseret efter modellen "three lines of defence". Modellen understøtter en effektiv kommunikation om risikostyring, compliance og intern kontrol ved at præcisere fordelingen af roller og opgaver inden for følgende tre grupper:

- Funktioner, der ejer og administrerer risici
- Funktioner, der fører tilsyn med risici
- Funktioner, der leverer uafhængig kontrol

Henvisning til redegørelse for selskabsledelse

Ligesom tidligere år har CPH for 2016 valgt at udarbejde en udførlig redegørelse for selskabsledelse 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 CPH's interne kontrol og risikostyringssystemer i forbindelse med regnskabsaflæggelsesprocessen.

Den lovpligtige redegørelse for virksomhedsledelse, jf. Årsregnskabslovens §107b, er tilgængelig på CPH's webside: www.cph.dk/om-cph/investorer/corporate-governance

Med hensyn til den til enhver tid værende sammensætning af bestyrelseskomiteer henvises til: www.cph.dk/om-cph/organisation

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 Ltd.
Medlem af bestyrelsen og næstformand siden 2011. Formand for Revisions- og Risikoudvalget. Valgt for ét år ad gangen.

BESTYRELSESPOSTER

Medlem:
Birmingham Airport
High Speed 1

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) Ltd. Medlem af bestyrelsen siden 2010 og næstformand siden 2011. Medlem af Revisions- og Risikoudvalget. Valgt for ét år ad gangen.

BESTYRELSESPOSTER

Formand:
Stockholm-Arlanda Express Railway

Medlem:
Aberdeen Airport
Glasgow Airport
Southampton Airport

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

RELEVANTE KOMPETENCER

Mere end 25 års erfaring inden for den finansielle sektor og mere end 15 års erfaring inden for infrastruktur. Har arbejdet inden for 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:
Portmeirion Group plc
TUI Group AG

RELEVANTE KOMPETENCER

Indgående kendskab til lufthavnssektoren 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. Head of Transport, MIRA Europe. Bestyrelsesmedlem siden 2014. Valgt for ét år ad gangen.

BESTYRELSESPOSTER

Medlem:
Brussels Airport
Aberdeen Airport
Glasgow Airport
Southampton Airport
Macquarie Autoroutes de France

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.
Har tidligere arbejdet for A.P. Møller-Mærsk i 27 år, herunder ca. 20 år i udlandet.

BESTYRELSESPOSTER

Formand:
Copenhagen Airports International A/S
Copenhagen Airport Hotels A/S
Velkommen Hjem (forening)

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

Københavns Lufthavne CPH

KONCERNREGNSKAB

Københavns Lufthavne CPH

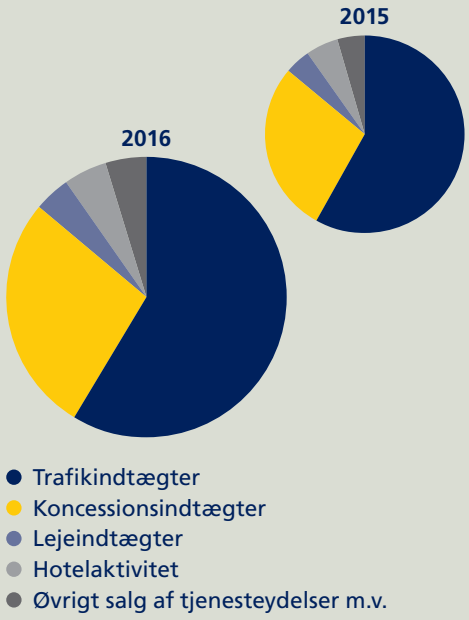
KONSOLIDERET FINANSIEL REDEGØRELSE SAMT REGNSKAB

- Finansiel redegørelse 68
  - Resultatopgørelse 69
  - Totalindkomstopgørelse 69
  - Balance 71
  - Egenkapitalopgørelse 73
  - Pengestrømsopgørelse 75
- Noter til det finansielle regnskab 76

Finansiel redegørelse

OMSÆTNING

Koncernomsætningen steg DKK 360,0 mio. svarende til 8,9%. Omsætningen udgjorde DKK 4.421,9 mio. fordelt på en aeronautisk omsætning på DKK 2.600,2 mio. og en ikke-aeronautisk omsætning på DKK 1.821,7 mio. Stigningen var hovedsageligt drevet af en stigning i passagertallet samt øgede koncessionsindtægter, parkeringsomsætning og hotelaktivitet.



DRIFTSOMKOSTNINGER

Driftsomkostningerne, inklusive afskrivninger, steg 6,0% til DKK 2.613,8 mio., når der korrigeres for særlige forhold på DKK 15,4 mio., som primært vedrører restruktureringsomkostninger.

Stigningen i driftsomkostningerne skyldes hovedsageligt øgede personaleomkostninger på DKK 85,7 mio. grundet lønindeksering og en stigning på 74 fuldtidsansatte som følge af fortsat øgede myndighedskrav til sikkerhedsområdet (security). Eksterne omkostninger steg DKK 30,5 mio., bl.a. på grund af den milde vinter i 2015. Afskrivninger steg DKK 30,9 mio. grundet det fortsat høje investeringsniveau.

Stigningen i driftsomkostningerne blev delvist modsvaret af det fortsatte fokus på omkostningseffektivisering.

EBITDA

Korrigeret for særlige forhold steg EBITDA 10,9%. Det rapporterede EBITDA steg 10,9% til DKK 2.504,5 mio.

EBIT

Korrigeret for særlige forhold steg EBIT 13,5%. Det rapporterede EBIT steg 13,6% til DKK 1.798,9 mio.

NETTOFINANSIERINGS-OMKOSTNINGER

Nettofinansieringsomkostningerne er faldet lidt i forhold til 2015, hvilket hovedsageligt skyldes en favorabel langsigtet refinansiering af USPP-lånet, der udløb i august 2015.

SKAT AF ÅRETS RESULTAT

Koncernens skat af årets resultat udgjorde DKK 361,1 mio., og den effektive skatteprocent var 22,3. I 2013 vedtog Folketinget at sænke selskabsskatten fra 25% til 22% i løbet af 2014-2016. Selskabsskatten i 2016 var 22,0% (2015: 23,5%).

ÅRETS RESULTAT

CPH's resultat efter skat steg DKK 173,0 mio. til DKK 1.259,0 mio., en stigning på 15,9%. Stigningen skyldes hovedsageligt et højere antal passagerer, øgede indtægter fra shoppingcentret, parkering og hotellet samt omkostningseffektivisering på trods af de øgede krav og pres på kapacitetsniveauet på sikkerhedsområdet. Korrigeret for særlige forhold udgjorde resultat efter skat DKK 1.271,0 mio.

	RESULTATOPGØRELSE				RESULTATOPGØRELSE KORRIGERET FOR SÆRLIGE FORHOLD			
DKK mio.	**2016**	**2015**	**Udv.**	**Pct.**	**2016**	**2015**	**Udv.**	**Pct.**
Omsætning	4.421,9	4.061,9	360,0	8,9%	4.421,9	4.061,9	360,0	8,9%
Andre driftsindtægter	6,2	3,1	3,1	100,0%	6,2	3,1	3,1	100,0%
Eksterne omk.	614,6	585,0	29,6	5,1%	609,5	579,0	30,5	5,3%
Personaleomk.	1.309,0	1.221,1	87,9	7,2%	1.298,7	1.213,0	85,7	7,1%
EBITDA	2.504,5	2.258,9	245,6	10,9%	2.519,9	2.273,0	246,9	10,9%
EBIT	1.798,9	1.584,2	214,7	13,6%	1.814,3	1.598,3	216,0	13,5%
Resultat før skat	1.620,1	1.403,9	216,2	15,4%	1.635,5	1.418,0	217,5	15,3%
Årets resultat	**1.259,0**	**1.086,0**	**173,0**	**15,9%**	**1.271,0**	**1.096,8**	**174,2**	**15,9%**

Københavns Lufthavne CPH

Resultat- og totalindkomstopgørelse, 1. januar – 31. december

Note	DKK mio.	2016	2015
	RESULTATOPGØRELSE		
	Trafikindtægter	2.600,2	2.364,5
	Koncessionsindtægter	1.214,5	1.136,6
	Lejeindtægter	178,1	176,4
	Salg af tjenesteydelser m.v.	429,1	384,4
3,4	**Omsætning**	**4.421,9**	**4.061,9**
	Andre driftsindtægter	6,2	3,1
5	Eksterne omkostninger	614,6	585,0
6	Personaleomkostninger	1.309,0	1.221,1
7	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	705,6	674,7
	Driftsresultat	**1.798,9**	**1.584,2**
8	Finansielle indtægter	2,2	2,5
8	Finansielle omkostninger	181,0	182,8
	Resultat før skat	**1.620,1**	**1.403,9**
9	Skat af årets resultat	361,1	317,9
	Årets resultat	**1.259,0**	**1.086,0**
21	Resultat pr. aktie a DKK 100 (EPS basis og udvandet)		
	EPS er udtrykt i DKK	160,4	138,4

Note	DKK mio.	2016	2015
	TOTALINDKOMSTOPGØRELSE		
	Årets resultat	**1.259,0**	**1.086,0**
	Poster, der reklassificeres til resultatopgørelsen		
	Værdiregulering af sikringstransaktioner	40,1	485,8
8	Værdireguleringer af sikringstransaktioner overført til finansielle poster i resultatopgørelsen	-81,5	-416,8
9	Skat af anden totalindkomst	9,1	-15,2
	Årets anden totalindkomst	**-32,3**	**53,8**
	Totalindkomst for året i alt	**1.226,7**	**1.139,8**

Koncernens balance

Pr. 31. december 2016 udgjorde koncernens samlede aktiver DKK 11.209,7 mio. (2015: DKK 10.668,6 mio.). Stigningen på DKK 541,1 mio. skyldes primært et højere investeringsniveau.

ANLÆGSAKTIVER

Koncernens anlægsaktiver udgjorde i alt DKK 10.643,6 mio. (2015: DKK 10.189,0 mio.), svarende til 94,9% af de samlede aktiver (2015: 95,5%). De største investeringer i 2016 var nye standpladser, widebody-kapacitetsudvidelser, security-kapacitetsudvidelser, udvidelse af Terminal 2 airside, bane-renoveringer og -udvidelser, samt IT-systemer.

OMSÆTNINGSAKTIVER

Koncernens omsætningsaktiver udgjorde i alt DKK 566,1 mio. (2015: DKK 479,6 mio.). Stigningen skyldes primært højere tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser og for-udbetalinger grundet det øgede aktivitetsniveau.

FORPLIGTELSER

Forpligtelser udgjorde DKK 8.171,6 mio. pr. 31. december 2016 (2015: DKK 7.677,0 mio.). Langfristede forpligtelser steg DKK 360,7 mio. i forhold til 31. december 2015 (2015: en stigning på DKK 1.284,8 mio.), mens kortfristede forpligtelser eksklusive den kortfristede del af kreditinstitutter og andre lån udgjorde DKK 1.294,4 mio. (2015: DKK 1.217,5 mio.), en stigning på DKK 76,9 mio. Stigningen skyldes primært højere gæld til leverandører af varer og tjenesteydelser.

FORDELING AF INVESTERINGER PÅ DET AERONAUTISKE OG IKKE-AERONAUTISKE SEGMENT

Københavns Lufthavne CPH

Balance, 31. december

Note	DKK mio.	2016	2015
	AKTIVER		
	ANLÆGSAKTIVER		
10	**Immaterielle anlægsaktiver i alt**	**502,9**	**539,6**
11	**Materielle anlægsaktiver**		
	Grunde og bygninger	4.620,5	4.500,6
	Tekniske anlæg og maskiner	3.823,6	3.649,1
	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	560,9	483,5
	Materielle anlægsaktiver under udførelse	795,3	770,0
	Materielle anlægsaktiver i alt	**9.800,3**	**9.403,2**
	Finansielle anlægsaktiver		
	Kapitalandele i associerede virksomheder	0,4	0,4
18	Andre finansielle anlægsaktiver	340,0	245,8
	Finansielle anlægsaktiver i alt	**340,4**	**246,2**
	Anlægsaktiver i alt	**10.643,6**	**10.189,0**
	OMSÆTNINGSAKTIVER		
	Tilgodehavender		
12	Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	371,3	326,6
	Andre tilgodehavender	38,6	31,1
	Periodeafgrænsningsposter	78,0	38,5
	Tilgodehavender i alt	**487,9**	**396,2**
	Likvide beholdninger	**78,2**	**83,4**
	Omsætningsaktiver i alt	**566,1**	**479,6**
	Aktiver i alt	**11.209,7**	**10.668,6**

Note	DKK mio.	2016	2015
	PASSIVER		
	EGENKAPITAL		
	Aktiekapital	784,8	784,8
	Reserve for sikringstransaktioner	-175,3	-143,0
	Overført overskud	2.428,6	2.349,8
	Egenkapital i alt	**3.038,1**	**2.991,6**
	LANGFRISTEDE FORPLIGTELSER		
9	Udskudt skat	1.026,9	980,6
13	Kreditinstitutter og andre lån	5.733,4	5.473,2
18	Anden gæld	54,2	-
	Langfristede forpligtelser i alt	**6.814,5**	**6.453,8**
	KORTFRISTEDE FORPLIGTELSER		
13	Kreditinstitutter og andre lån	62,7	5,7
	Modtagne forudbetalinger fra kunder	220,5	221,9
	Leverandører af varer og tjenesteydelser	544,8	500,4
9	Selskabsskat	168,7	152,6
14, 18	Anden gæld	353,5	336,7
	Periodeafgrænsningsposter	6,9	5,9
	Kortfristede forpligtelser i alt	**1.357,1**	**1.223,2**
	Forpligtelser i alt	**8.171,6**	**7.677,0**
	Egenkapital og forpligtelser i alt	**11.209,7**	**10.668,6**

For yderligere information henvises til noteoversigt side 76.

Egenkapital og udbytte

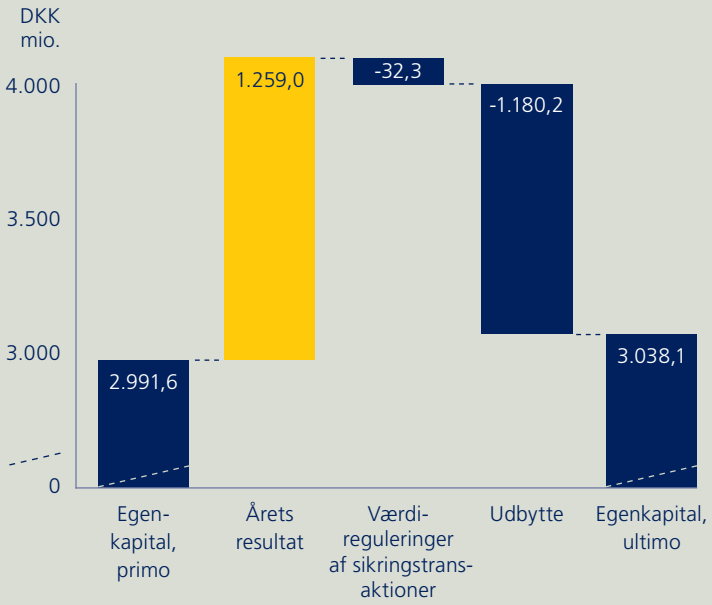
EGENKAPITAL

Egenkapitalen udgjorde DKK 3.038,1 mio. pr. 31. december 2016 (2015: DKK 2.991,6 mio.), svarende til en stigning på DKK 46,5 mio. Totalindkomsten mere end opvejede årets udbetaling af udbytte.

UDVIKLING I EGENKAPITALEN

Egenkapitalen steg med årets resultat på DKK 1.259,0 mio. (2015: DKK 1.086,0 mio.), delvist modsvaret af udbetalt udbytte til aktionærerne på DKK 1.180,2 mio. (2015: DKK 933,3 mio.). Herudover var der en negativ påvirkning fra værdireguleringer vedrørende sikringstransaktioner og skatten heraf på DKK 32,3 mio. (2015: positiv påvirkning på DKK 53,8 mio.). Værdireguleringerne vedrørte indgåede valutaswapkontrakter til afdækning af USD- og GBP-eksponering samt renteswapkontrakter.

EGENKAPITALBEVÆGELSER I 2016



UDBYTTE

Bestyrelsen foreslår et endeligt udbytte på DKK 694,0 mio. svarende til DKK 88,42 pr. aktie til godkendelse på den ordinære generalforsamling. Det samlede udbytte for året udgør således DKK 1.259,0 mio. svarende til DKK 160,42 pr. aktie, efter at der på baggrund af halvårsresultatet blev udloddet et ekstraordinært udbytte den 10. august 2016 på DKK 565,0 mio. svarende til DKK 72,00 pr. aktie.

Udbetaling af udbytte i 2016 består af udbytte vedrørende 2015 på DKK 615,2 mio. samt udbytte vedrørende 2016 på DKK 565,0 mio. Udbetaling af udbytte i 2015 består af udbytte vedrørende 2014 på DKK 522,4 mio. samt udbytte vedrørende 2015 på DKK 470,9 mio.

Udbytte pr. aktie fremgår af hoved- og nøgletalsoversigten side 13.

Der henvises til moderselskabets egenkapitalopgørelse for angivelse af, hvilket reserver der er disponible for udlodning. Oplysninger om kapitalforhold fremgår af Aktierelateret information side 61.

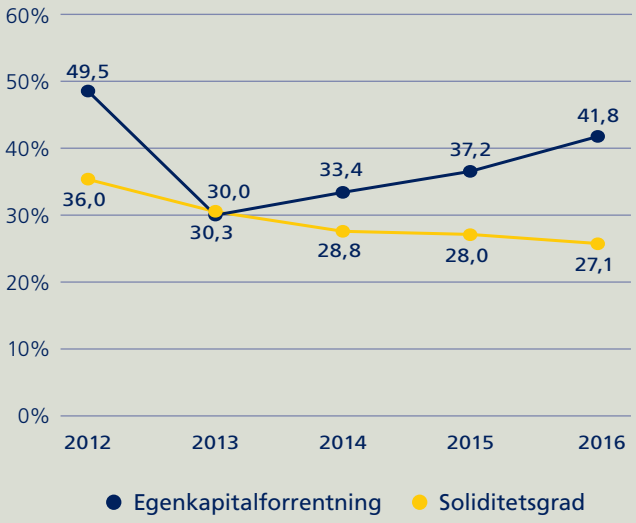
SOLIDITETSGRAD

Egenkapitalens andel udgjorde 27,1% (2015: 28,0%) af den samlede balance, hvilket er et fald på 0,9 procentpoint sammenholdt med 2015.

EGENKAPITALFORRENTNING

Egenkapitalforrentningen udgjorde 41,8%, hvilket er en stigning på 4,6 procentpoint sammenholdt med 2015. Stigningen skyldes primært årets resultat og en mindre stigning i egenkapitalen.

SOLIDITETSGRAD OG EGENKAPITALFORRENTNING



Egenkapitalopgørelse, 1. januar – 31. december

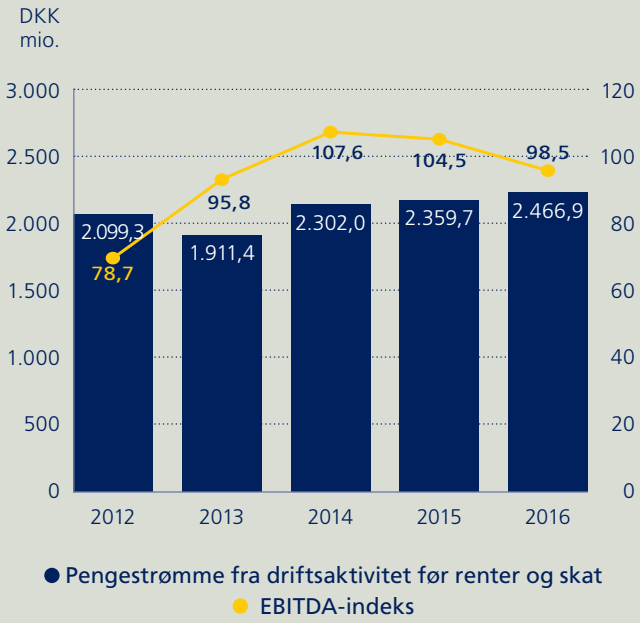
Note

DKK mio.	2016 Aktie-kapital	2016 Reserve for sikringstrans-aktioner	2016 Overført overskud	2016 I alt	2015 Aktie-kapital	2015 Reserve for sikringstrans-aktioner	2015 Overført overskud	2015 I alt
Egenkapital pr. 1. januar	**784,8**	**-143,0**	**2.349,8**	**2.991,6**	**784,8**	**-196,8**	**2.257,1**	**2.845,1**
Totalindkomst for året								
Årets resultat	-	-	1.259,0	1.259,0	-	-	1.086,0	1.086,0
Anden totalindkomst								
Værdireguleringer af sikringstransaktioner	-	31,2	-	31,2	-	378,9	-	378,9
Værdireguleringer af sikringstransaktioner overført til finansielle poster i resultatopgørelsen	-	-63,5	-	-63,5	-	-325,1	-	-325,1
Anden totalindkomst i alt	**-**	**-32,3**	**-**	**-32,3**	**-**	**53,8**	**-**	**53,8**
Totalindkomst i alt for året	**-**	**-32,3**	**1.259,0**	**1.226,7**	**-**	**53,8**	**1.086,0**	**1.139,8**
Transaktioner med ejere								
Udbetalt udbytte	-	-	-1.180,2	-1.180,2	-	-	-993,3	-993,3
Transaktioner med ejere i alt	**-**	**-**	**-1.180,2**	**-1.180,2**	**-**	-	**-993,3**	**-993,3**
Egenkapital pr. 31. december	**784,8**	**-175,3**	**2.428,6**	**3.038,1**	**784,8**	**-143,0**	**2.349,8**	**2.991,6**

Pengestrømsopgørelse

PENGESTRØMME FRA DRIFTSAKTIVITET

Stigningen i pengestrømme fra driftsaktiviteten på DKK 117,0 mio. kan primært henføres til et højere aktivitetsniveau samt fokus på at effektivisere og stabilisere driftsomkostninger i forhold til væksten. Pengestrømme fra driftsaktivitet udgjorde DKK 1.996,7 mio. Udviklingen var ligeledes påvirket af en favorabel langsigtet refinansiering af USPP-lånet, der udløb i august 2015.



PENGESTRØMME FRA INVESTERINGSAKTIVITET

Investeringer i immaterielle og materielle anlægsaktiver udgjorde DKK 1.033,5 mio. (2015: DKK 1.148,4 mio.).

PENGESTRØM FRA FINANSIERINGSAKTIVITET

Finansieringsaktiviteter vedrørte nettotræk på langsigtede faciliteter (herunder optagelse af et projektfinansieret lån og kreditramme), afdrag på realkreditlån samt udbetaling af udbytte.

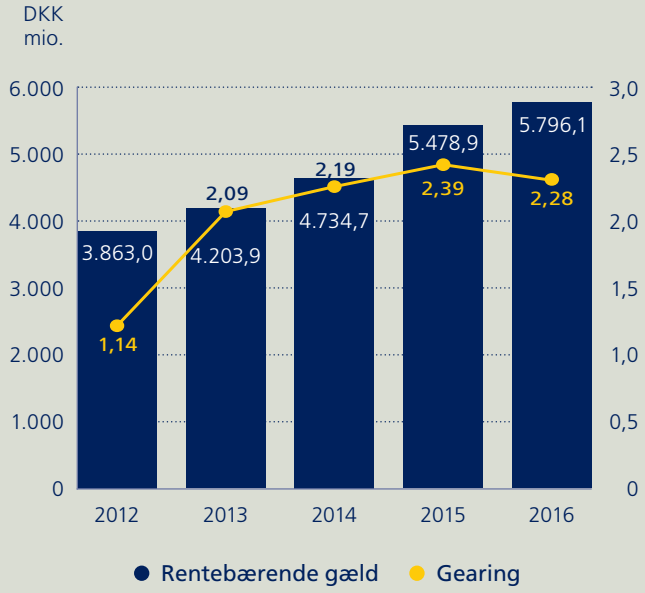
LIKVIDER

CPH havde DKK 78,2 mio. i likvider samt garanterede uudnyttede kreditfaciliteter på DKK 3.093,0 mio. pr. 31. december 2016.

FINANSIERING

Pr. 31. december 2016 udgjorde CPH's rentebærende gæld DKK 5.796,1 mio. (2015: DKK 5.478,9 mio.) og nettorentebærende gæld DKK 5.717,9 mio. (2015: DKK 5.395,5 mio.). Forskellen på DKK 78,2 mio. (2015: DKK 83,4 mio.) udgøres af likvide midler. Af den rentebærende gæld var 98,9% (2015: 99,9%) langfristet, dvs. med en forfaldstid på mere end et år fra 31. december 2016, og bestod primært af faciliteter i USD, DKK og GBP.

Den 24. oktober 2016 underskrev CPH en ny garanteret låneaftale med den Europæiske Investeringsbank (EIB). Aftalen giver CPH en projektfinansieret låneramme på op til DKK 1.250 mio. Inden for lånerammen har CPH mulighed for at udnytte faciliteten med en løbetid på 10 år med mulighed for forlængelse op til i alt 15 år. Den nye facilitet fra EIB er en blåstempling af CPH's vækstplan, Expanding CPH.



Pengestrømsopgørelse, 1. januar – 31. december

Note	DKK mio.	2016	2015
	PENGESTRØMME FRA DRIFTSAKTIVITET		
19	Indbetalt fra kunder	4.375,9	4.063,0
19	Udbetalt til personale, leverandører m.v.	-1.909,0	-1.703,3
	Pengestrømme fra drift før finansielle poster og skat	2.466,9	2.359,7
19	Renteindbetalinger m.v.	1,4	1,8
19	Renteudbetalinger m.v.	-211,9	-228,4
	Pengestrømme fra drift før skat	2.256,4	2.133,1
9	Betalt selskabsskat	-289,7	-283,4
	Pengestrømme fra driftsaktivitet	**1.966,7**	**1.849,7**
	PENGESTRØMME FRA INVESTERINGSAKTIVITET		
11	Køb af materielle anlægsaktiver	-953,1	-994,8
10	Køb af immaterielle anlægsaktiver	-80,4	-153,6
	Salg af materielle anlægsaktiver	10,6	3,0
	Pengestrømme fra investeringsaktivitet	**-1.022,9**	**-1.145,4**

Note	DKK mio.	2016	2015
	PENGESTRØMME FRA FINANSIERINGSAKTIVITET		
	Afdrag på langfristet gæld	-2.305,7	-1.865,7
	Optagelse af langfristet gæld	2.480,0	2.255,4
	Afdrag på kortfristet gæld	-453,8	-253,5
	Optagelse af kortfristet gæld	510,7	189,1
	Betalt udbytte	-1.180,2	-993,3
	Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	**-949,0**	**-668,0**
	Årets ændring i likviditet	**-5,2**	**36,3**
	Likvide beholdninger ved årets begyndelse	**83,4**	**47,1**
	Likvide beholdninger ved årets udgang	**78,2**	**83,4**

Noter til det finansielle regnskab

● Indeholder regnskabspraksis
● Indeholder væsentlige skøn og vurderinger

1	Væsentlig anvendt regnskabspraksis	77	●	
2	Særlige forhold	79	●	
3	Segmentoplysninger	81	●	
4	Omsætning	83	●	
5	Eksterne omkostninger	85	●	
6	Personaleomkostninger	85	●	
7	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	87	●	
8	Finansielle indtægter og omkostninger	87	●	
9	Skat af årets resultat	89	●	
10	Immaterielle anlægsaktiver	91	●	
11	Materielle anlægsaktiver	93	●	●
12	Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	97	●	
13	Kreditinstitutter og andre lån	98	●	
14	Anden gæld	100	●	
15	Økonomiske forpligtelser	100		
16	Nærtstående parter	101		
17	Koncession til drift af lufthavne og takstregulering	101		
18	Finansielle risici	103	●	
19	Noter til pengestrømsopgørelse	108		
20	Efterfølgende begivenheder	109		
21	Kapitalforhold og EPS	109		
22	Dattervirksomheder og associerede virksomheder	109		
23	Nyeste vedtagne regnskabsstandarder og -fortolkninger	110		

Noter

Note

1 VÆSENTLIG ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

For at gøre rapporten mere overskuelig og læsevenlig er regnskabspraksis samt skøn og vurderinger for specifikke regnskabsposter placeret ved 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 godkendt af den europæiske union (EU) og yderligere oplysningskrav i henhold til årsregnskabsloven (ÅRL).

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

Nye regnskabsstandarder og -fortolkninger
Den anvendte regnskabspraksis, herunder præsentation, er uændret i forhold til Årsrapporten for 2015 bortset fra nedestående.

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 2016, enten ikke er relevante for CPH eller ikke har væsentlig betydning på regnskabet for koncernen.

Væsentlige regnskabsmæssige skøn
CPH's skøn ved opgørelsen af den regnskabsmæssige værdi af aktiver og forpligtelser er baseret på forudsætninger, som afhænger af fremtidige begivenheder. Dette indebærer bl.a. 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 af 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 CPH's 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 **VÆSENTLIG ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS** (fortsat)

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

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

Omregning af beløb i fremmed valuta
CPH's 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.

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.

Gevinster 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 gevinster og tab. Gevinster 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 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 det 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 **VÆSENTLIG ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS** (fortsat)

Pengestrømsopgørelse
Pengestrømsopgørelsen viser CPH's pengestrømme for året opdelt på drifts-, investerings- og finansieringsaktivitet, årets forskydning i likvider samt CPH's 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 indkomstskatter.

Pengestrøm fra investeringsaktivitet
Pengestrømme fra investeringsaktivitet omfatter pengestrømme fra køb og salg af immaterielle og materielle anlægsaktiver.

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 CPH's 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

2 SÆRLIGE FORHOLD (fortsat)

	DKK mio.	2016 Inklusive særlige forhold	2016 Særlige forhold	2016 Korrigeret for særlige forhold	2015 Inklusive særlige forhold	2015 Særlige forhold	2015 Korrigeret for særlige forhold
3, 4	Omsætning	4.421,9	-	4.421,9	4.061,9	-	4.061,9
	Andre driftsindtægter	6,2	-	6,2	3,1	-	3,1
5	Eksterne omkostninger	614,6	-5,1	609,5	585,0	-6,0	579,0
6	Personaleomkostninger	1.309,0	-10,3	1.298,7	1.221,1	-8,1	1.213,0
	EBITDA	**2.504,5**	**15,4**	**2.519,9**	**2.258,9**	**14,1**	**2.273,0**
7	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	705,6	-	705,6	674,7	-	674,7
	Driftsresultat	**1.798,9**	**15,4**	**1.814,3**	**1.584,2**	**14,1**	**1.598,3**
8	Nettofinansieringsomkostninger	178,8	-	178,8	180,3	-	180,3
	Resultat før skat	**1.620,1**	**15,4**	**1.635,5**	**1.403,9**	**14,1**	**1.418,0**
9	Skat af årets resultat	361,1	3,4	364,5	317,9	3,3	321,2
	Årets resultat	**1.259,0**	**12,0**	**1.271,0**	**1.086,0**	**10,8**	**1.096,8**

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.

CPH's segmentinddeling følger den juridiske og organisatoriske opdeling af koncernens aktiviteter, således at det aeronautiske segment omfatter den regulerede del i Københavns Lufthavne (trafiktakster). 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

Dette segment omfatter 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

Dette segment omfatter 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 CPH's 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), taxi management services (TMS), salg af rådgivningsydelser vedrørende lufthavnsdrift og andre services.

Omsætning relateret til CPH's største kunde udgør DKK 1.048,0 mio. i 2016 (2015: DKK 983,0 mio.) svarende til 23,7% af omsætningen i 2016 (2015: 24,2%). Omsætningen vedrører det aeronautiske og ikke-aeronautiske segment. Omsætning relateret til den næststørste kunde udgør DKK 476,8 mio. i 2016 (2015: DKK 418,5 mio.) svarende til 10,8% af omsætningen (2015: 10,3%). Omsætningen vedrører det aeronautiske og ikke-aeronautiske segment. Omsætning relateret til den tredjestørste kunde udgør DKK 414,4 mio. i 2016 (2015: DKK 416,9 mio.) svarende til 9,4% af omsætningen (2015: 10,3%). Omsætningen vedrører udelukkende det ikke-aeronautiske segment.

Noter

Note

3 SEGMENTOPLYSNINGER (fortsat)

DKK mio.	2016 Segmenter Aeronautisk	2016 Segmenter Ikke-aeronautisk	2016 I alt	2015 Segmenter Aeronautisk	2015 Segmenter Ikke-aeronautisk	2015 I alt
Omsætning	**2.600,2**	**1.821,7**	**4.421,9**	**2.364,5**	**1.697,4**	**4.061,9**
Driftsresultat	**605,9**	**1.193,0**	**1.798,9**	**483,3**	**1.100,9**	**1.584,2**
Anlægsaktiver	7.581,4	2.721,8	10.303,2	7.217,8	2.725,0	9.942,8
Øvrige aktiver	286,9	201,0	487,9	230,6	165,6	396,2
Kapitalandele i associerede virksomheder		0,4	0,4		0,4	0,4
Ikke fordelte aktiver*			418,2			329,2
Aktiver i alt	**7.868,3**	**2.923,2**	**11.209,7**	**7.448,4**	**2.891,0**	**10.668,6**
Forpligtelser	684,5	441,2	1.125,7	632,3	432,6	1.065,9
Ikke fordelte forpligtelser**			7.045,9			6.612,1
Forpligtelser i alt	**684,5**	**441,2**	**8.171,6**	**632,3**	**432,6**	**7.677,0**
Anlægsinvesteringer (inkl. aktiverede renter)	911,9	158,5	1.070,4	1.027,8	165,4	1.193,2
Afskrivninger	546,1	159,5	705,6	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.

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 startafgifter. 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 og øvrige aktiviteter, herunder handicapserviceordningen (PRM), som indtægtsføres, i takt med at levering af ydelserne finder sted, samt taxi management services (TMS), som indtægtsføres i takt med indkørsel til taxaholdeplads.

Noter

Note

4 OMSÆTNING (fortsat)

DKK mio.	2016	2015
TRAFIKINDTÆGTER		
Startafgifter	459,7	430,2
Passagerafgifter	1.199,2	1.105,7
Securityafgifter	621,0	559,7
ETD-afgift	39,5	10,9
Handling	209,0	191,1
Opholdsafgifter, CUTE m.v.	71,8	66,9
Trafikindtægter i alt	**2.600,2**	**2.364,5**
KONCESSIONSINDTÆGTER		
Shoppingcenter	793,0	759,9
Parkering	363,7	326,4
Øvrige koncessionsindtægter	57,8	50,3
Koncessionsindtægter i alt	**1.214,5**	**1.136,6**
LEJEINDTÆGTER		
Udlejning af lokaler	115,2	114,8
Udlejning af arealer	56,4	54,6
Øvrige lejeindtægter	6,5	7,0
Lejeindtægter i alt	**178,1**	**176,4**
SALG AF TJENESTEYDELSER M.V.		
Hotelaktivitet	227,5	212,8
Øvrigt salg af tjenesteydelser m.v.	201,6	171,6
Salg af tjenesteydelser m.v. i alt	**429,1**	**384,4**
Omsætning i alt	**4.421,9**	**4.061,9**

DKK mio.	2016	2015
LEJEINDTÆGTER VEDRØRENDE UOPSIGELIGE KONTRAKTER FRA LEJERS SIDE		
Inden for 1 år	113,2	109,3
Mellem 1 og 5 år	123,6	126,9
Efter 5 år	158,0	172,6
I alt	**394,8**	**408,8**

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

CPH's 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.	2016	2015
Drift og vedligeholdelse	428,7	396,8
Energiomkostninger	57,6	58,1
Administrationsomkostninger	113,7	110,6
Øvrige omkostninger	14,6	19,5
Eksterne omkostninger i alt	**614,6**	**585,0**
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	0,6	1,4
Revisionshonorar i alt	**2,3**	**3,1**

I 2015 indeholder Andre ydelser end revision 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 2016 haft engangsomkostninger på DKK 5,1 mio., primært vedrørende omstrukturering og takstregulering (2015: DKK 6,0 mio.). Se forklarende tabel over særlige forhold i note 2.

Note

6 PERSONALEOMKOSTNINGER

Regnskabspraksis

Personaleomkostninger omfatter lønninger, gager og pension til CPH's 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.	2016	2015
Gager og lønninger	1.261,2	1.179,4
Pensioner	105,8	99,5
Andre omkostninger til social sikring	9,4	8,8
Øvrige personaleomkostninger	66,6	57,6
	1.443,0	1.345,3
- Fratrukket aktiveret som anlægsaktiver	134,0	124,2
Personaleomkostninger i alt	**1.309,0**	**1.221,1**
Kontant vederlag til direktionen, herunder pension, fri bil m.v.	6,5	6,0
Hensættelse til kortsigtet incitamentsordning for direktionen, jf. nedenfor	3,5	3,2
Hensættelse til langsigtet incitamentsordning for direktionen, jf. nedenfor	2,5	1,6
Vederlag til bestyrelsen, inklusive bestyrelsesudvalg	2,3	2,3

Noter

Note

6 PERSONALEOMKOSTNINGER (fortsat)

I løn til direktionen udgør arbejdsgiveradministreret pension DKK 1,0 mio. (2015: DKK 0,9 mio.).

Bestyrelsesvederlag i 2016 består af DKK 900.000 til bestyrelsesformand Lars Nørby Johansen, DKK 900.000 til tre 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 2016 til Revisions- og Risikoudvalget består af DKK 150.000 til Janis Kong. De øvrige medlemmer af Revisions- og Risikoudvalget har i 2016 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 CPH's 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 2016 er der hensat DKK 2,5 mio. (2015: DKK 1,6 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 2016 er der hensat DKK 3,5 mio. (2015: DKK 3,2 mio.) til den kortsigtede incitamentsordning.

Det samlede vederlag i 2016 til direktionen udgør DKK 12,5 mio. (2015: DKK 10,8 mio.). Heri indgår hensættelse til mulig udbetaling af langsigtet bonusaftale på DKK 2,5 mio. (2015: DKK 1,6 mio.) samt hensættelse til kortsigtet incitamentsaftale på DKK 3,5 mio. (2015: 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 2016 sket i overensstemmelse med de "Generelle retningslinjer for vederlag til bestyrelsen og direktionen i Københavns Lufthavne A/S". Nøglepersoner i ledelsen består af direktionen.

I 2016 har der i gennemsnit været 2.334 fuldtidsbeskæftigede i CPH (2015: 2.260 fuldtidsbeskæftigede). Heri er inkluderet 27 statstjenestemænd, der i henhold til Lov om Københavns Lufthavne A/S har bevaret deres ansættelsesforhold til Staten (2015: 31 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 2016 (2015: 21,2%). Pensionsbidraget udgør for 2016 DKK 1,5 mio. (2015: DKK 1,7 mio.).

CPH har i 2016 haft engangsomkostninger på DKK 10,3 mio. (2015: DKK 8,1 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 CPH's immaterielle og materielle anlægsaktiver.

DKK mio.	2016	2015
Software	117,1	110,9
Grunde og bygninger	199,3	179,0
Tekniske anlæg og maskiner	257,6	263,1
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	131,6	121,7
Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver i alt	**705,6**	**674,7**

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.	2016	2015
FINANSIELLE INDTÆGTER		
Renter af bankmellemværender m.v.	-	0,1
Renter af øvrige tilgodehavender	1,0	1,0
Valutakursgevinster, netto	1,2	1,4
Finansielle indtægter i alt	**2,2**	**2,5**

De finansielle indtægter er faldet med DKK 0,3 mio, hvilket skyldes et lavere renteniveau i markedet.

Noter

Note

8 FINANSIELLE INDTÆGTER OG OMKOSTNINGER (fortsat)

DKK mio.	2016	2015
FINANSIELLE OMKOSTNINGER		
Renter af gæld til kreditinstitutter og andre lån m.v.	210,4	209,9
Aktiverede renter på anlægsaktiver under udførelse	-36,8	-44,8
Valutakurstab	0,7	1,0
Øvrige finansieringsomkostninger	1,9	11,7
Amortisering af låneomkostninger	4,8	5,0
Finansielle omkostninger i alt	**181,0**	**182,8**

Ved beregningen af låneomkostninger i kostprisen for aktiver er der i 2016 anvendt en effektiv rentesats på 4,5% (2015: 5,0%) svarende til CPH's vægtede gennemsnitlige låneomkostning på låntagning til finansiering af køb af anlægsaktiver.

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 2016 indgår urealiseret valutakurstab vedrørende langfristede USD- og GBP-lån på DKK 81,5 mio. (2015: urealiseret valutakurstab på DKK 416,8 mio.), der modsvares af en urealiseret valutakursgevinst på valutaswaps vedrørende samme lån på DKK 81,5 mio. (2015: urealiseret valutakursgevinst på DKK 416,8 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 og kreditfaciliteter i 2009, 2014, 2015 og 2016 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 over for myndighederne. CPH, CAI og CAH 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.

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.	2016	2015
OMKOSTNINGSFØRT SKAT		
Årets aktuelle skat	305,7	280,9
Ændring i udskudt skat	46,3	52,1
I alt	**352,0**	**333,0**
DER FORDELER SIG SÅLEDES:		
Skat af årets resultat	361,1	317,9
Skat af anden totalindkomst, der vedrører sikringstransaktioner	-9,1	15,1
I alt	**352,0**	**333,0**

Noter

Note

9 SKAT AF ÅRETS RESULTAT (fortsat)

DKK mio.	2016	2015
SKAT AF ÅRETS RESULTAT KAN SPECIFICERES SÅLEDES:		
Beregnet 22,0%/23,5% af resultat før skat	356,4	329,9
Skatteeffekt af:		
Ikke fradragsberettigede udgifter inklusive effekt af rentebeskæring m.v.	4,7	-12,0
I alt	**361,1**	**317,9**
HENSATTE FORPLIGTELSER TIL UDSKUDT SKAT		
Regnskabsmæssig værdi pr. 1. januar	980,6	928,5
Ændring i udskudt skat	46,3	52,1
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	**1.026,9**	**980,6**
HENSATTE FORPLIGTELSER TIL UDSKUDT SKAT KAN SPECIFICERES SÅLEDES:		
Materielle anlægsaktiver	1.001,2	953,4
Andre tilgodehavender	-1,9	-2,2
Anden gæld	27,6	29,4
I alt	**1.026,9**	**980,6**

DKK mio.	2016	2015
SELSKABSSKAT		
Regnskabsmæssig værdi pr. 1. januar	152,6	155,1
Betalt acontoskat i indeværende år	-136,9	-128,3
Betalt restskat i tidligere år	-152,7	-155,1
Årets aktuelle skat	305,7	280,9
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	**168,7**	**152,6**

Selskabet er omfattet af regler omkring rentebeskæring. Selskabet har som følge af usikkerheden om udnyttelse af fremførbare renteomkostninger ikke indregnet den skattemæssige værdi af de fremførbare renteomkostninger. Den skattemæssige værdi af fremførbare renteomkostninger udgør DKK 17,0 mio. (2015: DKK 16,1 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 2016 udgør skatteeffekten vedrørende engangsomkostninger DKK 3,4 mio. (2015: DKK 3,3 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 aktiver, såfremt der er tilstrækkelig sikkerhed for, at kapitalværdien af den fremtidige indtjening kan dække de tilhørende omkostninger.

Omkostninger til software omfatter gager, afskrivninger og andre omkostninger, der direkte og indirekte kan henføres til softwaren. I omkostningerne indgår også renteomkostninger under udviklingen.

Softwareprojekter, der er klart defineret og identificerbare, hvor den tekniske udnyttelsesgrad, tilstrækkelige ressourcer og en potentiel udviklingsmulighed i koncernen kan påvises, og hvor det er hensigten at fremstille og anvende projektet, indregnes som immaterielt anlægsaktiv, såfremt der er tilstrækkelig sikkerhed for, at kapitalværdien af den fremtidige indtjening kan dække udviklingsomkostningerne.

Afskrivninger starter ved ibrugtagning af projektet og er lineære. Afskrivningsperioden udgør 3-5 år

Nedskrivninger

Den regnskabsmæssige værdi af software, herunder software under udvikling, vurderes mindst en gang årligt for at afgøre, om der er nedskrivningsbehov ud over 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. Genindvindingsværdien af software vurderes sammen med andre aktiver i den mindste gruppe af aktiver, hvor der ved en samlet vurdering kan fastsættes en pålidelig genindvindingsværdi.

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 (fortsat)

DKK mio.	2016 Software	2016 Software under udvikling	2016 I alt	2015 Software	2015 Software under udvikling	2015 I alt
Anskaffelsesværdi						
Samlet anskaffelsesværdi pr. 1. januar	752,4	267,3	1.019,7	721,9	241,3	963,2
Årets tilgang	-	80,4	80,4	-	153,6	153,6
Årets afgang	-51,6	-	-51,6	-97,1	-	-97,1
Overført	200,8	-200,8	-	127,6	-127,6	-
Samlet anskaffelsesværdi pr. 31. december	**901,6**	**146,9**	**1.048,5**	**752,4**	**267,3**	**1.019,7**
Afskrivninger						
Samlede afskrivninger pr. 1. januar	480,1	-	480,1	466,2	-	466,2
Årets afskrivninger	117,1	-	117,1	110,9	-	110,9
Samlede afskrivninger på årets afgang	-51,6	-	-51,6	-97,0	-	-97,0
Samlede afskrivninger pr. 31. december	**545,6**	-	**545,6**	**480,1**	**-**	**480,1**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	**356,0**	**146,9**	**502,9**	**272,3**	**267,3**	**539,6**

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.

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 (kloakker m.v.)	*40 år*
Bygninger (terminaler, kontorhuse m.v.)	*80-100 år*
Bygninger (andre)	*40 år*
Aptering	*5-10 år*
Tekniske anlæg	
Startbaner, veje m.v. (fundament)	*80-100 år*
Belægninger ved nyanlæg, veje m.v.	*10 år*
Tekniske installationer på baner	*15 år*
Tekniske anlæg (elevatorer m.v.)	*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 MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER (fortsat)

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 estimeret til DKK 175,9 mio. (2015: DKK 175,9 mio.) 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 CPH's 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.

Nedskrivninger

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

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

Noter

Note

11 MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER (fortsat)

DKK mio.	Grunde og bygninger*	Tekniske anlæg og maskiner	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	Materielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
			2016		
Anskaffelsesværdi					
Samlet anskaffelsesværdi pr. 1. januar	7.342,2	7.165,3	1.694,6	770,0	16.972,1
Årets tilgang	-	-	-	990,0	990,0
Årets afgang	-60,8	-44,9	-174,5	-	-280,2
Overført	323,6	432,1	209,0	-964,7	-
Samlet anskaffelsesværdi pr. 31. december	**7.605,0**	**7.552,5**	**1.729,1**	**795,3**	**17.681,9**
Afskrivninger					
Samlede afskrivninger pr. 1. januar	2.841,6	3.516,2	1.211,1	-	7.568,9
Årets afskrivninger	199,3	257,6	131,6	-	588,5
Samlede afskrivninger på årets afgang	-56,4	-44,9	-174,5	-	-275,8
Samlede afskrivninger pr. 31. december	**2.984,5**	**3.728,9**	**1.168,2**	-	**7.881,6**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	**4.620,5**	**3.823,6**	**560,9**	**795,3**	**9.800,3**

* Der er tinglyst pant i CPH-ejendomme for en samlet værdi på DKK 507,5 mio. (2015: DKK 507,7 mio.).

Noter

Note

11 MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER (fortsat)

DKK mio.	Grunde og bygninger*	Tekniske anlæg og maskiner	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	Materielle anlægsaktiver under udførelse	I alt
			2015		
Anskaffelsesværdi					
Samlet anskaffelsesværdi pr. 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	-74,2	-	-205,2
Overført	239,8	445,0	112,5	-797,3	-
Samlet anskaffelsesværdi pr. 31. december	**7.342,2**	**7.165,3**	**1.694,6**	**770,0**	**16.972,1**
Afskrivninger					
Samlede afskrivninger pr. 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	-74,0	-	-205,2
Samlede afskrivninger pr. 31. december	**2.841,6**	**3.516,2**	**1.211,1**	**-**	**7.568,9**
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	**4.500,6**	**3.649,1**	**483,5**	**770,0**	**9.403,2**

* 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.

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.	2016	2015
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	404,5	360,5
Nedskrivning	33,2	33,9
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser, netto	**371,3**	**326,6**
Nedskrivning til imødegåelse af tab		
Samlet nedskrivning pr. 1. januar	33,9	31,6
Ændring af nedskrivning i året	-1,0	2,2
Realiseret tab i året	0,3	0,5
Tilbageførsel	-	-0,4
Samlet nedskrivning pr. 31. december	**33,2**	**33,9**

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 371,3 mio. (2015: DKK 326,6 mio.) er DKK 178,9 mio. (2015: DKK 129,1 mio.) afdækket ved sikkerhedsstillelse. Den maksimale kreditrisiko er afspejlet i de regnskabsmæssige værdier af de enkelte finansielle aktiver, der indgår i balancen.

I CPH's tilgodehavender fra salg pr. 31. december 2016 indgår tilgodehavender på i alt DKK 37,3 mio. (2015: DKK 34,1 mio.), der efter en individuel vurdering er nedskrevet til DKK 3,4 mio. (2015: DKK 2,5 mio.).

Herudover indgår tilgodehavender, der pr. 31. december 2016 var overforfaldne, men ikke nedskrevet, med i alt DKK 25,2 mio. (2015: DKK 17,1 mio.). Forfaldsoversigten er som følger:

DKK mio.	2016	2015
Overforfaldne, men ikke nedskrevne tilgodehavender fordelt på forfaldsperioder		
Op til 30 dage	25,1	16,5
Mellem 30 og 90 dage	0,3	0,3
Over 90 dage	-0,2	0,3
I alt	**25,2**	**17,1**

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.	2016	2015
Gæld til kreditinstitutter og andre lån er indregnet således i balancen:		
Langfristede forpligtelser	5.733,4	5.473,2
Kortfristede forpligtelser	62,7	5,7
I alt	**5.796,1**	**5.478,9**

Noter

Note

13 KREDITINSTITUTTER OG ANDRE LÅN (fortsat)

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

DKK mio.					Regnskabsmæssig værdi		Dagsværdi*	
Lån	**Valuta**	**Fast/variabel**	**Udløb**		**2016**	**2015**	**2016**	**2015**
Kassekredit	DKK	Variabel	-	-	57,0	-	57,0	-
RD (DKK 58 mio.)**	DKK	Variabel	30. juni	2035	53,9	56,8	53,9	56,8
RD (DKK 64 mio.)**	DKK	Fast	23. dec.	2032	53,3	56,0	56,9	62,5
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
Nordiske Investeringsbank (NIB)***	DKK	Fast	12. feb.	2026	130,0	-	145,3	-
Europæiske Investeringsbank (EIB)****	DKK	Fast	15. dec.	2026	250,0	-	250,3	-
USPP-obligation	DKK	Fast	27. aug.	2025	1.055,0	1.055,0	1.126,4	1.084,2
USPP-obligation	USD	Fast	27. aug.	2018	705,5	683,0	764,2	765,4
USPP-obligation	USD	Fast	29. juni	2018	705,5	683,0	741,6	741,1
USPP-obligation	USD	Fast	29. juni	2020	1.037,1	1.004,0	1.154,0	1.152,3
USPP-obligation	USD	Fast	22. aug.	2023	1.128,7	1.092,8	1.213,7	1.191,8
USPP-obligation	GBP	Fast	29. juni	2020	200,0	232,7	228,7	266,4
Total					**5.826,9**	**5.514,2**	**6.243,9**	**5.972,4**
Låneomkostninger til fremtidig amortisering					-30,8	-35,3	-30,8	-35,3
Total					**-30,8**	**-35,3**	**-30,8**	**-35,3**
I alt					**5.796,1**	**5.478,9**	**6.213,1**	**5.937,1**

* Se note 18 for beskrivelse af metode for opgørelse af dagsværdier af finansielle forpligtelser.
** Der er tinglyst pant i CPH's ejendomme for en samlet værdi på DKK 507,5 mio. (2015: DKK 507,7 mio.).
*** Til finansiering af Finger C.
**** Til finansiering af udvidelsen af Københavns Lufthavn som forventes afsluttet i 2024.

De fastforrentede USD 507 mio. og GBP 23 mio. USPP-obligationslån (2015: USD 507 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 økonomiske 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.	2016	2015
Feriepenge og andre lønrelaterede poster	277,8	262,5
Skyldige renter	32,7	31,7
Øvrige skyldige omkostninger	43,0	42,5
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	**353,5**	**336,7**

15 ØKONOMISKE FORPLIGTELSER

CPH er forpligtet efter reglerne i Tjenestemandsloven om rådighedsløn overfor tjenestemænd. Se i øvrigt note 6.

CPH har pr. 31. december 2016 indgået kontrakter om opførelse af anlæg og andre forpligtelser, der i alt beløber sig til DKK 219,5 mio. (2015: DKK 241,6 mio.). Af større forpligtelser kan nævnes kontrakter vedrørende nye standpladser, udvidelse af Terminal 2 airside, Finger E og klargøring af hangar 1.

Note

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 144,7 mio. (2015: DKK 109,6 mio.) og kan specificeres således:

DKK mio.	2016	2015
Inden for 1 år	20,5	8,9
Mellem 1 og 5 år	76,8	53,7
Efter 5 år	47,4	47,0

CPH har ved indgåelse af en managementaftale mellem Hilton International og Copenhagen Airport Hotels A/S (CAH A/S) forpligtet sig til at dække Hiltons kontraktsbestemte vederlag for driften i hotellet. Aftalen udløber 31. december 2021. Se note 20 for begivenheder efter balancedagen.

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

Der er stillet sikkerhed for gæld i kreditinstitutter i CPH's 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

CPH's 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 22), 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. KAP's 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 fra transportministeren til at drive lufthavn. Tilladelserne for lufthavnene i Kastrup og Roskilde, der administrativt udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST), løber til 1. januar 2020, på hvilket tidspunkt de skal fornyes.

Europa-Kommissionens forordning (EU) 139/2014 fastsætter krav og administrative procedurer for flyvepladser og flyvepladsoperatører. Den 22. december 2016 modtog CPH fra TBST nye certifikater iht. EU-reglerne for flyvepladserne og for CPH som flyvepladsoperatør til erstatning for de tidligere tekniske godkendelser. Certifikaterne er tidsubegrænsede.

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

Takstregulering for CPH 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 (fallback). 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 KONCESSION TIL DRIFT AF LUFTHAVNE OG TAKSTREGULERING (fortsat)

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 CPH 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) har i perioden 1. marts – 1. september 2014 forhandlet og indgået en takstaftale, der er gældende for perioden 1. april 2015 – 31. marts 2019. Takstaftalen medfører, at prisen for at benytte lufthavnen følger det danske forbrugerprisindeks. Takstaftalen indeholder investeringer fra CPH's 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 indførtes frem mod 1. april 2016 ensartede priser for indenrigs- og udenrigstrafik, dog således at CPH Go uændret bibeholder en lavere passagertakst.

Som følge af sikkerhedsmæssige krav vedr. "Explosive Trace Detectors" (ETD) har CPH i overensstemmelse med takstaftalen indført en ny særskilt securitytakst pr. 1. september 2015, der modsvarer CPH's omkostninger til at efterleve de nye krav. Securitytaksten udgør pr. 1. april 2016 DKK 3,59 pr. lokaltafgående passager (2015: DKK 3,16) 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 CPH's sikring af fremtidige transaktioner og pengestrømme anvendes afledte finansielle instrumenter som en del af CPH's 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.

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.

CPH's risikostyringspolitik

CPH's finansielle risici styres centralt. Principper og rammer for den finansielle styring godkendes årligt af bestyrelsen. De finansielle risici opstår primært som følge af selskabets drifts- og investeringsaktivitet og afdækkes i videst muligt omfang.

Kreditrisici

CPH's kreditrisiko er primært relateret til tilgodehavender, bankindeståender, værdipapirer og de afledte finansielle instrumenter.

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

CPH's 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 CPH's 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.

CPH's samhandelspartnere SAS, Norwegian og Gebr. Heinemann, der er den største koncessionshaver, udgør den væsentligste koncentration af kreditrisiko. Bruttotilgodehavenderne fra salg og tjenesteydelser udgør omkring 34,7% (2015: 37,3%). SAS' kreditvurdering hos Standard & Poor's er B (2015: 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 (2015: fire måneder). Den øvrige kreditrisiko er spredt på resten af CPH's kunder. Se i øvrigt note 12, Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser, for yderligere oplysninger.

Noter

Note

18 FINANSIELLE RISICI (fortsat)

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 2016 opgjort til i alt DKK 78,2 mio. (2015: DKK 83,4 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 CPH's politik i forbindelse med låneoptagelse i videst muligt omfang at sikre en vis fleksibilitet gennem spredning af lånoptagelse på forfaldstidspunkter og modparter. Det er ligeledes CPH's politik at overholde de lånebetingelser (covenants) som er indeholdt i selskabets låneaftaler. Bestyrelsen påser sammen med ledelsen, at selskabet har en sund kapitalstruktur. På baggrund af dette godkendes selskabets finansieringspolitik på årlig basis

CPH's likviditetsreserve består af likvide midler for i alt DKK 78,2 mio. (2015: DKK 83,4 mio.) og garanterede uudnyttede langfristede kreditfaciliteter for i alt DKK 3.000,0 mio. (2015: DKK 1.800,0 mio.). Hertil kommer uudnyttede kassekreditter på DKK 93,0 mio. (2015: DKK 150,0 mio.). Ud over en overordnet driftsmæssig risikovurdering tilstræbes det til enhver tid at sikre et minimum af uudnyttede kreditfaciliteter 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 CPH's aftaler om lån og kreditfaciliteter kan bringes til ophør i tilfælde af, at disse betingelser ikke overholdes. CPH overholder alle betingelser pr. 31. december 2016.

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 FINANSIELLE RISICI (fortsat)

FORFALDSOVERSIGT PR. 31. DECEMBER, DKK mio.	**2016**					
	0-1 år	**1-5 år**	**Efter 5 år**	**I alt**	**Dagsværdi niveau 2***	**Regnskabsmæssig værdi**
Målt til amortiseret kostpris						
Kreditinstitutter og andre lån	306,1	3.306,2	3.298,3	6.910,6	6.224,7	5.826,9
Leverandører af varer og tjenesteydelser	544,8	-	-	544,8	544,8	544,8
Anden gæld	353,5	-	-	353,5	353,5	353,5
Total	**1.204,4**	**3.306,2**	**3.298,3**	**7.808,9**	**7.123,0**	**6.725,2**
Målt til dagsværdi						
Afledte finansielle instrumenter	-	51,2	3,0	54,2	54,2	54,2
Total	**-**	**51,2**	**3,0**	**54,2**	**54,2**	**54,2**
Finansielle forpligtelser i alt	**1.204,4**	**3.357,4**	**3.301,3**	**7.863,1**	**7.177,2**	**6.779,4**
Målt til amortiseret kostpris						
Likvider	78,2	-	-	78,2	78,2	78,2
Tilgodehavender for salg og tjenesteydelser	371,3	-	-	371,3	371,3	371,3
Andre tilgodehavender	38,6	-	-	38,6	38,6	38,6
Total	**488,1**	**-**	**-**	**488,1**	**488,1**	**488,1**
Målt til dagsværdi						
Afledte finansielle instrumenter	-	216,0	124,0	340,0	340,0	340,0
Total	**-**	**216,0**	**124,0**	**340,0**	**340,0**	**340,0**
Finansielle aktiver i alt	**488,1**	**216,0**	**124,0**	**828,1**	**828,1**	**828,1**

* 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 CPH's 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 FINANSIELLE RISICI (fortsat)

FORFALDSOVERSIGT PR. 31. DECEMBER, DKK mio.	**0-1 år**	**1-5 år**	**Efter 5 år**	**I alt**	**Dagsværdi niveau 2***	**Regnskabsmæssig værdi**
				2015		
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	336,7	-	-	336,7	336,7	336,7
Total	**1.077,2**	**3.533,4**	**3.007,1**	**7.617,7**	**6.803,0**	**6.351,3**
Finansielle forpligtelser i alt	**1.077,2**	**3.533,4**	**3.007,1**	**7.617,7**	**6.803,0**	**6.351,3**
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**
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 aktiver i alt	**441,1**	**79,9**	**165,8**	**686,8**	**686,8**	**686,8**

* Se forrige side for information.

Noter

Note

18 FINANSIELLE RISICI (fortsat)

MARKEDSRISIKO

Renterisici

Det er CPH's politik at afdække renterisici på CPH's 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 fast rente.

Der er anvendt renteswapkontrakter til sikring af visse variabelt forrentede realkreditlån over en del af lånets løbetid. På balancedagen er den beregningsmæssige hovedstol på udestående renteswapkontrakter DKK 505,0 mio. (2015: DKK 507,8 mio.), og restløbetiden udgør ca. 5 år. Dagsværdi af renteswapkontrakter udgør DKK -54,2 mio. (2015: DKK -62,4 mio.).

For at reducere den samlede rentefølsomhed tilstræbes det, at CPH's gæld har en varighed, som i et vist omfang tager hensyn til den økonomiske levetid på selskabets aktiver. Varigheden på CPH's lån er pr. 31. december 2016 opgjort til ca. 7,1 år (2015: ca. 7,0 år), inklusive effekten af swapkontrakter.

Hovedparten af CPH's låneportefølje er fastforrentet eller omlagt til fast rente. Udsving i renteniveauet vil derfor kun have begrænset indvirkning på CPH's 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.	2016	2015
EFFEKT PÅ EGENKAPITALEN VED:		
En stigning i DKK-renten på 1 procentpoint	118,2	120,2
Et fald i DKK-renten på 1 procentpoint	-130,4	-100,2
En stigning i USD-renten på 1 procentpoint	130,6	170,1
Et fald i USD-renten på 1 procentpoint	-139,3	-108,9
En stigning i GBP-renten på 1 procentpoint	7,9	9,5
Et fald i GBP-renten på 1 procentpoint	-8,3	-3,7

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 FINANSIELLE RISICI (fortsat)

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

Valutaswapkontrakter
Valutaswapkontrakterne er indgået med henblik på sikring af fremtidige pengestrømme i CPH's 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 2016 (2015: USD 507 mio. og GBP 23 mio.). Bogført værdi af valutaswapkontrakterne udgør DKK 340,0 mio. (2015: DKK 308,1 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 en renteswap er kortere end restløbetiden på det underliggende realkreditlån, men afdækningen matcher betalinger på lånene i hele afdækningens løbetid.

Note

19 NOTER TIL PENGESTRØMSOPGØRELSE

DKK mio.	2016	2015
INDBETALT FRA KUNDER		
Omsætning	4.421,9	4.061,9
Ændring i tilgodehavender fra salg og forudbetalinger fra kunder	-46,0	1,1
I alt	**4.375,9**	**4.063,0**
UDBETALT TIL PERSONALE, LEVERANDØRER M.V.		
Driftsomkostninger	-1.923,6	-1.806,1
Ændring i andre tilgodehavender m.v.	-30,2	42,1
Ændring i omkostningsrelateret leverandørgæld m.v.	44,8	60,7
I alt	**-1.909,0**	**-1.703,3**
RENTEINDBETALINGER M.V.		
Renteindtægter m.v.	1,1	0,1
Realiserede valutakursgevinster	0,3	1,7
I alt	**1,4**	**1,8**
RENTEUDBETALINGER M.V.		
Renteudgifter m.v.	-209,7	-216,2
Realiserede valutakurstab	-0,3	-0,5
Øvrige finansieringsomkostninger	-0,7	-4,6
Øvrige renteomkostninger	-1,2	-7,1
I alt	**-211,9**	**-228,4**

Noter

Note

20 EFTERFØLGENDE BEGIVENHEDER

Den 30. januar 2017 offentliggjorde Petter Anker Stordalen og CPH en aftale om, at Nordic Choice Hotels med virkning fra 1. april 2017 overtager driften af det nuværende lufthavnshotel, der vil blive opgraderet til et high-end Clarion Hotel. Aftalen omfatter endvidere opførelsen af et Comfort Hotel med 500 værelser samt 3.000 m² konferencefaciliteter, der forventes at kunne blive taget i brug i 2020 af Nordic Choice Hotels. Det samlede budget for opgradering og nybyggeri vil være ca. DKK 800 mio. Når det nye hotel og konferencecenter er opført, vil Petter Anker Stordalens ejendomsselskab, Strawberry Fields, opnå en ejerandel på 40% af de to hoteller og konferencecentret, og CPH vil eje den resterende del på 60%.

Der har ikke været andre væsentlige begivenheder efter balancedagen.

21 KAPITALFORHOLD OG EPS

Der henvises til afsnittet Aktierelateret information side 61 i ledelsesberetningen.

DKK mio.		2016	2015
EPS =	Årets resultat / Antal udestående aktier (1.000 stk.)	1.259,0 / 7.848	1.086,0 / 7.848
EPS = (udvandet)	Årets resultat / Gennemsnitligt antal udestående aktier, udvandet (1.000 stk.)	1.259,0 / 7.848	1.086,0 / 7.848

Note

22 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

Noter

Note

23 NYESTE VEDTAGNE REGNSKABSSTANDARDER OG -FORTOLKNINGER

Implementering af nye og ændrede standarder samt fortolkningsbidrag

Der er i regnskabsåret 2016 implementeret en række mindre ændringer til eksisterende regnskabsstandarder. CPH har vurderet effekten af de opdaterede IFRS-standarder og -fortolkninger. CPH har konkluderet, at alle de gældende standarder og fortolkninger, der er trådt i kraft for regnskabsår, der påbegyndes 1. januar 2016, 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 årsrapporterne, når de træder i kraft.

- IFRS 15: "Indregning af omsætning fra kontrakter med kunder". Ny standard om indregning af omsætning. Standarden kan potentielt påvirke indregning af indtægter på en række områder, herunder:
  - Den tidsmæssige placering af indregningen af omsætning
  - Indregning af variabelt vederlag
  - Yderligere oplysningskrav.

  Standarden træder i kraft for regnskabsår, der begynder 1. januar 2018 eller senere.

- IFRS 9: "Måling og klassifikation af finansielle aktiver og forpligtelser". Antallet af kategorier for finansielle aktiver reduceres til tre: amortiseret kostpriskategori, dagsværdi over resultatopgørelsen og dagsværdi over anden totalindkomst. Reglerne for nedskrivninger på finansielle aktiver ændres til en model baseret på forventede kredittab, hvor ændringer i kreditrisikoen medfører ændringer i tabshensættelsen.

  Reglerne for regnskabsmæssig sikring lempes, så de i højere grad tilpasses virksomhedens risikostyringsstrategi og -mål. Standarden træder i kraft for regnskabsår, der begynder 1. januar 2018 eller senere.

CPH undersøger fortsat konsekvenserne af implementeringen af IFRS 9 og IFRS 15, men CPH forventer ikke, at implementeringen af de nye regnskabsstandarder vil få væsentlig betydning for CPH's finansielle rapportering på baggrund af de indledende analyser.

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

- IFRS 16: "Leasing". Ny standard om regnskabsmæssig behandling af leasing. For leasingtager skal alle leasingaftaler fremadrettet indregnes i balancen med en leasingforpligtelse og et leasingaktiv. Standarden træder i kraft for regnskabsår, der begynder 1. januar 2019 eller senere.
- IAS 12: Ændringer præciserer kravene til at indregne udskudte skatteaktiver på urealiserede tab på værdipapirer, som reguleres til dagsværdi via anden totalindkomst. Ændringen træder i kraft for regnskabsår, der begynder 1. januar 2017 eller senere.
- IAS 7: Krav om yderligere oplysninger om afstemning af finansielle forpligtelser. Rentebærende gæld skal afstemmes fra primo til ultimo. Ændringen træder i kraft for regnskabsår, der begynder 1. januar 2017 eller senere.
- IFRS 15: Præciseringer vedrørende identifikation af leveringsforpligtelser ("performance obligations"), vurdering af agent/principal og vurdering af licenser. Ændringen træder i kraft for regnskabsår, der begynder 1. januar 2018 eller senere.
- Årlige forbedringer (2014-2016). De årlige forbedringer medfører en række mindre ændringer til IFRS.

CPH forventer, at disse standarder og fortolkninger vil blive implementeret, når de træder i kraft. CPH har ikke foretaget en dybdegående analyse af ændringerne, men forventer ikke, at ovennævnte standarder vil have væsentlig betydning for CPH's finansielle rapportering på nuværende tidspunkt.

KONSOLIDERET IKKE-FINANSIELT REGNSKAB

(SUPPLERENDE INFORMATION – IKKE REVIDERET)

➔ Markedsposition-resultater 112
➔ Sociale resultater 113
➔ Miljømæssige resultater 114
➔ Noter til det ikke-finansielle regnskab 116

Markedsposition-resultater, 1. januar – 31. december

Note		Enhed	2016	2015	2014
	Ekstraordinære kundeoplevelser				
2	Den samlede passagertilfredshed med check-in, security, rengøring, shoppingcentret, terminaler og bagageudlevering	skala 0-100	87,7	86,2	86,3
	Passagertilfredshed med CPH Security	skala 0-100	89	89	89
3	Ventetid i den centrale sikkerhedskontrol, mindre end 15 min.	%	97,59	98,38	ikke opgjort
	Effektiv drift				
4	Punktlighed (afgået trafik til tiden < 15 min.)	%	80,5	84,2	86,8
5	Rapporterede tæt-på-hændelser pr. 10.000 operationer	antal	7,15	6,04	8,38
	Indrapporterede hændelser af de involverede personer	%	96	97	94
	Konkurrencedygtighed				
6	Højere vækstrate end flertallet af otte udvalgte hubs i EU (mål)	-	opnået	opnået	opnået
7	Trafikudvikling, passagerer	antal	29.043.287	26.610.332	25.627.093
	Trafikudvikling, operationer og cargo	antal	265.782	254.838	251.799

Sociale resultater, 1. januar – 31. december

Note		Enhed	2016	2015	2014
8	Samlet antal medarbejdere	FTE	2.334	2.260	2.170
	Samlet antal medarbejdere	individer	2.498	2.394	2.306
9	Medarbejderomsætning	%	12,3	10,8	9,7
10	Overenskomster	%	66	66	67
11	Deltagere i formelle udvalg	antal	114	121	119
	Arbejdsmiljø				
12	Sygefravær	%	5,08	4,87	4,76
	Ulykkesfrekvens	antal pr. mio. arbejdstimer	8,7	13,0	16,5
13	Sundhedsfremmende tiltag				
	– Helbredsundersøgelser	antal	325	365	340
	– Fysioterapeutiske behandlinger/massage	antal	813	766	792
14	Medarbejderengagement (trivselsindeks, gennemsnitsscore)	skala 0-100	81	81	80
	Mangfoldighed				
15	Kvinder i medarbejderstab	%	35	34	34
	Mænd i medarbejderstab	%	65	66	66
	Kvinder i ledelse	%	30	28	25
	Mænd i ledelse	%	70	72	75
	Kvinder i bestyrelse (generalforsamlingsvalgte)	%	17	17	17
	Mænd i bestyrelse	%	83	83	83
16	Aldersgennemsnit	år	44,9	44,9	44,7
	Lærlinge/kontorelever	antal	18	21	18

Miljømæssige resultater, 1. januar – 31. december

Note		Enhed	2016	2015	2014
	Klima og energi				
19	CO_2-udledning pr. passager, scope 1 + 2	kg	1,0	1,1	1,2
20	CO_2-udledning pr. passager, scope 3	kg	12,2	12,2	12,3
	Vedligeholdelse af ACA-akkreditering på minimum niveau 3	-	opnået	opnået	opnået
21	Direkte energiforbrug, scope 1	MWh	13.574	18.081	17.488
22	Indirekte energiforbrug, scope 2	MWh	78.883	77.704	78.675
23	Samlede energibesparelser, scope 1 + 2	MWh	4.588	5.275	3.273
	Affald				
24	Genanvendelsesprocent	%	25	14	15
	Støj				
25	Totale operationer (antal starter og landinger opgjort i lokaltid, CET)	antal	265.782	254.837	251.799
26	Støjpåvirkning (TDENL)	dB	145,1	144,7	144,5
27	Støjhændelser (over 80 dB)	antal	20	32	19
	Luftkvalitet				
28	NO	µg/m³	3	3	3
	NO_2	µg/m³	16	13	14
	$PM_{2,5}$	µg/m³	12	12	n/a
	Vand				
29	Drikkevand pr. passager	liter	8,0	7,8	7,5
30	Spildevand	m³	390.040	370.793	354.483
31	Overfladevand	m³	2.306.529	2.718.677	2.936.640
	Andre miljøindikatorer				
32	Baneafisning (formiatforbrug)	m³	705	393	566
33	Flyafisning (glykolforbrug)	m³	459	348	389
34	Ukrudtsmidler	liter	0	155	147

Miljømæssige resultater, 1. januar – 31. december

Note		Enhed	2016	2015	2014
	ROSKILDE LUFTHAVN				
35	Trafikudvikling, passagerer	antal	21.546	21.759	24.082
	Trafikudvikling, operationer	antal	70.977	67.263	66.456
36	CO_2-udledning, scope 1 + 2	ton	532	528	534
37	Direkte energiforbrug, scope 1	MWh	906	935	980
38	Indirekte energiforbrug, scope 2	MWh	728	704	695
39	Energibesparelser, scope 1 + 2	MWh	0	0	0
40	Vandforbrug	m^3	4.959	4.227	4.244

Noter til det ikke-finansielle regnskab

1 Sammendrag af væsentlig anvendt regnskabspraksis . . . 117

MARKEDSPOSITION-RESULTATER

2 Passagertilfredshed . . . 118
3 Ventetid i den centrale sikkerhedskontrol . . . 119
4 Punktlighed . . . 119
5 Tæt-på-hændelser . . . 120
6 Vækstrate i forhold til udvalgte hubs . . . 120
7 Trafikudvikling . . . 121

SOCIALE RESULTATER

8 Medarbejdere . . . 122
9 Medarbejderomsætning . . . 122
10 Overenskomster . . . 123
11 Deltagere i formelle udvalg . . . 123
12 Sygefravær og ulykkesfrekvens . . . 124
13 Sundhedsfremmende tiltag . . . 124
14 Medarbejderengagement . . . 125
15a Kønsfordeling . . . 125
15b Barsels- og forældreorlov . . . 126
16a Alderssammensætning . . . 126
16b Seniorer . . . 127
16c Lærlinge, kontorelever og studentermedhjælpere . . . 127
17 Etnicitet . . . 128
18a Forretningsetik . . . 128
18b Øvrige sociale og etiske indikatorer . . . 129

MILJØMÆSSIGE RESULTATER

19 CO_2-udledning, scope 1 + 2 . . . 129
20 CO_2-udledning, scope 3 . . . 130
21 Direkte energiforbrug, scope 1 . . . 130
22 Indirekte energiforbrug, scope 2 . . . 131
23 Samlede energibesparelser, scope 1 + 2 . . . 131
24 Affald . . . 132
25 Støj – Antal operationer . . . 132
26 Støjpåvirkning (TDENL) . . . 133
27 Støjhændelser (over 80 dB) . . . 133
28 Luftkvalitet . . . 134
29 Drikkevand . . . 135
30 Spildevand . . . 135
31 Overfladevand . . . 136
32 Baneafisning . . . 137
33 Flyafisning . . . 137
34 Ukrudtsmidler . . . 138
35 Roskilde Lufthavn – Trafikudvikling . . . 138
36 Roskilde Lufthavn – CO_2-udledning, scope 1 + 2 . . . 139
37 Roskilde Lufthavn – Direkte energiforbrug, scope 1 . . . 139
38 Roskilde Lufthavn – Indirekte energiforbrug, scope 2 . . . 140
39 Roskilde Lufthavn – Energibesparelser, scope 1 + 2 . . . 140
40 Roskilde Lufthavn – Vandforbrug . . . 141

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 inden for 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 CPH's CR-politik på www.dit.cph.dk/csrpolitik, og læs om årets vigtigste resultater i afsnittene i kapitlet Performance på side 26-53. 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 CPH's 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 virksomhedskultur. Som en del af denne indsats arbejder CPH også med at formidle de ti principper blandt leverandører og samarbejdspartnere. Se oversigten på side 16 for, hvordan CPH forholder sig til principperne, og find links til mere information.

Væsentlighed

Det er CPH's ansvar at sikre, at der rapporteres om de områder, der er relevante for CPH's interessenter, og som har væsentlig betydning for vores forretning nu og i fremtiden. Fra regnskabsåret 2014 integrerede vi vores rapportering om finansielle og ikke-finansielle resultater og gennemførte en grundig omstrukturering af de mål, der fremmer arbejdet med at drive og udvikle Københavns Lufthavn ansvarligt. For i højere grad at afspejle vores holistiske tilgang til samfundsansvar blev de forretningsdrevne mål integreret med de traditionelle CR-områder – miljø og energi, medarbejderforhold, safety og security samt indkøb – i den nye målstruktur. Mål inddeles nu i tre strategiske fokusområder: Markedsposition, Mennesker og Miljø, som også er præsenteret på side 25. Opbygningen af det ikke-finansielle regnskab følger denne struktur.

I 2016 gennemførte vi en væsentlighedsanalyse blandt CPH's vigtigste interessenter, som kortlagde de væsentligste CR-risici og -muligheder set fra interessenternes perspektiv. Analysens resultater indgår i den løbende videreudvikling af CPH's CR-strategi og -målsætninger, ligesom den har givet input til valg af indhold og data i nærværende koncernårsrapport.

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 CPH's interessenter. Både kort- og langsigtet værdiskabelse tages i betragtning. Ledelsens vurdering baseres på evaluering af sidste års integrerede koncernårsrapport Facts & Figures 2015, væsentlighedsanalysen samt input og kommentarer fra relevante interne interessenter og ejerkredsen.

Der anvendes de samme måle- og opgørelsesmetoder i alle CPH's 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 den tilhørende note. Historiske data justeres kun hvis ændringen udgør mere end 2% af det konsoliderede tal, og i så fald med angivelse af årsag i en note.

Noter

Note

1 SAMMENDRAG AF VÆSENTLIG ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS (fortsat)

Ændringer i forhold til 2015

Som følge af den tydeligere integrering af forretningsmæssige og traditionelle CR-mål i 2014, blev mål, indikatorer og format ændret i forbindelse med årsrapporten 2014. Denne integration fastholdes, og der er således ingen større ændringer i det ikke-finansielle regnskab i 2016. Dog er der foretaget ændringer i note 3 Ventetid i den centrale sikkerhedskontrol, note 17 Etnicitet, note 18a Forretningsetik, note 21 Direkte energiforbrug, scope 1 og note 30 Spildevand. Se venligst de respektive noter for en forklaring af ændringerne.

Afgrænsning

Facts & Figures 2016 udgør CPH's lovpligtige årsrapportering og henvender sig primært til professionelle interessenter. For øvrig information om CPH's arbejde med samfundsansvar henvises til hjemmesiden www.dit.cph.dk.

Facts & Figures 2016 repræsenterer CPH's 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 CPH's kontrol.

Note

2 PASSAGERTILFREDSHED

Regnskabspraksis

Passagertilfredsheden måles gennem interviews, som er gennemført med nuværende og mulige passagerer for at kortlægge deres rejseadfærd, tilfredshed med og holdninger til Københavns Lufthavne med henblik på at skabe en relevant oplevelse for de rejsende i lufthavnen.

Passagerernes overordnede 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 security evalueres kun for lokaltafgående passagerer.

Interviewene gennemføres hovedsageligt af et eksternt analysebureau.

	Enhed	2016	2015	2014
Samlet passagertilfredshed	skala 0-100	**87,7**	**86,2**	**86,3**
Passagertilfredshed med den centrale sikkerhedskontrol	skala 0-100	**89**	**89**	**89**
Passagerinterviews om Københavns Lufthavn	antal	103.783	91.760	89.020

Læs mere på side 29-31.

Noter

Note

3 VENTETID I DEN CENTRALE SIKKERHEDSKONTROL

Regnskabspraksis

Ventetid i den centrale sikkerhedskontrol måles mellem kl. 04:00 og 23:00 via BlipSystems. Ventetiden opgøres som andelen af passagerer, der venter mindre end 15 min., gennemsnitligt over året.

	Enhed	2016	2015	2014
Ventetid i den centrale sikkerhedskontrol, mindre end 15 min.*	%	**97,59**	**98,38**	**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 passagererne skulle igennem den centrale sikkerhedskontrol på mindre end fem minutter, til at 90% af passagererne 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 ud fra en prioriteret række af datakilder.

	Enhed	2016	2015	2014
Punktlighed (afgået trafik til tiden < 15 min.)	%	**80,5**	**84,2**	**86,8**

I 2014 indtog Københavns Lufthavn førstepladsen blandt EU's mest punktlige mellemstore lufthavne. I 2015 var Københavns Lufthavn verdens mest punktlige mellemstore lufthavn. I 2016 var Københavns Lufthavn den mest punktlige skandinaviske lufthavn.

På trods af nedgangen i 2016 bevarede Københavns Lufthavn sin position som den næstmest punktlige lufthavn i Europa, jf. OAG (analyseselskab for flyrejser). Nedgangen skyldes generelle udfordringer i forhold til punktlighed vedr. ankomst for flyselskaberne i Europa, meget dårligt vejr i vintermånederne i Europa og flere strejker i Europa, både blandt flyveledere og flyselskaber.

Læs mere på side 33.

Noter

Note

5 TÆT-PÅ-HÆNDELSER

Regnskabspraksis

Antal rapporterede tæt-på-hændelser opgøres pr. 10.000 operationer. Hændelser defineres som alle tilfælde, hvor køretøjer eller personer blokerer vejen for et luftfartøj. Alle hændelser alvorlighedsklassificeres. Kilder er egne indberetninger, pilotrapporter, marshalrapporter, observationer, direkte informationer fra personer, der er 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, marshalrapporter, flyvelederrapporter og observationer.

	Enhed	2016	2015	2014
Rapporterede tæt-på-hændelser pr. 10.000 operationer	antal	**7,15**	**6,04**	**8,38**
Indrapporterede hændelser af de involverede personer	%	**96**	**97**	**94**

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 tæt-på-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 ACI's officielle statistikker, der indsamles direkte hos lufthavnene.

	Enhed	2016	2015	2014
Over en rullende fireårig periode vil Københavns Lufthavn have en højere vækstrate end flertallet af otte udvalgte hubs i Europa	-	**opnået**	**opnået**	**opnået**

Noter

Note

7 TRAFIKUDVIKLING

Regnskabspraksis

Trafikudviklingen opgøres på baggrund af data i CPH's trafikstatistiksystem, hvor alle flyoperationer (starter og landinger) indgår med flytype, startvægt, baneanvendelse og tidspunkt. Den lovpligtige registrering af antallet af passagerer er opgjort af handlingsselskaberne 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 knudepunktslufthavne. Denne fragt er at betragte som luftfragt.

	Enhed	2016	2015	2014
Trafikudvikling, passagerer	antal	**29.043.287**	**26.610.332**	**25.627.093**
Udenrigspassagerer	antal	27.014.773	24.694.804	23.680.303
Indenrigspassagerer	antal	2.028.514	1.915.528	1.946.790
Transfer-/transitpassagerer	antal	6.272.549	6.022.359	6.371.687
Trafikudvikling, operationer og cargo	antal	**265.782**	**254.838**	**251.799**
Årlige antal operationer, indenrigs	antal	31.325	30.669	30.515
Årlige antal operationer, udenrigs	antal	234.457	224.169	221.284
Total fragtvægt	ton	**423.042**	**372.748**	**390.210**
Ankommende med fly (import), i alt	ton	41.674	47.560	49.607
Afgående med fly (eksport), i alt	ton	107.983	67.432	64.729
Transfer, i alt	ton	273.385	257.756	275.874

Læs mere på side 28-33.

Noter

Note

8 MEDARBEJDERE

Regnskabspraksis

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

	Enhed	2016	2015	2014
Samlet antal medarbejdere	**FTE	**2.334**	**2.260**	**2.170**
Samlet antal medarbejdere	individer	**2.498**	**2.394**	**2.306**
Københavns Lufthavn (KLH)	FTE	2.294	2.222	2.132
Roskilde Lufthavn (RKE)	FTE	36	34	35
International afdeling (CAI)	FTE	4	4	3
Fuldtidsansatte	antal	2.141	2.088	2.019
Deltidsansatte	antal	357	306	287
Tidsbegrænset ansatte	antal	11	9	17
Fastansatte	antal	2.487	2.385	2.289
Funktionærer	antal	758	729	687
Timelønnede	antal	1.713	1.634	1.586
Tjenestemænd	antal	27	31	33
Mellemledere niveau 4-6	antal	-	193	181
Ledere niveau 1-3	antal	-	33	32
LT og chefer*	antal	37	-	-
Mellemledere og 1. linjeledere*	antal	185	-	-

En stigning på 9,1% i passagertallet for 2016 har medført en stigning på knap 4% i antal medarbejdere (3,3% i FTE og 4,3% i antal individer). Grundet øgede krav til sikkerhedstjek, er staben af vagtfunktionærer steget uforholdsmæssigt meget (25 flere end i 2015).

* CPH's ledere er nu opdelt i fire lederniveauer (LT, chef, mellemleder og 1. linjeleder) iht. vores ledelsesmodel.
** FTE = Fuldtidsansat.

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	2016	2015	2014
Personaleomsætning	%	**12,3**	**10,8**	**9,7**
Gennemsnitligt antal ansatte	antal	2.478	2.384	2.302
Fratrådte, KLH	antal	304	255	223
Fratrådte, RKE	antal	0	2	1
Fratrådte, CAI	antal	0	0	0
Fratrådte, mænd	antal	186	135	128
Fratrådte, kvinder	antal	118	122	96
Fratrådte, 0-25 år	antal	37	31	41
Fratrådte, 26-35 år	antal	63	64	42
Fratrådte, 36-49 år	antal	117	93	90
Fratrådte, 50-99 år	antal	87	69	51
Nyansatte, KLH	antal	409	345	282
Nyansatte, RKE	antal	3	2	2
Nyansatte, CAI	antal	0	0	0
Nyansatte, mænd	antal	238	190	168
Nyansatte, kvinder	antal	174	157	116
Nyansatte, 0-25 år	antal	67	62	56
Nyansatte, 26-35 år	antal	126	98	88
Nyansatte, 36-49 år	antal	158	137	112
Nyansatte, 50-99 år	antal	61	50	28

Stigningen i antal individer på 3,9% dækker over en stigning i antal fratrædelser på 19,2% og en stigning i antal ansættelser på 18,7%. Dette gør, at personaleomsætningshastigheden er steget 1,5 procentpoint fra 2015 til 2016.

Noter

Note

10 OVERENSKOMSTER

Regnskabspraksis

Antallet af overenskomstansatte opgøres på basis af CPH's egne registreringer som antallet af timelønnede, hvis ansættelsesforhold er overenskomstreguleret.

	Enhed	2016	2015	2014
Ansættelser reguleret af overenskomster	%	**66**	**66**	**67**
Ansættelser reguleret af overenskomster	antal	1.658	1.588	1.542

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 2016 deltog to underdirektører og én medarbejder i Hovedsamarbejdsudvalget og arbejdsmiljøorganisationen. Medarbejdervalgte repræsentanter til CPH's bestyrelse indgår ikke i opgørelsen.

	Enhed	2016	2015	2014
Samlet antal deltagere i formelle udvalg	antal	**114**	**121**	**119**
Medarbejdere i Hovedsamarbejdsudvalg	antal	26	26	30
Ledere i Hovedsamarbejdsudvalg	antal	8	8	8
Medarbejdere i arbejdsmiljøorganisationen	antal	49	52	48
Ledere i arbejdsmiljøorganisationen	antal	31	35	33

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. mio. præsterede arbejdstimer.

Sygefravær opgøres på basis af registrering i CPH's fraværssystemer.

	Enhed	2016	2015	2014
Sygefravær	%	**5,08**	**4,87**	**4,76**
Sygefravær ved arbejdsulykker	%	0,10	0,15	0,15
Ulykkesfrekvens	antal pr. mio. arbejdstimer	**8,7**	**13,0**	**16,5**
Arbejdsulykker med fravær	antal	33	47	59

Antallet af arbejdsulykker er faldet i 2016, hvilket kan henføres til en mild vinter i både begyndelsen og slutningen af året. Læs mere på side 41.

Note

13 SUNDHEDSFREMMENDE TILTAG

Regnskabspraksis

Sundhedsfremmende tiltag opgøres som antal personer, der har deltaget i sundhedsfremmende aktiviteter.

	Enhed	2016	2015	2014
Helbredsundersøgelser	antal	**325**	**365**	**340**
Fysioterapeutiske behandlinger/massage	antal	**813**	**766**	**792**

Noter

Note

14 MEDARBEJDERENGAGEMENT

Regnskabspraksis

I CPH's 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 2016 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. 17. juni 2016 kunne deltage i undersøgelsen og fik tilsendt en mail. Det gælder dog ikke fratrædende medarbejdere.

	Enhed	2016	2015	2014
Medarbejderengagement (trivselsindeks, gennemsnitsscore)	skala 0-100	**81**	**81**	**80**
Besvarelsesprocent	%	89	92	94

Læs mere på side 39.

Note

15a KØNSFORDELING

Regnskabspraksis

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

	Enhed	2016	2015	2014
Kvinder i medarbejderstab	%	**35**	**34**	**34**
Mænd i medarbejderstab	%	**65**	**66**	**66**
Kvinder i ledelse	%	**30**	**28**	**25**
Mænd i ledelse	%	**70**	**72**	**75**
Kvinder i bestyrelse (generalforsamlingsvalgte)	%	**17**	**17**	**17**
Mænd i bestyrelse	%	**83**	**83**	**83**

Læs mere om kvinder i bestyrelsen og kvinder i medarbejderstab på side 42.

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	2016	2015	2014
Kvinder på barsel	antal	22	14	13
Mænd på fædreorlov, 2 uger	antal	67	63	45
Mænd på forældreorlov, 2-10 uger	antal	41	35	32

Antal af kvinder på barsel er markant højere i 2016 end året før, som var præget af meget få kvinder på barsel.

Note

16a ALDERSSAMMENSÆTNING

Regnskabspraksis

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

	Enhed	2016	2015	2014
Aldersgennemsnit	år	**44,9**	**44,9**	**44,7**
+50 år	%	34,3	32,8	31,1
Gennemsnitlig anciennitet	år	8,7	8,7	8,7
Medarbejdere, 0-25 år	antal	94	83	65
Medarbejdere, 26-35 år	antal	349	313	310
Medarbejdere, 36-49 år	antal	1.198	1.213	1.214
Medarbejdere, 50-99 år	antal	857	785	717
Ledere, 0-25 år	antal	0	0	0
Ledere, 26-35 år	antal	17	15	14
Ledere, 36-49 år	antal	128	133	129
Ledere, 50-99 år	antal	77	78	70

Ud over den almindelige aldersudvikling er den største stigning af nyansatte medarbejdere i aldersgruppen 26-35.

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	2016	2015	2014
Seniorseminarer	%	-	5,2	-

I 2014 og 2016 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 CPH's personalesystem, hvor en ansats oplysninger indgår fra den dato, ansættelseskontrakten træder i kraft, til det tidspunkt, hvor lønudbetalingen til den ansatte ophører. Lærlinge/kontorelever defineres som medarbejdere med en uddannelsesaftale.

	Enhed	2016	2015	2014
Lærlinge/kontorelever	antal	**18**	**21**	**18**
Studentermedhjælpere	antal	36	28	22

Antallet af lærlinge og kontorelever varierer hen over året, da uddannelsesperioderne ikke følger kalenderåret. CPH har besluttet at arbejde med et lidt længere sigte, og målsætningen, som er defineret i CPH's mangfoldigheds- og inklusionsstrategi er derfor, at antallet af lærlinge og kontorelever skal stige til 25 lærlinge, kontorelever og trainees frem mod 2020. Læs mere på side 42.

Noter

Note

17 ETNICITET

CPH mener, at en mangfoldig arbejdsstyrke er vigtig for at sikre lufthavnens fremtidige vækst og strategiske retning. Derfor har CPH lanceret en ny mangfoldigheds- og inklusionsstrategi i 2016, hvor CPH beskriver, hvordan vi ønsker at fokusere på tre fokusområder: køn, alder og multikultur.

Mangfoldigheds- og inklusionsstrategien definerer, hvordan CPH ønsker at arbejde med mangfoldighed og inklusion i de kommende år.

Læs mere på side 42.

Note

18a FORRETNINGSETIK

Regnskabspraksis

Som følge af CPH's 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 giver mulighed for at vurdere leverandørerne mht. risiko, kvalitet og vigtighed.

Contract Management ønskes fuldt integreret i virksomhedens øvrige kerneprocesser. I løbet af 2016 har CPH arbejdet videre med processerne, kravspecifikation, tilbudsfasen og planlægning af systemimplementeringen. Dette arbejde har gjort, at systemimplementeringen forventes i løbet af 2017.

CPH besluttede i 2014 at indarbejde principperne i FN Global Compact i CPH's standardkontrakt med forpagterne i lufthavnens shoppingcenter. Dette er nu fuldt ud indarbejdet i 2016.

Noter

Note

18b ØVRIGE SOCIALE OG ETISKE INDIKATORER

Regnskabspraksis

Alle vagtfunktionærer blandt CPH's 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 CPH's håndtering af kunders personfølsomme oplysninger og data.

	Enhed	2016	2015	2014
Uddannelse af securityansatte i menneskerettigheder	%	100	100	100
Diskriminationssager	antal	0	0	0
Kundeklager vedr. privatliv og følsomme oplysninger	antal	0	0	1

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

I 2015 og 2016 har CPH ikke haft nogen diskriminationssager eller modtaget 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	2016	2015	2014
CO_2 pr. passager, scope 1 + 2	kg	**1,0**	**1,1**	**1,2**
Samlet udledning	ton	29.638	29.082	30.045
Scope 1	ton	3.297	2.937	2.956
• Benzin	ton	27	24	19
• Diesel	ton	1.939	1.946	1.852
• Fyringsolie	ton	283	0	0
• Naturgas til køretøjer	ton	10	8	0
• Naturgas	ton	1.038	959	1.085
Scope 2	ton	26.341	26.145	27.089
• El	ton	23.961	23.686	24.524
• Fjernvarme	ton	2.380	2.459	2.564

CO_2 pr. passager er stort set uændret i forhold til 2015.

En mere præcis beregningsmetode er taget i brug i 2016, og historiske tal er blevet korrigeret for at være sammenlignelige.

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. Ud fra 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 for 2015 og 2016 er ikke direkte sammenlignelige med historiske data.

	Enhed	2016	2015	2014
CO_2 pr. passager, scope 3	kg	**12,2**	**12,2**	**12,3**
Samlet udledning	ton	353.524	324.779	315.175
Fjernvarme/elektricitet/naturgas	ton	25.096	23.597	24.387
Emissioner fra fly	ton	281.042	258.651	252.980
• Hovedmotorer	ton	266.768	244.825	239.009
• APU	ton	13.061	12.524	12.374
• Motorkøringer	ton	1.213	1.302	1.597
Oplandstrafik	ton	39.873	35.593	31.039
Airside-trafik	ton	7.513	6.938	6.769
Vedligeholdelse af ACA-akkreditering på minimum niveau 3	-	**opnået**	**opnået**	**opnået**

Emissionen fra fly og diverse trafik er steget grundet det øgede aktivitetsniveau i lufthavnen med 9,1% flere passagerer og 4,3% flere flyoperationer. En mere præcis beregningsmetode er taget i brug i 2016, og historiske tal er blevet korrigeret for at være sammenlignelige.

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 og 2016.

21 DIREKTE ENERGIFORBRUG, SCOPE 1

Regnskabspraksis

CPH står for indkøb af energi til hele lufthavnen og videredistribuerer denne til andre virksomheder inden for lufthavnen. CPH's 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	2016	2015	2014
Direkte energiforbrug	MWh	**13.574**	**18.081**	**17.488**
Benzin	m³	11	10	8
Diesel	m³	731	733	698
Naturgaskøb	m³	1.057.046	971.369	955.914
Naturgasforbrug	m³	462.042	427.856	484.401
Naturgas til køretøjer	m³	6.151	4.572	177
Fyringsolie	m³	107	0	0

Forbruget af diesel ligger i 2016 på samme niveau som i 2015. Dieselforbruget er meget afhængigt af vejrforholdene i vintermånederne, herunder behovet for snerydning. Naturgasforbruget (som indgår i "Direkte energiforbrug") er mindre end tidligere, da tallet kun afspejler CPH's eget forbrug.

Noter

Note

22 INDIREKTE ENERGIFORBRUG, SCOPE 2

Regnskabspraksis

CPH står for indkøb af energi til hele lufthavnen og videredistribuerer denne til andre virksomheder inden for lufthavnen. CPH's 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	2016	2015	2014
Indirekte energiforbrug	MWh	**78.883**	**77.704**	**78.675**
Køb af el	MWh	98.595	94.609	97.691
Elforbrug	MWh	53.059	52.217	53.430
Køb af fjernvarme	GJ	217.773	209.266	197.764
Fjernvarmeforbrug	GJ	92.968	91.753	90.882

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	2016	2015	2014
Samlede energibesparelser	MWh	**4.588**	**5.275**	**3.273**
El	MWh	1.597	2.563	1.936
Varme, herunder naturgas	MWh	2.991	2.712	1.337

Den positive udvikling i gennemførte energibesparelser i relation til det overordnede mål i 2020 blev opnået gennem en øget indsats på området. Læs mere om indsatsen på side 46-47.

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	2016	2015	2014
Genanvendelsesprocent	%	**25**	**14**	**15**
Genanvendelse	ton	1.211	628	683
Anden nyttiggørelse	ton	3.314	3.481	3.409
Bortskaffelse	ton	243	279	409
Total affaldsmængde	ton	4.768	4.388	4.501

Mængden af affald er steget næsten tilsvarende antallet af passagerer. Implementeringen af en række projekter rettet mod affald fra butikker og restauranter er fortsat i 2016. Det er den primære årsag til, at mængden af affald til genanvendelse næsten er fordoblet i forhold til 2015.

25 STØJ – ANTAL OPERATIONER

Regnskabspraksis

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

Note

	Enhed	2016	2015	2014
Totale operationer (lokaltid, CET)	antal	**265.782**	**254.837**	**251.799**
Starter på bane 12	%	0,4	3,5	0,3
Landinger på bane 12	%	0,8	2,6	0,7
Starter på bane 30	%	0,1	0,2	0,2
Landinger på bane 30	%	2,6	12,6	2,5
Starter på bane 04R	%	35,3	22,8	39,1
Landinger på bane 04R	%	2,3	1,0	2,3
Starter på bane 04L	%	0,3	0,2	0,2
Landinger på bane 04L	%	33,1	26,0	37,3
Starter på bane 22R	%	60,4	70,1	56,1
Landinger på bane 22R	%	0,7	2,4	0,4
Starter på bane 22L	%	3,5	3,2	4,2
Landinger på bane 22L	%	60,5	55,2	56,8
Motorafprøvninger	antal	1.131	1.105	1.075
Heraf tomgang	antal	805	759	655
Afvigelse fra vilkår	antal	8	3	8

I 2016 er der foretaget 1.131 motorafprøvninger, heraf er 326 motorkøringer og 805 tomgangskøringer. Det er en mindre stigning i antallet af tomgangskøringer, men et mindre fald i antallet af motorkøringer. I 2016 er der indberettet otte afvigelser fra bestemmelserne til miljømyndighederne.

Baneanvendelsen i 2016 afviger ikke fra de øvrige år, bortset fra 2015, hvor baneanvendelsen afveg meget grundet det omfattende banearbejde på bane 22L.

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-timersperiode, tillagt 5 dB for støjhændelser om aftenen (kl. 19:00-22:00) og 10 dB for støjhændelser om natten (kl. 22:00-07:00). Miljøstyrelsen har i lufthavnens miljøgodkendelse af støj fra flytrafik i Københavns Lufthavn fastsat en grænseværdi svarende til 147,4 dB i TDENL for støjpåvirkningen.

	Enhed	2016	2015	2014
TDENL	dB	**145,1**	**144,7**	**144,5**

På årsbasis er antallet af operationer steget 4,3%.

I de tre mest trafikerede måneder er trafikken steget fra i alt 69.438 operationer i 2015 til 72.370 operationer i 2016, en stigning på 4,2% svarende til 0,2 dB. Fordelingen af operationerne på hhv. dag, aften og nat er ændret fra 2015 til 2016. Der var således relativt flere starter og landinger i både aften- og natperioden i 2016 (i de tre mest trafikerede måneder).

Note

27 STØJHÆNDELSER (OVER 80 dB)

Regnskabspraksis

Antallet af støjhændelser som følge af natflyvninger til og fra Københavns Lufthavn overvåges og registreres af CPH's støjovervågningsanlæg.

	Enhed	2016	2015	2014
Støjhændelser (over 80 dB)	antal	**20**	**32**	**19**

Der er i 2016 registreret 20 støjhændelser over 80 dB. Af disse er der registreret ni støjhændelser på 81 dB, der ikke sendes til behandling hos Trafik- Bolig- og Byggestyrelsen (TBST) jf. regnskabspraksis. De resterende 11 støjhændelser er på 82 dB eller over. Tre støjhændelser er blevet videresendt til TBST. TBST har i alle tre tilfælde konkluderet, at der ikke har været nogen overtrædelse af de støjbegrænsende bestemmelser. De otte andre støjhændelser på eller over 82 dB er i henhold til kommissoriet i FUNA (Forhåndsgodkendelsesudvalget for nattrafik) ikke blevet fremsendt til TBST's behandling, da disse har været omfattet af undtagelsesbestemmelser.

Antallet af registrerede støjhændelser over 80 dB ligger på linje med det foregående år.

Noter

Note

28 LUFTKVALITET

Regnskabspraksis

Luftkvalitet: Luftkvaliteten i Københavns Lufthavn overvåges og registreres af CPH's luftkvalitetsmoniteringsanlæg i henhold til CPH's 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 CPH's 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	2016	2015	2014
NO	µg/m³	**3**	**3**	**3**
NO_2	µg/m³	**16**	**13**	**14**
$PM_{2,5}$	µg/m³	**12**	**12**	**n/a**
CO	ton	763	711	839
NO_X	ton	1.203	1.100	989
SO_X	ton	101	102	104
THC	ton	132	121	113

Luftens indhold af NO_2 er i 2016 steget til niveauet for 2012/13. Det kan både skyldes aktiviteterne i lufthavnen og udefrakommende faktorer, da eksterne kilder har stor indflydelse på koncentrationen af NO_2.

Emissionerne er steget i forhold til 2015 pga. det stigende antal flyoperationer.

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 og 2016 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 CPH's forbrug af sekundavand, som stammer fra en afværgeboring.

	Enhed	2016	2015	2014
Drikkevand pr. passager	liter	**8,0**	**7,8**	**7,5**
Drikkevand	m³	232.017	206.468	191.285
Sekundavand	m³	34.238	31.088	41.546
Samlet forbrug	m³	266.255	237.774	232.831

Forbruget steg i 2016 som følge af en vækst i antallet af passagerer og en udbygning af remote standpladser. Desuden har CPH nedbragt ledningstabet, hvilket øger CPH's andel.

Note

30 SPILDEVAND

Regnskabspraksis

Langt den største del af spildevandet ledes til Tårnby rensningsanlæg, og en mindre del ledes til Dragør rensningsanlæg. Mængden af spildevand opgøres på basis af og lig med den tilførte mængde drikkevand samt nyttiggjorte, målte vandmængder fra afværgeboringer.

	Enhed	2016	2015	2014
Spildevand	m³	**390.040**	**370.793**	**354.483**
Bly	kg	-	0,3	0,4
Cadmium	kg	-	0,0	0,0
COD	kg	-	115.158	130.058
Detergenter	kg	-	626	540
Kobber	kg	-	5,4	5,2
Krom	kg	-	0,7	0,2
Olie og fedt	kg	-	3.846	3.307
Total-N	kg	-	28.578	26.219
Total-P	kg	-	2.070	2.175
Nikkel	kg	-	0,5	0,7
Zink	kg	-	23,8	26,1

Vandforbruget er steget i 2016 grundet stigningen i antal passagerer.

Med den hidtil anvendte metode til opgørelse af indholdsstoffer i spildevandet er denne parameter løbende blevet mindre relevant. Den vil derfor fremover blive udeladt.

Noter

Note

31 OVERFLADEVAND

Regnskabspraksis

Københavns Lufthavn dækker et areal på 11,9 km². For at sikre, at lufthavnens baner, rulleveje, standpladser og handlingsveje 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, nitrogen (N), fosfor (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 den ikke ender i overfladevandssystemet.

Mængden af overfladevand udledt til Øresund måles på det største udløb og beregnes 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 CPH's organisation eller tankningsselskaberne. Opgørelsen af spildenes størrelse er forbundet med en vis usikkerhed, da det sjældent er muligt at måle spildets nøjagtige størrelse.

	Enhed	2016	2015	2014
Overfladevand, samlet mængde	m³	**2.306.529**	**2.718.677**	**2.936.640**
Oliespild, antal	antal	97	77	143
Oliespild, mængde	liter	1.950	1.451	2.665
Tanket brændstof	1.000 liter	1.081.173	1.001.237	985.551

Det er årets nedbør, som falder på CPH's 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 steget i forhold til 2015. Den samlede mængde er ligeledes steget. Eftersom der er tale om 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	2016	2015	2014
Formiatforbrug	ton	**705**	**393**	**566**

Forbruget af formiat afspejler de meteorologiske forhold, der afgør behovet for afisning af landingsbanerne.

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, rulleveje og fly. Af sikkerhedsmæssige årsager er det derfor nødvendigt, at der i vintersæsonen anvendes afisningsmidler i lufthavnen. 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	2016	2015	2014
Glykolforbrug	m^3	**459**	**348**	**389**
Opsamlet glykol	m^3	221	108	197

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 glyfosat opgøres ud fra indkøbte mængder korrigeret for lagerforskydning.

	Enhed	2016	2015	2014
Ukrudtsmidler	liter	**0**	**155**	**147**

Der er ikke anvendt glyfosatbaserede ukrudtsmidler i 2016, da CPH har besluttet at ophøre med brugen heraf. Læs mere på side 49.

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 baseret på lokal tid, CET.

	Enhed	2016	2015	2014
Trafikudvikling, passagerer	antal	**21.546**	**21.759**	**24.082**
Trafikudvikling, operationer	antal	**70.977**	**67.263**	**66.456**
Starter på bane 11	%	29,5	24,5	35,2
Landinger på bane 11	%	31,9	26,9	37,4
Starter på bane 29	%	24,3	31,8	22,8
Landinger på bane 29	%	24,5	31,9	23,2
Starter på bane 03	%	7,6	3,1	6,1
Landinger på bane 03	%	7,6	3,2	6,2
Starter på bane 21	%	38,6	40,7	35,9
Landinger på bane 21	%	36,0	38,0	33,2
Motorafprøvninger	antal	378	376	390
Heraf tomgang	antal	161	108	145
Afvigelser fra vilkår	antal	0	0	0

I 2016 blev der foretaget 378 motorafprøvninger; heraf var 217 motorkøringer og 161 tomgangskøringer. Antallet af motorafprøvninger lå i 2016 på samme niveau som i 2015 (376 motorafprøvninger).

Der er ikke konstateret afvigelser fra motorkøringsbestemmelserne i 2016.

En ny og forbedret beregningsmodel blev 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	2016	2015	2014
Samlet udledning af CO_2	ton	**532**	**528**	**534**
Scope 1	ton	203	208	215
• Benzin	ton	1	0	0
• Diesel	ton	74	73	62
• Naturgas	ton	128	135	153
Scope 2				
• Elforbrug	ton	329	319	319

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	2016	2015	2014
Direkte energiforbrug	MWh	**906**	**935**	**980**
Naturgas	m³	57.065	60.349	68.209
Benzin	m³	0	0	0
Diesel	m³	28	27	23

Det samlede forbrug er faldet grundet lavere naturgasforbrug.

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	2016	2015	2014
Indirekte energiforbrug (elforbrug)	MWh	**728**	**704**	**695**

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	2016	2015	2014
Energibesparelser	MWh	**0**	**0**	**0**
El	kWh	0	0	0
Naturgas	kWh	0	0	0

Der er ikke gennemført energibesparende tiltag i Roskilde Lufthavn hverken i 2014, 2015 eller 2016.

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	2016	2015	2014
Vandforbrug	m^3	**4.959**	**4.227**	**4.244**

ERKLÆRING OG PÅTEGNINGER

Københavns Lufthavne CPH

ERKLÆRING OG PÅTEGNINGER

➜ Ledelsespåtegning 144

➜ Den uafhængige revisors revisionspåtegning 146

➜ Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed om ikke-finansielt regnskab for koncernen 150

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 72 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 2016 for Københavns Lufthavne A/S. Koncernregnskabet er udarbejdet efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU, og årsregnskabet for moderselskabet er udarbejdet efter årsregnskabsloven. Koncernregnskabet er herudover udarbejdet i overensstemmelse med yderligere krav i årsregnskabsloven.

Ledelsesberetningen er ligeledes udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

CPH's ikke-finansielle rapportering, som omfatter sociale og miljømæssige forhold, er udarbejdet i henhold til den angivne regnskabspraksis herfor.

Koncernregnskabet og årsregnskabet for moderselskabet giver efter vores opfattelse et retvisende billede af koncernens og selskabets finansielle stilling pr. 31. december 2016 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2016.

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 2017

BESTYRELSE

Lars Nørby Johansen
Formand

David Stanton
Næstformand

Simon Geere
Næstformand

Charles Thomazi

Janis Kong

John Bruen

DIREKTION

Thomas Woldbye
Adm. Direktør

Jesper Bak Larsen

John Flyttov

Dan Hansen

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til aktionærerne i Københavns Lufthavne A/S

KONKLUSION

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet giver et retvisende billede af koncernens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2016 samt af resultatet af koncernens aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2016 i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere krav i årsregnskabsloven.

Det er endvidere vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2016 samt af resultatet af selskabets aktiviteter for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2016 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Hvad vi har revideret

Københavns Lufthavne A/S' koncernregnskab side 66-110 og årsregnskab for moderselskabet side 152-164 for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2016 omfattende resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, for såvel koncernen som moderselskabet og totalindkomstopgørelse og pengestrømsopgørelse for koncernen ("regnskabet").

GRUNDLAG FOR KONKLUSION

Vi udførte vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision (ISA) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit Revisors ansvar for revisionen af regnskabet.

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

Uafhængighed

Vi er uafhængige af koncernen i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's Etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har opfyldt vores øvrige etiske forpligtelser i overensstemmelse med IESBA's Etiske regler.

CENTRALE FORHOLD VED REVISIONEN

Centrale forhold ved revisionen er de forhold, der efter vores faglige vurdering var mest betydelige ved vores revision af regnskabet for 2016. Disse forhold blev behandlet som led i vores revision af regnskabet som helhed og udformningen af vores konklusion herom. Vi afgiver ikke nogen særskilt konklusion om disse forhold.

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Centralt forhold ved revisionen	Hvordan vi har behandlet det centrale forhold ved revisionen

Indtægtsførsel

Nettoomsætningen omfatter et aeronautisk og et ikke-aeronautisk segment.

Nettoomsætningen i det aeronautiske segment omfatter passager-, sikkerheds-, start- og flyparkeringsafgifter samt andre afgifter. Nettoomsætningen i det ikke-aeronautiske segment omfatter koncessions- og lejeindtægter samt parkeringsafgifter. Begge segmenter genererer et stort antal transaktioner med forskellige IT-afhængigheder.

De forskellige omsætningstyper og den løbende indtægtsførelse er afhængig af komplekse IT-systemer og integration mellem systemerne samt løbende kontrol af data.

Vi fokuserede på dette område, fordi fejl i datagrundlaget, svagheder i IT-systemer eller manglende kontroller, der sikrer korrekte data, udgør en risiko for fejl i indtægtsførelsen.

Se note 4.

Systemer, processer og kontroller er forskellige i de to segmenter, og derfor blev der anvendt forskellige revisionshandlinger.

Vores revisionshandlinger omfattede bl.a. en vurdering af hensigtsmæssigheden i CPH's regnskabspraksis for indtægtsførelse, drøftelse af principperne med ledelsen og vurdering af overholdelse af gældende regnskabsstandarder.

Vi opnåede en forståelse af CPH's interne kontroller og testede stikprøvevist relevante kontroller, herunder relevante informationssystemer, controlling af kontrakter og verifikation af data.

Vi udførte substansrevision af indtægter og betydelige kontrakter for vurdering af forekomst, fuldstændighed og nøjagtighed samt korrekt tidspunkt for indregning af omsætning.

Vi foretog analyse af data, herunder analyse af omsætningstransaktioner, for at identificere transaktioner, der ligger uden for de normale transaktionsstrømme.

Centralt forhold ved revisionen	Hvordan vi har behandlet det centrale forhold ved revisionen

Værdiansættelse af materielle anlægsaktiver

Materielle anlægsaktiver udgør mere end 95% af CPH's samlede balance. Sammen med løbende investeringer og egen fremstillede aktiver, kræver dette omfattende kontrolprocedurer og systemer for at sikre, at aktiver indregnes og måles nøjagtigt i koncern- og årsregnskabet.

Vi fokuserede på dette område, fordi vurdering af brugstid og forventede pengestrømme fra de materielle aktiver sammenholdt med anlægsaktivernes lange levetider er væsentlig for vurderingen af værdiansættelsen af anlægsaktiverne.

Se note 11.

Vi opnåede en forståelse af CPH's interne kontroller og foretog en vurdering og validering heraf gennem stikprøvevis test af relevante kontroller, herunder procedurer til sikring af tilstedeværelse og korrekt registrering af tilgange, overførsler og afgange af materielle anlægsaktiver.

Vi evaluerede ledelsens vurdering af anlægsaktivernes brugstid gennem analyse af tidligere behov for nedskrivning i forbindelse med skrottede aktiver. Vi indhentede derudover data for tidligere anvendte aktiver særligt forbundet med lufthavnsspecifikke aktiver. Vi foretog endvidere revision af overførsler fra aktiver under udførelse til anvendte aktiver gennem stikprøvevis test heraf.

Vi vurderede hensigtsmæssigheden i de af ledelsen identificerede pengestrømsfrembringende enheder i virksomheden (CGU'er). Vi indhentede ledelsens vurdering af nedskrivningsbehovet af de enkelte pengestrømsfrembringende enheder og verificerede anvendte værdiansættelsesmodel, beregninger og interne sammenhænge i den anvendte model.

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

UDTALELSE OM LEDELSES-BERETNINGEN

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen side 4-65.

Vores konklusion om regnskabet omfatter ikke ledelsesberetningen, og vi udtrykker ingen form for konklusion med sikkerhed om ledelsesberetningen.

I tilknytning til vores revision af regnskabet er det vores ansvar at læse ledelsesberetningen og i den forbindelse overveje, om ledelsesberetningen er væsentligt inkonsistent med regnskabet eller vores viden opnået ved revisionen eller på anden måde synes at indeholde væsentlig fejlinformation. Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til årsregnskabsloven.

Baseret på det udførte arbejde er det vores opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabslovens krav. Vi har ikke fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

LEDELSENS ANSVAR FOR REGNSKABET

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 yderligere krav i årsregnskabsloven og for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et regnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

Ved udarbejdelsen af regnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere koncernens og selskabets evne til at fortsætte driften; at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant; samt at udarbejde regnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere koncernen eller selskabet, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

REVISORS ANSVAR FOR REVISIONEN AF REGNSKABET

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om regnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med ISA og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, altid vil afdække væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af besvigelser eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkeltvis eller samlet har indflydelse på de økonomiske beslutninger, som brugerne træffer på grundlag af regnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med ISA og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, foretager vi faglige vurderinger og opretholder professionel skepsis under revisionen. Herudover:

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i regnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af koncernens og selskabets interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af regnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om koncernens og selskabets evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i regnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at koncernen og selskabet ikke længere kan fortsætte driften.

- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af regnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om regnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.

- Opnår vi tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis for de finansielle oplysninger for virksomhederne eller forretningsaktiviteterne i koncernen til brug for at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet. Vi er ansvarlige for at lede, føre tilsyn med og udføre koncernrevisionen. Vi er eneansvarlige for vores revisionskonklusion.

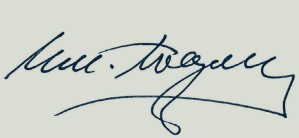
Vi kommunikerer med revisions- og risikoudvalget samt bestyrelsen om blandt andet det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

Vi afgiver også en udtalelse til revisions- og risikoudvalget samt bestyrelsen om, at vi har opfyldt relevante etiske krav vedrørende uafhængighed, og oplyser den om alle relationer og andre forhold, der med rimelighed kan tænkes at påvirke vores uafhængighed og, hvor dette er relevant, tilhørende sikkerhedsforanstaltninger.

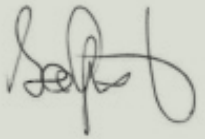
Med udgangspunkt i de forhold, der er kommunikeret til revisions- og risikoudvalget samt bestyrelsen fastslår vi, hvilke forhold der var mest betydelige ved revisionen af regnskabet for den aktuelle periode og dermed er centrale forhold ved revisionen. Vi beskriver disse forhold i vores revisionspåtegning, medmindre lov eller øvrig regulering udelukker, at forholdet offentliggøres, eller i de yderst sjældne tilfælde, hvor vi fastslår, at forholdet ikke skal kommunikeres i vores revisionspåtegning, fordi de negative konsekvenser heraf med rimelighed ville kunne forventes at veje tungere end de fordele, den offentlige interesse har af sådan kommunikation.

København, 1. marts 2017

PricewaterhouseCoopers
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 3377 1231



Mogens Nørgaard Mogensen
Statsautoriseret revisor



Søren Ørjan Jensen
Statsautoriseret revisor

Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed om ikke-finansielt regnskab for koncernen for 2016

Til Københavns Lufthavne A/S' interessenter

Vi har udført en erklæringsopgave med begrænset sikkerhed om det ikke-finansielle regnskab for koncernen for 2016 som beskrevet på side 111-141 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 det ikke-finansielle regnskab for koncernen i henhold til koncernens regnskabspraksis herfor som beskrevet på side 117-141. 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 117-118 i forbindelse med fastlæggelse af indholdet i det ikke-finansielle regnskab,
- hvorvidt årsrapporten for 2016, omfattende både finansielle og ikke-finansielle oplysninger, understøtter FN's Global Compact-principper som beskrevet på side 16 og 117-118,
- hvorvidt det ikke-finansielle regnskab på side 111-141 er blevet aflagt i overensstemmelse med den ikke-finansielle regnskabspraksis som anført på side 111-141.

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.

Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed om ikke-finansielt regnskab for koncernen for 2016

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 kvantificeringsmetoder 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.

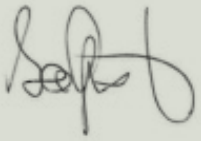
Konklusion med begrænset sikkerhed

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 117-118,
- at Københavns Lufthavne A/S' årsrapport for 2016 understøtter FN's Global Compact-principper som beskrevet på side 16 og 117-118
- at det ikke-finansielle regnskab for koncernen som anført på side 111-141 i Københavns Lufthavne A/S' årsrapport for 2016 i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med den anførte regnskabspraksis herfor som beskrevet på side 117-141.

København, den 1. marts 2017

PricewaterhouseCoopers
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 3377 1231



Søren Ørjan Jensen
Statsautoriseret revisor

Jens Pultz Pedersen
Civilingeniør, HD