

# FACTS & FIGURES 2014

# KØBENHAVNS LUFTHAVNE

I henhold til årsregnskabslovens § 149, stk. 2 er Koncernårsrapporten et uddrag af Københavns Lufthavns fuldstændige årsrapport. Den fuldstændige årsrapport inklusive årsrapporten for moderselskabet (side 140-151), Københavns Lufthavne A/S og den lovpligtige redegørelse for virksomhedsledelse kan downloades på [www.cph.dk](http://www.cph.dk). Efter godkendelse på generalforsamlingen kan den fuldstændige årsrapport også rekvireres hos Erhvervsstyrelsen.

På side 62 fremgår fordeling af årets resultat samt foreslået udbytte.

### **Generalforsamling**

Ordinær generalforsamling afholdes 14. april 2015 kl. 15.00 i Vilhelm Lauritzen Terminalen.

### **Udsagn om fremtiden**

#### **– risici og usikkerheder**

Denne årsrapport indeholder udtalelser om fremtidige forhold, som omhandlet i US Private Securities Litigation Reform Act of 1995 og tilsvarende love i andre lande vedrørende forventninger til den fremtidige udvikling, herunder især fremtidig omsætning, driftsresultat, forretningsmæssig ekspansion og investeringer. Sådanne udsagn er usikre og forbundet med risici, idet mange faktorer, hvoraf en del vil være uden for CPHs kontrol, kan medføre, at den faktiske udvikling afviger væsentligt fra de forventninger, som indeholdes i årsrapporten. Sådanne faktorer omfatter blandt andet generelle økonomiske og forretningsmæssige forhold, ændringer i valutakurser, efterspørgsel efter CPHs serviceydelser, konkurrencefaktorer inden for luftfartsindustrien, driftsmæssige problemer i en eller flere af koncernens forretninger og usikkerheder vedrørende køb og salg af virksomheder. Se endvidere afsnittet om risici på side 46-49.

### **Københavns Lufthavne A/S**

Lufthavnsboulevarden 6  
DK-2770 Kastrup  
Danmark  
Telefon: 32 31 32 31  
Fax: 32 31 31 32  
E-mail: [cphweb@cph.dk](mailto:cphweb@cph.dk)  
Web: [www.cph.dk](http://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.

## INDHOLDSFORTEGNELSE

---

### Ledelsesberetning

Brev fra bestyrelsen	4
Læsevejledning	5
Profil	6
Brev fra direktionen	7
2014 i overblik	12
Hoved- og nøgletal for koncernen	16
Finansiell redegørelse	19
Segmenternes resultater	24
Ikke-finansiell redegørelse	33
Risikostyring og risici	46
Aktierelateret information	50
Henvist til redegørelse for virksomhedsledelse	53
Bestyrelse	55
Direktion	57

### Koncernregnskab 58

Konsolideret finansielt regnskab	60
Konsolideret ikke-finansielt regnskab	100

### Påtegninger 133

Ledespåtegning	134
Den uafhængige revisors påtegning	136
Den uafhængige revisors erklæring om ikke-finansielle oplysninger	138

Ledelsesberetningen, som defineret af den danske årsregnskabslov, fremgår på side 4-57.

Denne årsrapport er udgivet både på engelsk og dansk.

I tilfælde af uoverensstemmelser er den danske udgave gældende.

## BREV FRA BESTYRELSEN

► **Københavns Lufthavn havde i 2014 en af de højeste vækstrater blandt de europæiske storlufthavne. En stigning på 6,5% sikrede for fjerde år i træk en passagerrekord med 25,6 mio. passagerer, der rejste igennem lufthavnen. Omsætningen steg med 6,1%, og EBITDA korrigeret for særlige forhold steg 7,3%. Dermed sikredes et stærkt resultat på trods af de fortsat udfordrende økonomiske forhold. Denne vækst skyldes den vellykkede eksekvering af vores strategi samt det forhold, at Københavns Lufthavn er en vital del af en vækstregion.**

Et rekordstort antal turister besøgte København i 2014, og det storkøbenhavnske område tiltrækker et stigende antal internationale virksomhedsinvesteringer. Denne vækst skaber arbejdspladser og har en positiv økonomisk effekt for Danmark og Sydsverige. Et bredt samarbejde mellem regionens mange interessenter, hvor CPH spiller en vigtig rolle, har muliggjort disse resultater.

Det var derfor logisk for CPH i januar 2014 at præsentere en langsigtet

vækstplan, *Expanding CPH*, sammen med regionens vigtigste interessenter. Vækstplanen er en integreret del af World Class Hub-strategien, der fokuserer på de fremtidige kapacitetsudvidelser, der er nødvendige for at nå 40 mio. passagerer pr. år. Vi er som lufthavn klar over, at vi ikke kan skabe vækst alene. Det skal ske i samarbejde med de mange forskellige interessenter, herunder flyselskaber, politikere, turistorganisationer, fagforeninger og virksomheder fra hele regionen. Det har været opmuntrende at opleve den store støtte til vores vision for den fremtidige udvikling af lufthavnen.

CPH indgik i 2014 en ny fireårig takstafte med flyselskaberne. Aftalen opfylder CPHs to hovedformål for lufthavnsafgifterne: at fastholde vores stærke konkurrencemæssige position blandt de europæiske storlufthavne og at sikre, at det nødvendige investeringsniveau i lufthavnen kan fortsætte. Aftalen giver et stabilt indtjeningsgrundlag for Københavns Lufthavn i de næste fire år, hvilket er en af grundforudsætningerne for at føre de kommende faser af *Expanding CPH* ud i livet. Som et lige så vigtigt element omfatter aftalen specifikke

investeringer, der vil reducere flyselskabernes samlede omkostninger ved at operere i Københavns Lufthavn.

Vi ønsker, at CPHs bidrag til regionens vækst skal være bæredygtigt ud fra et virksomheds-, medarbejder- og et miljømæssigt perspektiv. Det er derfor positivt at se, at CPHs stadig mere integrerede og forretningsdrevne tilgang til sit samfundsansvar skaber resultater. Som en del af denne tilgang og for at gøre rapporteringen mere målrettet CPHs interessenter, har CPH fra i år valgt en integreret årsrapportering, der i fremtiden vil blive udviklet yderligere i en mere moderne, digital og dynamisk retning.

### Ny formand

I april 2014 besluttede Henrik Gürtler at takke af som formand som følge af de danske Corporate Governance-anbefalinger efter at have siddet i bestyrelsen i 12 år. Vi takker Henrik Gürtler for hans lederskab, samarbejde og store bidrag til udviklingen af Københavns Lufthavn. I løbet af hans periode som medlem af bestyrelsen er lufthavnen vokset fra 18,3 mio. passagerer i 2002 til 25,6 mio. i 2014.

Lars Nørby Johansen er valgt til ny formand, og CPH vil nyde godt af hans omfattende og relevante erfaring som formand og bestyrelsesmedlem i en række store danske og internationale selskaber. Lars Nørby Johansen støtter fuldt ud den af bestyrelsen godkendte World Class Hub-strategi.

Generalforsamlingen valgte endnu et nyt medlem af bestyrelsen, John Bruen, som bidrager med yderligere lufthavnserfaring til CPH.

*Bestyrelsen  
i Københavns Lufthavne A/S*

## LÆSEVEJLEDNING

► **Københavns Lufthavns Koncernårsrapport for 2014, *Facts & Figures 2014*, beskriver CPHs resultater for 2014 samt forventninger til 2015. *Facts & Figures* er CPHs første integrerede årsrapport og afløser CPHs to tidligere årsrapporter – den finansielle *CPH Koncernårsrapport* og den ikke-finansielle rapport *CPH og Samfundet*.**

*Facts & Figures 2014* inklusiv årsrapporten for moderselskabet udgør CPHs lovpligtige årsrapportering.

Fremover vil CPHs rapportering foregå digitalt. For at styrke kommunikationen om udviklingen i CPH og opnå øget transparens lancerer CPH i løbet af foråret 2015 en hjemmeside med oplysninger og lettilgængelige fakta om Københavns Lufthavns drift og udvikling.

*Fact & Figures 2014* repræsenterer også CPHs "Communication on Progress" (COP-rapport) til FN's Global Compact.

### Indhold

Rapporten er inddelt i tre hovedafsnit. Ledelsesberetningen, finansielt og ikke-finansielt regnskab og påtegninger.

I ledelsesberetningen beretter bestyrelsen om CPHs udvikling og resultaterne i 2014. I det efterfølgende beskriver adm. direktør Thomas Woldbye i "Brev fra direktionen", de strategiske resultater, der er opnået i 2014, og ser frem mod den fortsatte ansvarlige udvikling af CPH.

Derudover indeholder ledelsesberetningen afsnittet "2014 i overblik" og en gennemgang af de finansielle resultater, segmenternes resultater og de ikke-finansielle resultater. Underafsnittene "Segmenternes resultater" og "Ikke-finansiell redegørelse" (side 33-45) redegør for, hvorledes der i 2014 er arbejdet hen imod de ikke-finansielle forretningsmål og årets resultater. Siderne udgør dermed (sammen med det ikke-finansielle regnskab) CPHs redegørelse for samfundsansvar jf. årsregnskabslovens § 99a-b. Ledelsesberetningen præsenterer ligeledes CPHs tilgang til risikostyring, et afsnit med aktierelateret information, en henvisning til CPHs redegørelse for virksomhedsledelse samt en præsentation af bestyrelsen og direktionen.

Det andet afsnit i *Fact & Figures 2014* indeholder det finansielle og ikke-finansielle koncernregnskab. Det ikke-finansielle regnskab er struktureret efter de mål, CPHs ledelse og bestyrelse har besluttet skal lede Københavns Lufthavn mod fortsat ansvarlig vækst. Det ikke-finansielle regnskab afsluttes med en oversigt over hvordan CPH har indarbejdet principperne fra FN's Global Compact i forretningens strategier og processer.

Endelig indeholder det sidste afsnit af rapporten påtegninger i form af ledelsens påtegning og revisors erklæring om både det finansielle regnskab og de ikke-finansielle oplysninger.

## PROFIL

- CPHs ansvar
- Lufthavnsvirksomheders ansvar

# 23.000

► medarbejdere arbejder i mere end 700 virksomheder i lufthavnen

### Ankomst til lufthavnen

- Infrastrukturen i lufthavnen
- Parkering

### En af Danmarks største arbejdspladser

Af koncernens 2.170 fuldtids-medarbejdere arbejder 2.132 i Københavns Lufthavn, 35 i Roskilde Lufthavn og tre i den internationale afdeling (CAI).

I 2014 beskæftigede de flere end 700 virksomheder i lufthavnen flere end 23.000 personer.

### Check-in og bagage

- Passagerservice
- Check-in af passagerer og bagage samt bagagehåndtering (flyselskaber og handlingselskaber)
- Check-in faciliteter
- Anlæg til bagagetransport og -sortering

### Security

- Security service
- Paskontrol og told (Politi og SKAT)

### Transfer og ankomst

- Cargo-håndtering (cargo-selskaber og groundhandling-selskaber)
- Bustransport til og fra fly

### Bagageudlevering

- Anlæg til bagagetransport og -sortering
- Håndtering af bagage (flyselskaber og handlingselskaber)

### Mad og shopping

- Restauranter og butikker (forpagtere)
- Udvikling af butiks- og serviceudbud
- Udlejning af lejemål
- Vedligehold og rengøring af faciliteter

### Gate og boarding

- Gatefaciliteter
- Boarding (flyselskaber og handlingselskaber)
- Safety, herunder brandvæsen og redningsmandskab

### Flyrejsen

- Flyvekontrolltjeneste (Naviair)
- Brændstoflevering (interessentselskab af olieselskaber)
- Catering-services (Gate Gourment and LSG Catering Services)
- Afisning af fly (handlingselskaber)

---

# BREV FRA DIREKTIONEN

## BREV FRA DIREKTIONEN – Gennemgang af World Class Hub-strategien

► Københavns Lufthavn rundede for første gang i lufthavnens 90-årige historie 25 mio. rejsende i 2014, og den nye passagerrekord førte til et stærkt resultat. Der blev åbnet 10 nye ruter, antallet af interkontinentale passagerer steg 8,0%, og antallet af transferpassagerer steg 12,7%. Denne betydelige og fortsatte vækst er baseret på eksekvering af World Class Hub-strategien. Da der er stigende konkurrence mellem de europæiske storlufthavne, fokuserer CPHs strategi på at opbygge konkurrencedygtighed gennem effektiv drift og ekstraordinære kundeoplevelser.

### Københavns Lufthavn blandt verdens bedste

I 2014 blev CPH hædret for sine fortsatte forbedringer og positionen som en af verdens bedste lufthavne og modtog en række priser:

- 12,8 mio. Skytrax-brugere verden over kårede for andet år i træk Københavns Lufthavns security til verdens bedste, ligesom Skytrax' brugere også kårede lufthavnen til "Nordeuropas bedste lufthavn".
- Københavns Lufthavn blev kåret til at have verdens bedste samlede udbud af lufthavns gastronomi ved den internationale "FAB Awards"-ceremoni, der blev afholdt i København.
- Københavns Lufthavn blev for niende gang på 11 år kåret til Europas mest effektive lufthavn af det internationale, uafhængige Air Transport Research Society (ATRS).
- Desuden blev CPH igen anerkendt for sin punktlighed, da FlightStats.com i begyndelsen af januar 2015 sammenlignede punktligheden blandt verdens lufthavne. Københavns Lufthavn indtog førstepladsen i sin kategori som den mest punktlige lufthavn i EU og den næstbedste globalt.

## World Class Hub-strategi

### Break-throughs

9

- Capacity
- Commercial Excellence
- Organisational Excellence
- World Class Cost & Operations
- Customers Total Cost of Operations
- Service Excellence
- Products & Innovations
- Airport Village
- World Class Stakeholder Management

### 3 Temaer

- Ekstraordinære kundeoplevelser
- Effektiv drift
- Konkurrencedygtighed

De samlede indsatsområder i World Class Hub-strategien opsummeres i de tre temaer: Ekstraordinære kundeoplevelser, effektiv drift og konkurrencedygtighed.



## BREV FRA DIREKTIONEN – Gennemgang af World Class Hub-strategien

### En af verdens tre bedste lufthavne



til Wold Routes konferencen i Chicago

# 86



Overordnet passager-tilfredshed i 2014

- Endelig, efter at være blevet kåret til verdens bedste til ruteudvikling i 2013, konsoliderede Københavns Lufthavn i 2014 sin plads i eliten ved at hjemføre "Europamesterskabet" samt ved at blive placeret som en af de tre bedste lufthavne i verden ved World Routes-konferencen i Chicago.

Vores egne omfattende analyser af passage-rernes tilfredshed viste, at den samlede tilfredshed i 2014 steg fra 84 til 86 på en skala fra 0 til 100. Tilfredsheden og de mange priser, vi har høstet, viser, at vi fortsat giver vores passagerer og kunder en rigtig god serviceoplevelse. CPH vil stræbe efter at forbedre disse resultater i 2015 og fremefter, og i denne forbindelse har vi valgt at iværksætte et "Service Excellence"-initiativ på tværs af alle kundesegmenterne for at sikre, at vores medarbejdere ved, hvad det rette service-niveau er, og kan levere det til kunderne. Dette initiativ har også som mål at forbedre serviceoplevelsen hos flyselskaber, forpagtere og lejere og dermed deres tilfredshed med CPH. Vi bestræber os på at gøre Københavns Lufthavn til en endnu mere attraktiv lufthavn og samarbejdspartner.

Københavns Lufthavn har i mere end ti år arbejdet med at indføre forskellige former for selvbetjeningsløsninger. I første omgang var det check-in-processen, der blev

automatiseret, og siden da er en række nye selvbetjeningsløsninger kommet til. I 2013 indførte vi således selvbetjent bagage-drop ved check-in samt i 2014 indførte vi automatisk boarding i mange gates. Selvbetjeningsløsninger hæver generelt passager-tilfredsheden, reducerer omkostningerne for flyselskaberne og udnytter kapaciteten bedre, så flere rejsende kommer hurtigere og enklere igennem lufthavnen. Denne positive udvikling vil fortsætte i 2015.

### CPH styrker fortsat effektiviteten

I løbet af det seneste år er det lykkedes CPH at sænke omkostningerne pr. passager med 1,7%, når der korrigeres for særlige forhold. Dette er opnået ved fortsat fokus på effektivisering og dermed reducere af de samlede omkostninger ved at operere eller drive forretning i Københavns Lufthavn, hvilket er med til at understøtte CPHs World Class Hub-strategi. Det er vores mål, at vores driftseffektivitet fortsat er i verdensklasse til fordel for alle vores kunder. Med en høj andel af personaleomkostninger og stigende omkostninger drevet af myndighedspålagte krav, er yderligere forbedringer en udfordring. Til trods herfor vil initiativerne til at forbedre omkostningsstrukturen fortsætte.

Et vigtigt initiativ i denne forbindelse er "Process Excellence"-programmet, der skal

optimere og tilpasse vores forskellige processer til fordel for både kunder og intern effektivitet. Dette giver os mulighed for at tage det næste skridt inden for effektivitet i samarbejdet med kunderne, mens vi samtidig forbedrer positionen som en af verdens mest effektive lufthavne med lave takster og høj kvalitet.

### Ansvarlig vækst udvikler forretningen

CPHs formål er at drive og udvikle Københavns Lufthavn som Nordeuropas knudepunkt på ansvarlig vis. Vores CSR-strategi, *Ansvarlig vækst*, er en integreret del af vores World Class Hub-strategi. Vores mål er at skabe vækst på en ansvarlig måde over for mennesker og miljø og skabe værdi for regionen og Danmark.

Vores strategiske fokusområder er anført i tabellen på næste side. I rapporten præsenterer vi de konkrete mål, vi har sat os for hvert område, og beskriver, hvordan vi har arbejdet med opfyldelsen af målene i 2014 samt hvilke resultater vi har opnået.

Ud over ovenstående resultater for vores position som Nordeuropas knudepunkt, blev der i 2014 også opnået en betydelig positiv udvikling for medarbejderne. En rekordhøj andel på 94% af medarbejderne svarede på vores engagementsmåling, hvor det samlede engagementsindeks viste en klar opadgående

## BREV FRA DIREKTIONEN – Gennemgang af World Class Hub-strategien

# CPHs strategiske fokusområder



## POSITION

**Vi vil styrke Københavns Lufthavns position som Nordeuropas trafikknudepunkt.**

- Ekstraordinære kundeoplevelser
- Effektiv drift
- Konkurrencedygtighed



## MENNESKER

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

- Arbejdsmiljø & sundhed
- Mangfoldighed
- Forretningsetik



## MILJØ

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

- Energi
- Klima
- Affald

tendens og nåede et historisk højt niveau. Den positive udvikling i sygefraværet fortsatte med et yderligere fald i forhold til 2013.

På miljøområdet opnåede CPH klimacertificeringen "Airport Carbon Accreditation" fra ACI. Københavns Lufthavn er den første lufthavn, der nogensinde er gået direkte ind i programmet på niveau 3 ud af 4. CPH fortsatte også med betydelige energibesparelser, der ligger flot inden for det ambitiøse mål for reduktioner i 2020. CPH støtter fortsat FN's Global Compact, som vi tilsluttede os i 2011.

### Udviklingen af knudepunktet

I januar 2014 præsenterede vi vores vækstplan for lufthavnen, *Expanding CPH*. Visionen tegner rammerne for, hvordan Københavns Lufthavn i løbet af de kommende to årtier kan vokse fra de nuværende 25,6 mio. rejsende til 40 mio. Det er visionen for fremtiden og samtidig en invitation til alle de mange parter, der er afgørende for at skabe den nødvendige vækst for at realisere visionen. CPH er klar til at investere markant i udbygningen af Københavns Lufthavn i de kommende årtier, men vækst kommer ikke af sig selv, og lufthavnen kan kun vokse, hvis regionen fortsat er attraktiv for både turisme og erhvervslivet. En realisering af planen kræver samarbejde og tilpasning mellem mange vigtige interessenter i samfundet og regionen.

## BREV FRA DIREKTIONEN – Gennemgang af World Class Hub-strategien

En vigtig forudsætning for den fortsatte investering i lufthavnens infrastruktur var desuden fornyelsen af takstafalen med flyselskaberne i 2014 i form af en fireårig aftale, der sikrer inflationsregulering af taksterne. Det betyder, at Københavns Lufthavn fastholder sin position som en af Europas mest konkurrencedygtige større lufthavne med høj value for money.

Som en del af takstafalen er CPH forpligtet til at foretage betydelige investeringer med henblik på at reducere flyselskabernes samlede omkostninger ved at operere i Københavns Lufthavn. Der vil blive gennemført to væsentlige projekter i 2015. Det ene projekt er udvidelsen af sikkerhedsområdet (CSRA). Dette vil på daglig basis eliminere et stort antal tidskrævende sikkerhedstjek af medarbejdere fra flyselskaber og serviceleverandører. Det andet projekt er sammenlægningen af lufthavnens indenrigs- og Schengen-områder, der skal give flyselskaberne mulighed for at skabe mere effektive processer og sikre et bedre produkt for passagererne.

De kommende års forventede vækst fører også til en række andre investeringer for at sikre den fortsatte fysiske udbygning af lufthavnen. Disse investeringer omfatter blandt andet en udvidelse af Finger C i 2014/15 for at skabe plads til flere interkontinentale

flyvninger samt en udvidelse af lufthavnens centrale sikkerhedskontrol, hvor vi i løbet af 2015 åbner to nye spor.

Endvidere ombygger vi den vestlige del af Terminal 2, hvilket skaber yderligere 700 m<sup>2</sup> til de rejsende. Dette afslutter udvidelsen af Terminal 2, der blev påbegyndt i 2013, og som har udvidet passagerarealet i form af større check-in-kapacitet og 2.100 nye m<sup>2</sup> til vores kunder.

Endelig vil jeg gerne benytte lejligheden til at takke vores samarbejdspartnere, vores mange eksterne interessenter og vores medarbejdere for deres engagement i opnåelsen vores fælles mål for Nordeuropas knudepunkt: Øget tilgængelighed til regionen, bedre kundeoplevelser og større driftseffektivitet.

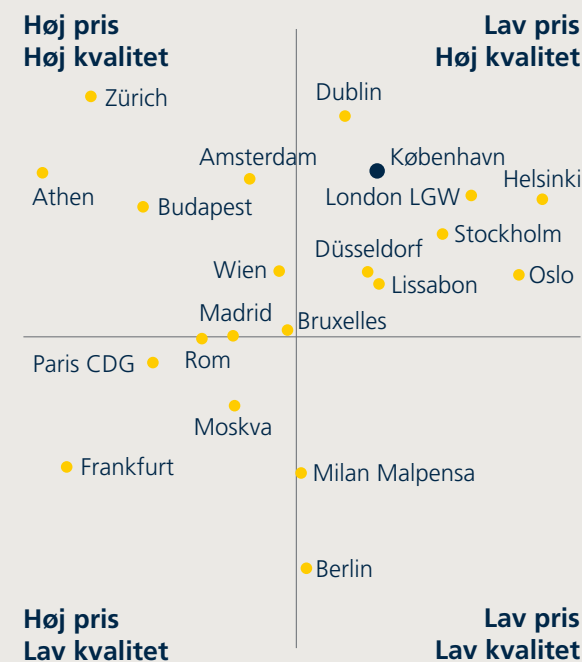


**Thomas Woldbye**

Adm. direktør, Københavns lufthavne A/S

Pris og kvalitet

### CPHs konkurrencemæssige position



Figuren viser Københavns Lufthavns placering blandt andre store 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 Airport Council International, ACIs Airport Quality Service-undersøgelse i 2014.

---

# 2014 I OVERBLIK

## 2014 I OVERBLIK

**12,7** %  
**stigning i  
antallet af  
transfer-  
passagerer**

**25,6**  
**millioner  
passagerer i 2014**

**AERONAUTISK SEGMENT**

- Det samlede antal passagerer i Københavns Lufthavn steg til 25,6 mio. i 2014, svarende til en stigning på 6,5% i forhold til året før, hvilket er rekord for fjerde år i træk.
  - Den internationale trafik steg med 6,8%, og antallet af indenrigspassagerer steg med 2,3%. Antallet af transferpassagerer steg med 12,7%, hvilket er den højeste stigning i de seneste fem år og understreger, at CPH når de mål, der er sat i World Class Hub-strategien.
  - Der blev åbnet tre nye langdistanceruter i årets løb og indsat yderligere kapacitet på eksisterende ruter, som førte til en samlet stigning på 8,0% i trafikken på de 27 interkontinentale ruter.
  - Københavns Lufthavn modtog i 2014 en række priser: "Verdens bedste security", "Nordeuropas bedste lufthavn", "Europas mest effektive lufthavn", "EU's mest punkt-lige lufthavn" og "Verdens næstmest punkt-lige mellemstore lufthavn" og var blandt top tre i titlen som "Verdens bedste lufthavn til ruteudvikling" blandt lufthavne med mellem 20 og 50 mio. passagerer årligt.
- I 2014 påbegyndte CPH en udvidelse af den centrale sikkerhedskontrol med to spor, som skal stå færdig i 2015. Herudover blev der investeret i en udvidelse af Finger C, ombygning af Terminal 2, optimering og udbygning af bagageanlægget, forbedring af området til brandøvelser, og self-boarding gates, der skal forbedre flyselskabernes effektivitet.
  - I august 2014 indgik CPH og flyselskaberne en ny takstafte gældende for perioden 1. april 2015 til 31. marts 2019. Prisen for at benytte lufthavns baner, terminaler og services vil følge det danske forbrugerprisindeks, svarende til en real flad takst-udvikling. Dette sikrer finansiering af CPHs fortsatte investering i vækst i lufthavnen og regionen.

## 2014 I OVERBLIK

Investeringer  
i 2014

**924,1**

mio.

Pris

“Airport Food  
& Beverage  
Offer of the Year”  
tildelt ved den  
internationale  
FAB Awards

Engagements-  
måling:

**94%**

besvarelses-  
procent

### IKKE-AERONAUTISK SEGMENT

- Omsætningen i shoppingcentret steg med 4,4%, hvilket primært skyldes et nyt og forbedret Food and Beverage udbud og specialbutikskoncepter, men også det stigende antal internationale afgående passagerer.
- Omsætningen fra parkering er steget med 6,4%. Væksten kommer primært fra online segmentet, hvor CPH gennem et stærkere online-produkt har opnået en stigning i den gennemsnitlige omsætning pr. transaktion.
- Omsætningen fra hotel Hilton steg med DKK 10,1 mio., hvilket hovedsagligt skyldtes højere gennemsnitspriser pr. værelse. Derudover oplevede hotellet højere møde-, konference- og banketaktivitet.
- CPH modtog i juni prisen “Airport Food & Beverage Offer of the Year” ved den internationale FAB Awards-ceremoni, der blev afholdt på Københavns Lufthavns Hilton Hotel. Ved samme lejlighed vandt Joe & The Juice for andet år i træk rettigheden til at kalde sig verdens bedste lufthavnscafé (“Best Airport Coffee Shop”), samtidig med at Københavns Lufthavns digitale kampagne “Sharing the conversation

@CPH” vandt titlen “Best Digital or Social Media Initiative of the Year”.

### FINANSIELLE RESULTATER

- Resultat før skat korrigeret for særlige forhold for 2014 var DKK 1.279,0 mio., hvilket er på niveau med det, der blev udmeldt på side 4 i delårsrapporten for tredje kvartal 2014 af 4. november 2014.
- I 2014 udgjorde investeringerne i alt DKK 924,1 mio., hvilket igen var markant mere end det, CPH er forpligtet til at investere årligt i henhold til den gældende takstafale.
- Omsætningen steg 6,1% til DKK 3.867,5 mio. (2013: DKK 3.644,5 mio.), hvilket hovedsagligt skyldes stigningen i passager-tallet på 6,5%, flere internationale passagerer, øget omsætning fra parkering samt stigende hotelaktivitet.
- Det rapporterede resultat før skat steg til DKK 1.263,2 mio. (2013: DKK 1.171,8 mio.). Ud over den øgede omsætning havde CPH fortsat fokus på effektivisering af drifts-omkostningerne, hvorved omkostningen pr. passager blev reduceret med 1,7%, når der korrigeres for særlige forhold.

- Korrigeret for særlige forhold faldt resultat efter skat 1,5% til DKK 970,3 mio. (2013: DKK 985,4 mio.). Det rapporterede resultat efter skat udgjorde DKK 958,4 mio. (2013: DKK 976,1 mio.). Nedgangen i resultat efter skat skyldes primært det høje investeringsniveau og indregning af en skatteindtægt i 2013 som følge af ny skattelovgivning.
- Det anbefales, at der udbetales et endeligt udbytte på DKK 522,4 mio., svarende til DKK 66,57 pr. aktie. Det samlede udbytte udgør herefter DKK 958,4 mio. svarende til DKK 122,1 pr. aktie.

### SOCIALE RESULTATER

- CPH gennemførte i 2014 en engagementsundersøgelse blandt medarbejderne med en imponerende høj deltagelse på 94%, og medarbejderne har skrevet over 4.000 kommentarer til de forskellige udsagn, der blev spurgt ind til. Engagementsindekset er reelt steget, så det nu ligger på 80 på en skala fra 0 til 100.

## 2014 I OVERBLIK

- CPH har opnået et fald i sygefraværet igen i 2014. Sygefraværet endte i 2014 på 4,76% (2013: 4,87%). Det lave sygefravær er resultatet af et stort fokus på at følge op på sygefraværet.
- Arbejdsmiljøet og forebyggelse af ulykker og arbejdsskader er allerede på agendaen i byggeprojekter. CPHs projektledere har i 2014 gennemført en arbejdsmiljø-kordinatoruddannelse for byggeri for i højere grad at kunne stille krav til arbejdsmiljøet i projekter, så ulykker forebygges.
- I oktober indviede CPH en ny brandøvelsesplads, hvor der er medtænkt en række miljømæssige tiltag, der alle er med til at skabe en øget kontrol af pladsens miljøpåvirkning. Tiltagene har særligt fokus på vandforbrug, rensning af vand og brugen af gas frem for jet-fuel ved øvelser. Tilsammen resulterer det i en driftsmæssigt optimeret brandøvelsesplads med mindre miljøpåvirkning.
- I 2014 opdaterede CPH sin miljø- og klimapolitik, der trådte i kraft pr. 1. januar 2015. Den opdaterede miljø- og klimapolitik indeholder et nyt mål: Mindst 50% af affaldet fra den daglige drift af terminalområder, serviceområder og administration i Københavns Lufthavn skal genanvendes i 2020.

### MILJØMÆSSIGE RESULTATER

- I 2014 opnåede CPH som en del af sin strategi for ansvarlig vækst klimacertificeringen "Airport Carbon Accreditation" (ACA) gennem den internationale luftfartsorganisation ACI. Københavns Lufthavn er den første danske lufthavn, der opnår den eftertragtede klimacertificering, og den første lufthavn i programmets historie, der går direkte ind i programmet på niveau 3 ud af 4.
- I 2014 gennemførte CPH energibesparelser på i alt 3,3 GWh, således har CPH fra 2013 til 2014 gennemført besparelser på 41% af det samlede 2020 mål.

**3,3 GWh  
energi-  
besparelser**

---

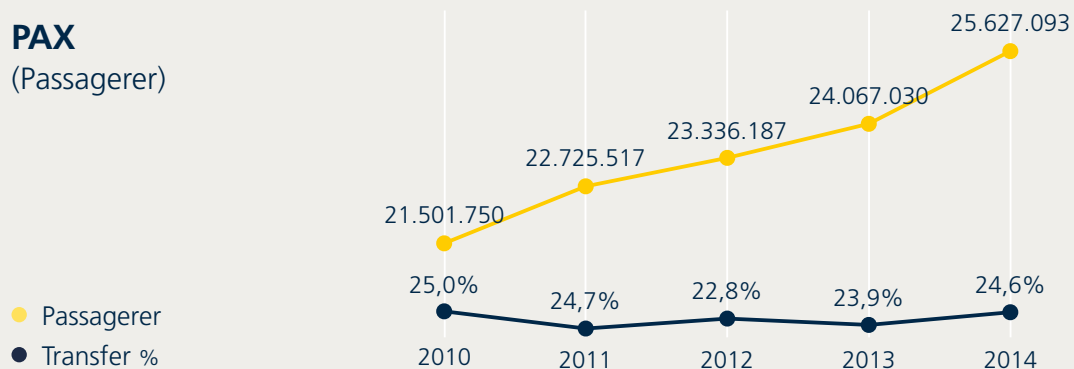
# HOVED- OG NØGLETAL FOR KONCERNEN



## HOVED- OG NØGLETAL FOR KONCERNEN

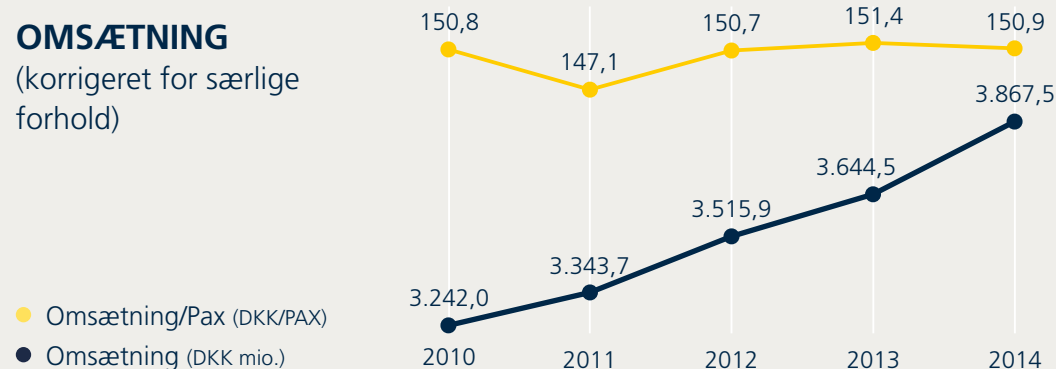
## PAX

(Passagerer)



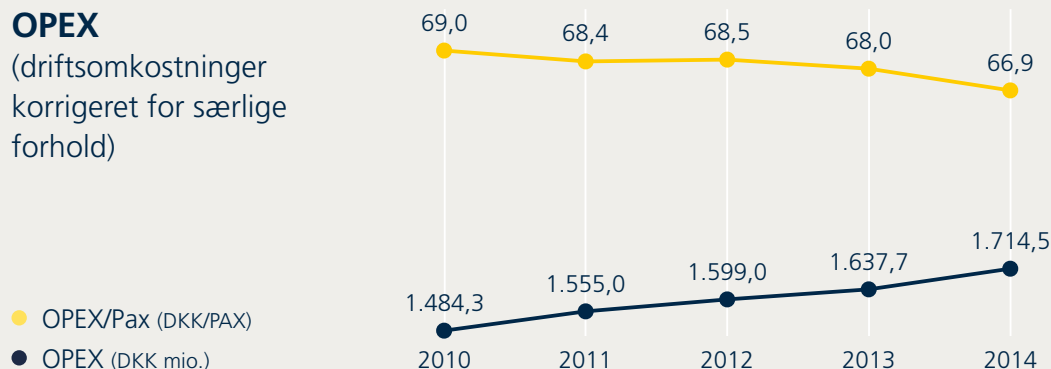
## OMSÆTNING

(korrigeret for særlige forhold)



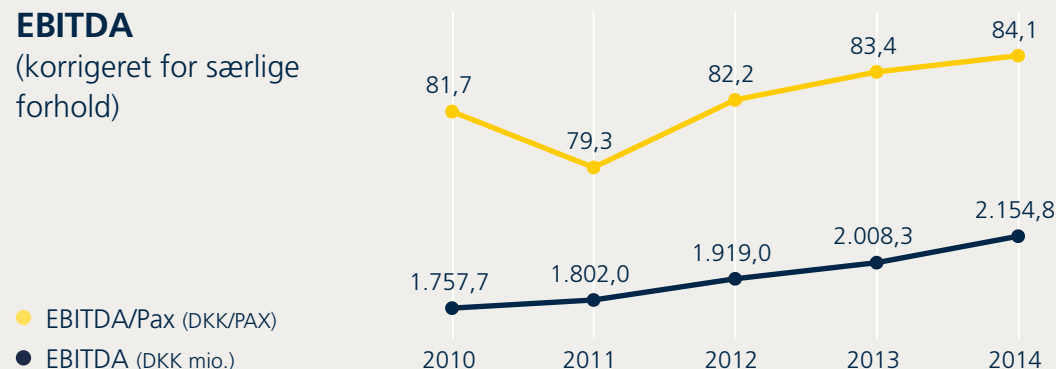
## OPEX

(driftsomkostninger korrigeret for særlige forhold)



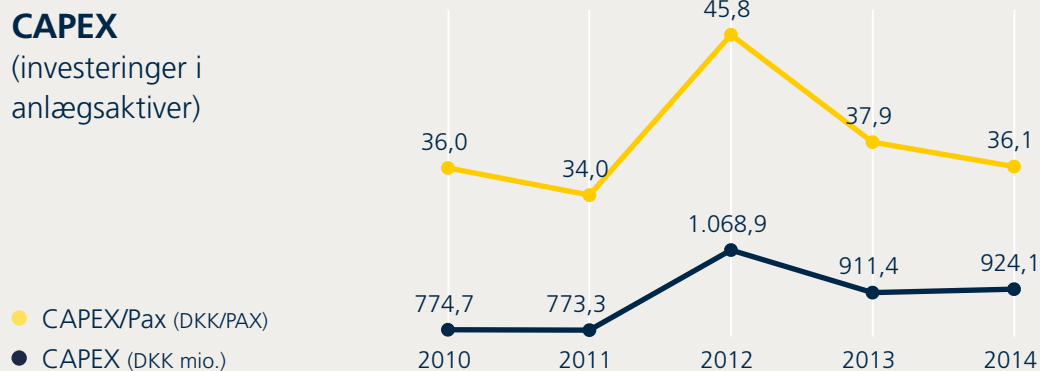
## EBITDA

(korrigeret for særlige forhold)



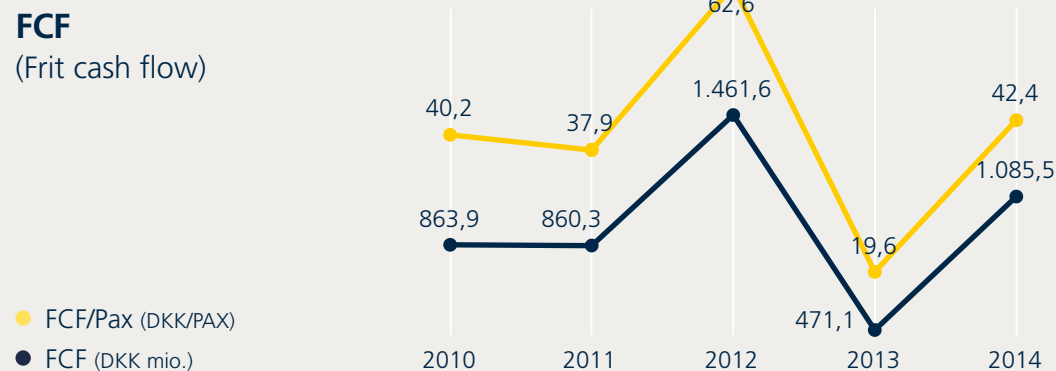
## CAPEX

(investeringer i anlægsaktiver)



## FCF

(Frit cash flow)



## HOVED- OG NØGLETAL FOR KONCERNEN

DKK mio.	2014	2013	2012	2011	2010
<b>Resultatopgørelse</b>					
Omsætning	3.868	3.645	3.516	3.344	3.239
EBITDA	2.139	1.996	2.668	1.775	1.964
EBIT	1.461	1.373	2.109	1.263	1.472
Resultat af kapitalandele	-	-	-	-	27
Nettofinansieringsomkostninger	197	201	194	206	271
Resultat før skat	1.263	1.172	1.915	1.057	1.228
Resultat efter skat	958	976	1.615	756	909
<b>Totalindkomstopgørelse</b>					
Anden totalindkomst	-57	-3	-101	-87	86
Totalindkomst	902	973	1.514	669	995
<b>Balance</b>					
Materielle anlægsaktiver	8.928	8.669	8.420	7.883	7.699
Finansielle anlægsaktiver	1	1	1	1	1
Aktiver i alt	9.888	9.559	10.012	8.946	9.283
Egenkapital	2.845	2.901	3.602	2.916	3.480
Rentebærende gæld	4.735	4.204	3.863	3.909	3.830
Investeringer i materielle anlægsaktiver	789	739	936	591	621
Investeringer i immaterielle anlægsaktiver	135	172	133	182	154
<b>Pengestrømsopgørelse</b>					
Pengestrømme fra driftsaktivitet	1.805	1.384	1.672	1.456	1.116
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	-922	-910	-349	-769	-257
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	-874	-1.270	-837	-1.243	-407
Likvider ultimo	47	37	833	347	903

	2014	2013	2012	2011	2010
<b>Nøgletal</b>					
EBITDA-margin	55,3%	54,8%	75,9%	53,1%	60,6%
EBIT-margin	37,8%	37,7%	60,0%	37,8%	45,4%
Aktivernes omsætningshastighed	0,40	0,39	0,40	0,39	0,39
Afkastningsgrad	15,1%	14,7%	23,7%	14,9%	17,9%
Egenkapitalforrentning	33,4%	30,0%	49,5%	23,6%	27,2%
Soliditetsgrad	28,8%	30,3%	36,0%	32,6%	37,5%
Resultat pr. aktie à DKK 100 (EPS)	122,1	124,4	205,8	96,3	115,8
Cash earnings pr. aktie à DKK 100 (CEPS)	208,6	203,7	276,9	161,5	178,5
Indre værdi i DKK pr. aktie à DKK 100	362,5	369,6	459,0	371,5	443,5
Udbytte i DKK pr. aktie à DKK 100	122,1	124,4	205,8	96,3	160,6
NOPAT margin	28,7%	29,1%	49,6%	28,7%	36,1%
Den investerede kapital omsætningshastighed	0,45	0,42	0,41	0,40	0,39
ROCE	16,8%	15,6%	24,5%	15,0%	17,7%

De anvendte nøgletalsdefinitioner er i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings anbefalinger fra 2010 bortset fra dem, der ikke er defineret heri. Definitionen af de anvendte nøgletal er offentliggjort på [www.cph.dk](http://www.cph.dk).

---

# FINANSIEL REDEGØRELSE

## FINANSIEL REDEGØRELSE

### RESULTATOPGØRELSE

#### OMSÆTNING

Koncernomsætningen er steget med DKK 223,0 mio. til DKK 3.867,5 mio., hvilket hovedsageligt skyldes stigningen i passagertallet på 6,5% og det forbedrede udbud inden for shopping- og parkeringsprodukter.

#### DRIFTSOMKOSTNINGER

Driftsomkostningerne, inklusive afskrivninger, er steget med 5,9%

til DKK 2.393,1 mio., når der korrigeres for særlige forhold på 15,8 mio., som primært vedrører restruktureringsomkostninger.

Stigningen i driftsomkostningerne skyldes hovedsageligt øgede personaleomkostninger på DKK 57,9 mio. grundet lønindeksering og en stigning på 48 fuldtidsansatte som følge af myndighedskrav til sikkerhedsområdet (security). Stigningen i driftsomkostningerne blev delvist modsvaret af det fortsatte fokus på

omkostningseffektivisering samt lavere omkostninger til snerydning, hvorved CPH kunne reducere omkostningen pr. passager med 1,7% i 2014. Afskrivninger steg med DKK 55,9 mio. som følge af det høje investeringsniveau.

#### RESULTAT AF PRIMÆR DRIFT (EBIT)

Koncernens driftsresultat (EBIT) er steget med 6,5%, når der korrigeres for særlige forhold. Det rapporterede driftsresultat er steget med 6,4% til DKK 1.460,5 mio.

### NETTOFINANSIERINGS-OMKOSTNINGER

Nettofinansieringsomkostningerne udgjorde DKK 197,3 mio., hvilket var et fald på DKK 4,1 mio. i forhold til 2013.

#### RESULTAT FØR SKAT

CPHs resultat før skat korrigeret for særlige forhold steg med DKK 94,8 mio., primært som følge af passager-væksten, det ændrede passagemix afgiftsindekseringen, bedre resultater i shoppingcentret, større omsætning fra parkering og større aktivitet i hoteldriften.

DKK mio.	2014	2013	Udv.	Pct.
<b>RESULTATOPGØRELSE</b>				
Omsætning	3.867,5	3.644,5	223,0	6,1%
Andre driftsindtægter	1,9	1,5	0,4	26,7%
Driftsomkostninger	2.408,9	2.272,8	136,1	6,0%
Driftsresultat	1.460,5	1.373,2	87,3	6,4%
Nettofinansieringsomkostninger	197,3	201,4	-4,1	-2,0%
Resultat før skat	1.263,2	1.171,8	91,4	7,8%
Skat af årets resultat	304,8	195,7	109,1	55,7%
<b>Årets resultat</b>	<b>958,4</b>	<b>976,1</b>	<b>-17,7</b>	<b>-1,8%</b>

DKK mio.	2014	2013	Udv.	Pct.
<b>RESULTATOPGØRELSE KORRIGERET FOR SÆRLIGE FORHOLD</b>				
Omsætning	3.867,5	3.644,5	223,0	6,1%
Andre driftsindtægter	1,9	1,5	0,4	26,7%
Driftsomkostninger	2.393,1	2.260,4	132,7	5,9%
Driftsresultat	1.476,3	1.385,6	90,7	6,5%
Nettofinansieringsomkostninger	197,3	201,4	-4,1	-2,0%
Resultat før skat	1.279,0	1.184,2	94,8	8,0%
Skat af årets resultat	308,7	198,8	109,9	55,3%
<b>Årets resultat</b>	<b>970,3</b>	<b>985,4</b>	<b>-15,1</b>	<b>-1,5%</b>

## FINANSIEL REDEGØRELSE

### SKAT AF ÅRET RESULTAT

Koncernens skat af årets resultat udgør DKK 304,8 mio., og den effektive skatteprocent er beregnet til 24,1%. I 2013 vedtog Folketinget at sænke selskabsskatten fra 25% til 22% i løbet af 2014-2016, hvilket pr. 31. december 2013 resulterede i en indregning (indtægt) på DKK 115,1 mio.

### ÅRETS RESULTAT

CPHs resultat efter skat er faldet med DKK 17,7 mio. til DKK 958,4 mio. i forhold til 2013, svarende til 1,8%. Faldet skyldes hovedsageligt det høje

investeringsniveau og ovennævnte indregning af en skatteindtægt i 2013. Korrigeret for særlige forhold udgjorde resultat efter skat DKK 970,3 mio.

### BALANCE

Pr. 31. december 2014 udgjorde koncernens samlede aktiver DKK 9.887,7 mio. (2013: DKK 9.559,2 mio.). Stigningen på DKK 328,5 mio. skyldes primært flere investeringer.

DKK mio.	2014	2013	Udv.	Pct.
<b>BALANCE</b>				
Anlægsaktiver	9.425,0	9.153,8	271,2	3,0%
Omsætningsaktiver	462,7	405,4	57,3	14,1%
<b>Aktiver</b>	<b>9.887,7</b>	<b>9.559,2</b>	<b>328,5</b>	<b>3,4%</b>
Egenkapital	2.845,1	2.900,6	-55,5	-1,9%
Langfristede forpligtelser	5.169,0	5.683,6	-514,6	-9,1%
Kortfristede forpligtelser	1.873,6	975,0	898,6	92,2%
Forpligtelser i alt	7.042,6	6.658,6	384,0	5,8%
<b>Egenkapital og forpligtelser i alt</b>	<b>9.887,7</b>	<b>9.559,2</b>	<b>328,5</b>	<b>3,4%</b>

### ANLÆGSAKTIVER

Koncernens anlægsaktiver udgjorde i alt DKK 9.425,0 mio. (2013: DKK 9.153,8 mio.) svarende til 95,3% af de samlede aktiver (2013: 95,8%). De største investeringer omfatter blandt andet fornyelse af standpladser, forbedrende vedligehold af rulleveje, udbygning af Finger C, ombygning af Terminal 2, optimering og udbygning af bagageanlægget, forbedring af brandøvelsespladsen samt self-boarding gates.

### OMSÆTNINGSAKTIVER

Koncernens omsætningsaktiver udgjorde i alt DKK 462,7 mio. (2013: DKK 405,4 mio.). Stigningen skyldes primært øget tilgodehavender fra nye standardkontrakter i shoppingcentret.

### EGENKAPITAL

Egenkapitalen udgjorde DKK 2.845,1 mio. pr. 31. december 2014 (2013: DKK 2.900,6 mio.), svarende til 28,8% af den samlede balance (2013: 30,3%). Egenkapitalen steg med årets resultat på DKK 958,4 mio. (2013: DKK 976,1 mio.). Dette blev delvist modsvaret af udbetalt udbytte til aktionærerne på DKK 957,2 mio. (2013: DKK 1.674,6 mio.). Herudover var

der en negativ påvirkning fra værdireguleringer vedrørende sikringstransaktioner og skatten heraf på DKK 56,7 mio. (2013: negativ påvirkning på DKK 3,1 mio.). Værdireguleringer på egenkapitalen vedrører indgåede valutaswapkontrakter til dækning af USD og GBP eksponering samt renteswapkontrakter.

### FORPLIGTELSE

Forpligtelser udgjorde DKK 7.042,6 mio. pr. 31. december 2014 (2013: DKK 6.658,6 mio.). Langfristede forpligtelser faldt DKK 514,6 mio. i forhold til 31. december 2014 (2013: en stigning på DKK 978,5 mio.), mens kortfristede forpligtelser eksklusive den kortfristede del af kreditinstitutter og andre lån udgjorde DKK 1.183,3 mio. (2013: DKK 944,2 mio.), en stigning på DKK 239,1 mio. i forhold til 31. december 2013. Stigningen skyldes primært højere gæld til leverandører af varer og tjenesteydelser samt højere forudbetalinger fra kunder grundet de nye standardkontrakter for shoppingcentret.

## FINANSIEL REDEGØRELSE

### PENGESTRØMSOPGØRELSE

#### PENGESTRØMME FRA DRIFTSAKTIVITET

Stigningen i pengestrømme fra driftsaktivitet på DKK 421,7 mio. skyldes hovedsagligt en stigning i aktivitetsniveauet samt fortsat fokus på omkostningseffektivisering og optimering af arbejdskapitalen.

#### PENGESTRØMME FRA INVESTERINGSAKTIVITET

Investeringer i immaterielle og materielle anlægsaktiver udgjorde i 2014 DKK 924,1 mio. (2013: DKK 911,4 mio.).

#### PENGESTRØM FRA FINANSIERINGSAKTIVITET

Finansieringsaktiviteter vedrører netto træk på langsigtede faciliteter, afdrag på realkreditlån og udbyttebetalinger.

#### LIKVIDER

CPH havde DKK 47,1 mio. i likvider samt garanterede uudnyttede kreditfaciliteter på DKK 1.885,6 mio. pr. 31. december 2014.

#### FINANSIERING

Pr. 31. december 2014 udgjorde CPHs rentebærende gæld DKK 4.734,7 mio. (2013: DKK 4.203,9 mio.), og netto rentebærende gæld udgjorde

DKK 4.687,6 mio. (2013: DKK 4.166,9 mio.). Forskellen på DKK 47,1 mio. (2013: DKK 37,0 mio.) udgøres af likvide midler. Af den rentebærende gæld er 86,3% langfristet (2013: 99,3%), det vil sige med en forfaldstid på mere end et år fra 31. december 2014, og består primært af faciliteter i USD og GBP. I 2013 gennemførte CPH en udstedelse af US obligationer (USPP) for tredje gang. Det udstedte beløb blev fastsat til USD 160 mio. over 10 år. CPH indfrie desuden et lån på USD 100 mio. Det nye lån var USD 60 mio. højere end det forrige, idet CPH udnyttede de gunstige markedsvilkår for transaktionen. Et af USPP-lånene på USD 100 mio. forfalder i 2015, og det blev derfor reklassificeret til kortfristet gæld i 2014.

#### USIKKERHEDER VEDRØRENDE INDREGNING OG MÅLING

Der er ikke nogen usædvanlige forhold, der har påvirket indregning og måling i 2014. Der henvises til note 1, "Sammendrag af væsentlig anvendt regnskabspraksis" samt noter til det finansielle regnskab indeholdende beskrivelse af væsentlige skøn og vurderinger, jf. indholdsfortegnelsen [side 65](#).

DKK mio.	2014	2013	Udv.	Pct.
<b>PENGESTRØMSOPGØRELSE</b>				
<b>Pengestrømme fra:</b>				
Driftsaktivitet	1.805,5	1.383,8	421,7	30,5%
Investeringsaktivitet	-921,9	-909,7	-12,2	1,3%
Finansieringsaktivitet	-873,5	-1.269,9	396,4	-31,2%
Årets ændring i likviditet	10,1	-795,8	805,9	-101,3%
Likvider ved årets begyndelse	37,0	832,8	-795,8	-95,6%
<b>Likvider ved årets udgang</b>	<b>47,1</b>	<b>37,0</b>	<b>10,1</b>	<b>27,3%</b>

## FINANSIEL REDEGØRELSE

### FORVENTNINGER TIL 2015

På baggrund af det forventede trafikprogram for 2015 forventes en vækst i det samlede antal passagerer. Den fortsatte konkurrence mellem flyselskaberne og lukkede ruter som følge af indskrænkninger hos flyselskaberne eller en global økonomisk afmatning kan dog påvirke udviklingen negativt for 2015.

Væksten i antallet af passagerer og den ændrede takststruktur fra 1. april 2015 forventes at få positiv effekt på omsætningen.

Driftsomkostningerne forventes at være højere end i 2014, primært på grund af den forventede passagervækst, øgede krav til security samt omkostningsinflation. Dette modsvarer delvist af et fortsat fokus på effektivisering af driftsomkostninger.

Afskrivninger og finansieringsomkostninger forventes samlet set at være lidt højere end i 2014, primært som følge af det fortsat høje investeringsniveau.

Resultat før skat i 2015 forventes derfor at ligge i et interval mellem DKK 1.300,0 mio. og DKK 1.400,0 mio., når der tages højde for særlige forhold. Driftsresultatet før afskrivninger forventes at være højere i 2015 end i 2014, når der tages højde for særlige forhold.

### Forventning til investeringer i anlægsaktiver

CPH forventer at fortsætte med at investere i vækst. I lighed med de seneste år forventer CPH fortsat at investere på et højt niveau i 2015. Blandt de planlagte investeringer er udvidelsen af sikkerhedsområdet (CSRA) i lufthavnen samt sammenlægningen af terminalområderne, hvilket er en del af den takstafte, som træder i kraft fra 1. april 2015. Dertil kommer andre ikke-aeronautiske investeringer til gavn for flyselskaber og passagerer.

---

# SEGMENTERNE RESULTATER



## SEGMENTERNES RESULTATER



# POSITION

### Ekstra-ordinære kundeoplevelser

- I 2018 skal passagertilfredsheden (check-in, security, rengøring, shoppingcentret, terminaler og bagageudlevering) i CPH være 87 på en skala fra 0-100.
- I 2018 skal passagertilfredsheden med CPH Security være over 87 på en skala fra 0-100.
- 85% af alle passagerer skal igennem det centrale security check på mindre end fem minutter\*.

### Effektiv drift

- I 2018 skal minimum 85% af trafikken fra CPH afgang til tiden (<15 min.).
- 95% af alle hændelser, der skal rapporteres, er rapporteret af de involverede personer selv.
- Antal månedlige rapporterede nærværdshændelser må maksimalt være 25 pr. 10.000 operationer.

### Konkurrence-dygtighed

- Set over en rullende fireårig periode skal CPH have en højere vækstrate end flertallet af otte udvalgte afgørende hubs i Europa.

► Der er tre fokusområder inden for World Class Hub-strategien: **ekstra-ordinære kundeoplevelser, effektiv drift og konkurrencedygtighed.**

For at måle i hvor høj grad disse fokusområder opfyldes, har CPH sat en række mål (se tabel til venstre).

På de følgende sider samt i det ikke-finansielle regnskab beskrives status på disse mål samt CPHs øvrige forretningsmæssige resultater inddelt i CPHs to segmenter *aeronautisk* og *ikke-aeronautisk*.

\* Pr. 1. april 2015 ændres dette mål til: "90% på mindre end 15 minutter (i peak-perioderne kl. 5-9 og 15-19)" som resultat af ny service level agreement (SLA) som del af den nye takstafale.

## SEGMENTERNES RESULTATER

### AERONAUTISK SEGMENT

#### OMSÆTNING

Den samlede trafikomsætning steg med 8,6% til DKK 2.249,6 mio., hvilket var drevet af en passagervækst på 6,5%, et ændret passagermix især på grund af en højere andel på 12,7% af afgående transferpassagerer samt prisindeksregulering +1% af de passagerrelaterede afgifter pr. 1. april 2014.

DKK mio.	2014	2013	Udv.	Pct.
<b>FINANSIELLE RESULTATER</b>				
Omsætning	2.249,6	2.070,9	178,7	8,6%
Andre driftsindtægter	1,9	1,5	0,4	26,7%
Resultat før renter	413,7	355,8	57,9	16,3%
Segmentaktiver	6.955,4	6.721,1	234,3	3,5%

DKK mio.	2014	2013	Udv.	Pct.
<b>OMSÆTNING</b>				
Startafgifter	420,6	397,5	23,1	5,8%
Passagerafgifter	1.061,8	969,6	92,2	9,5%
Securityafgifter	525,9	480,2	45,7	9,5%
Handling	182,8	167,7	15,1	9,0%
Opholdsafgifter, CUTE med videre	58,5	55,9	2,6	4,6%
<b>I alt</b>	<b>2.249,5</b>	<b>2.070,9</b>	<b>178,6</b>	<b>8,6%</b>

Startafgifter steg med 5,8% sammenlignet med sidste år, hvilket skyldes, at antallet af operationer steg med 2,8%, mens startvægten på flyene sammenlignet med sidste år steg med 5,1%. Passagerafgifterne steg med 9,5%, hvilket hovedsageligt skyldes stigningen i antallet af såvel lokaltafgående som transfererende internationale passagerer, herunder fra CPH Go, samt prisindeksreguleringen pr. 1. april 2014.

Security- og handlingafgifterne steg samlet set med DKK 60,8 mio. til DKK 708,7 mio. svarende til 9,4%, hvilket hovedsageligt skyldes stigningen i antallet af lokaltafgående internationale passagerer samt prisindeksreguleringen pr. 1. april 2014.

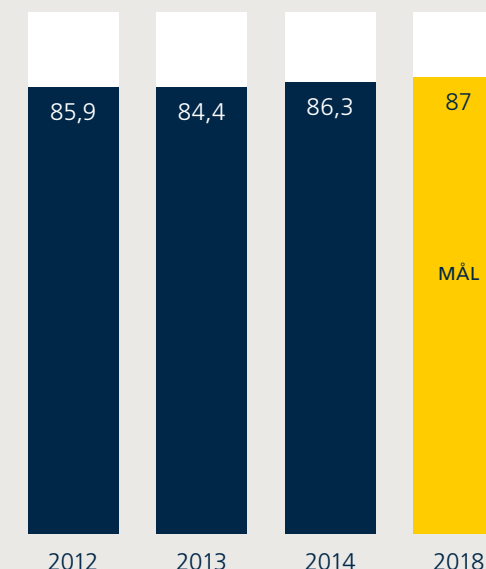
#### PASSAGERER OG OPERATIONER

Passagertallet steg med 6,5% til i alt 25,6 mio., hvilket er rekord for Københavns Lufthavn. Det er en af de højeste vækstrater blandt sammenlignelige europæiske lufthavne, hvilket er medvirkende til at styrke Københavns Lufthavns konkurrencemæssige position i Europa og lever op til CPHs strategiske mål. Denne vækst medførte, at Københavns Lufthavn gik en plads op til 15. største lufthavn i Europa ved udgangen af 2014. Antallet af operationer steg med 2,8% til 251.799 starter og landinger i 2014.

### POSITION

MÅLSTATUS

#### Passagertilfredshed



Passagertilfredsheden i CPH (check-in, security, rengøring, shoppingcentret, terminaler og bagageudlevering) skal være 87 på en skala fra 0-100 i 2018. Læs mere på [side 29](#).

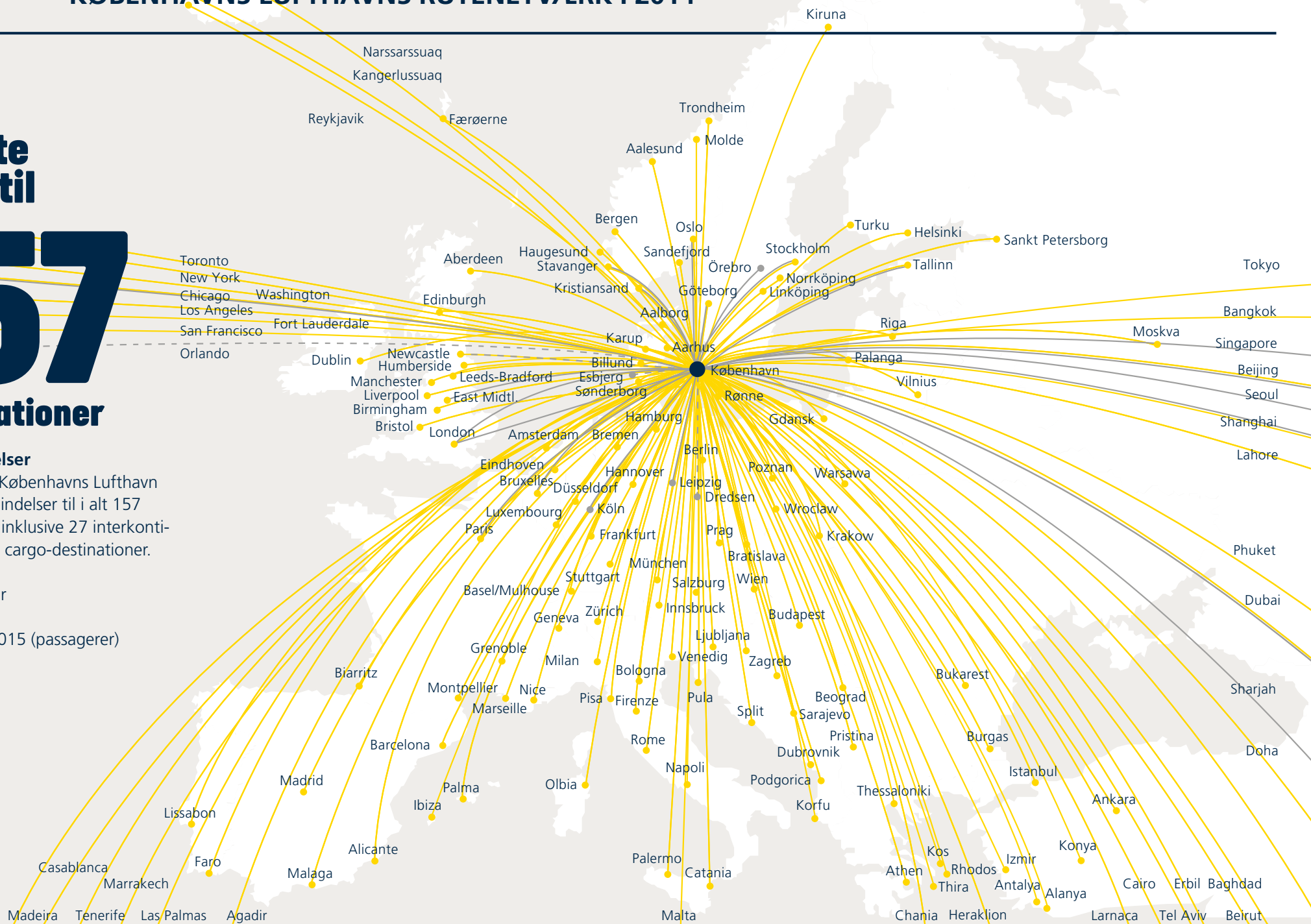
## KØBENHAVNS LUFTHAVNS RUTENETVÆRK I 2014

Direkte  
ruter til157  
destinationer

## ► Flyforbindelser

I 2014 havde Københavns Lufthavn direkte flyforbindelser til i alt 157 destinationer, inklusive 27 interkontinentale og 16 cargo-destinationer.

- Passagerer
- Cargo
- - Åbner i 2015 (passagerer)



## SEGMENTERNES RESULTATER

Antallet af internationale passagerer steg med 6,8%, og antallet af indenrigspassagerer steg med 2,3%. Antallet af transferpassagerer steg med 12,7%, hvilket er den største stigning i de seneste fem år og understreger, at CPH når de mål for styrkelse af knudepunktet, der er sat i World Class Hub-strategien.

Antallet af passagerer, der transferer til de interkontinentale ruter er steget med 10,6%, og short haul til short haul-transfer er steget med 12,9%. Andelen af internationale passagerer er steget fra 92,1 til 92,4% af trafikken, og den interkontinentale trafik (long haul) er steget med 8,0% og udgjorde i 2014 10,4% af den samlede trafik. Norwegian åbnede i 2014 en ny long haul-rute til Los Angeles samt gik ind på ruterne til Bangkok og New York, JFK. Københavns Lufthavn har dermed i dag 27 langdistanceruter.

I alt åbnede der ruter til ti uservicerede destinationer fra Københavns Lufthavn i 2014, og fire destinationer blev lukket igen, således at årets nettotilgang var på seks uservicerede destinationer.

Desuden begyndte nye flyselskaber at operere på 11 destinationer, der allerede var serviceret, og fem destinationer blev lukket, således at nettotilgangen var på seks

servicerede destinationer. Endelig blev der indsat ekstra kapacitet på 13 forskellige destinationer i form af flere afgang eller større fly.

Det samlede antal lavprispassagerer i Københavns Lufthavn steg i 2014 med 9,4% i forhold til året før. Lavprisselskabernes markedsandel lå ved udgangen af 2014 på 25,1%. (2013: 24,5%)

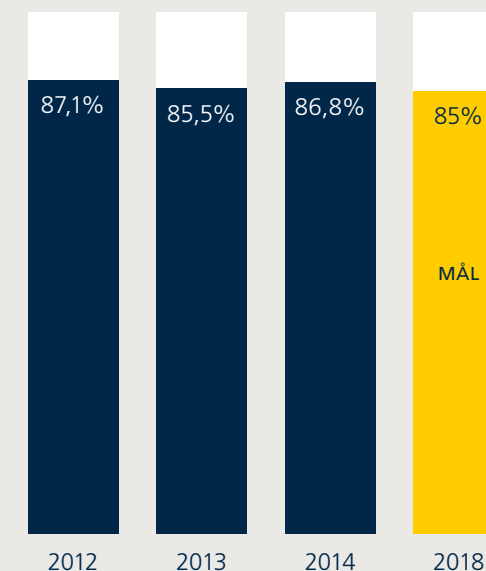
Trods det øgede aktivitetsniveau har Københavns Lufthavn sænket omkostningerne pr. passager med 1,7%, når der korrigeres for særlige forhold. Dette er opnået ved fortsat fokus på effektivisering og dermed reduktion af de samlede omkostninger ved at operere i Københavns Lufthavn, hvilket er med til at understøtte både CPH og flyselskaberne.

Det vigtigste mål for effektiv drift fastsat af CPH er punktligheden. Målet er, at mere end 85% af trafikken i 2018 bliver afviklet rettidigt, hvilket vil sige med under 15 minutters forsinkelse. I 2014 blev 86,8% af trafikken afviklet rettidigt, og CPH indfrie dermed sit mål og indtog førstepladsen blandt EU's mest punktlige mellemstore lufthavne samt en delt andenplads på verdensplan.

### POSITION

MÅLSTATUS

## Punktlighed



Minimum 85% af trafikken fra CPH skal afgå til tiden (<15 min.) i 2018.

I 2014 afgik 86,8% af trafikken til tiden, hvormed CPH indtog førstepladsen blandt EU's mest punktlige mellemstore lufthavne.

## SEGMENTERNES RESULTATER

### PASSAGERTILFREDSHED

Passagertilfredsheden er trods mange ombygninger og dermed ændringer i både terminaler og shoppingcenter blevet fastholdt på et højt niveau (86,3 på en skala fra 0 til 100, mod 84,4 i 2013), hvilket understreger, at Københavns Lufthavn som en del af sin strategi er i stand til at tilbyde ekstraordinære kundeoplevelser.

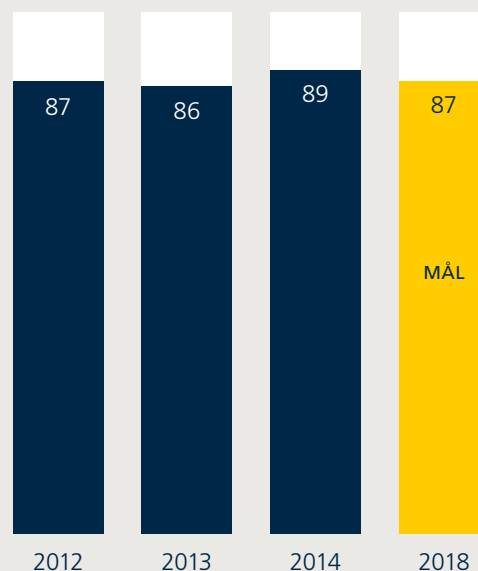
CPH nåede over det fastsatte mål for passagertilfredshed med CPH Security i 2014, hvor tilfredshedsgaden blev målt til 89. Dette har været et vigtigt fokusområde i de sidste fire år. Opnåelsen af målet blev belønnet af Skytrax med prisen for "Verdens bedste security processer" for andet år i træk.

Gennem cirka 100.000 passagerinterviews årligt har CPH et godt kendskab til, hvordan passagerernes behov imødekommes. Ventetiden i security er et vigtigt element for denne tilfredshed. CPH har fastsat et mål for 2014, at 85% af passagererne skal igennem det centrale security check på mindre end fem minutter. Dette blev opfyldt i 2014, hvor 91% af passagererne kom igennem inden for fem minutter. Det betød desuden, at målet i CPHs Service Level Agreement med flyselskaberne blev opfyldt.

### POSITION

MÅLSTATUS

### Passagertilfredshed med CPH Security

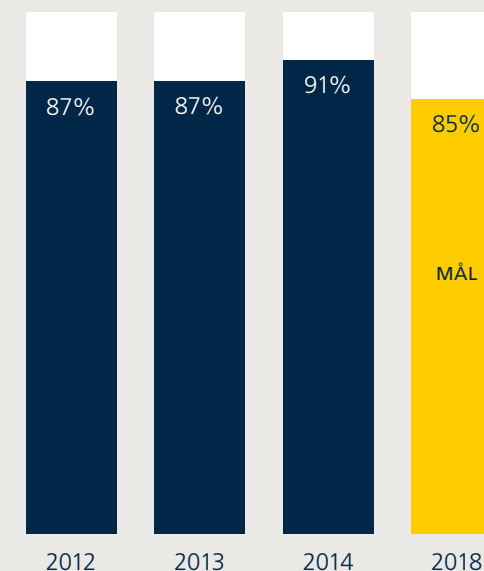


Passagertilfredsheden med CPH Security skal være over 87 på en skala fra 0-100 i 2018.

### POSITION

MÅLSTATUS

### Ventetid i det centrale Security Check



85% af alle passagerer skal igennem det centrale security check på mindre end fem minutter.

Pr. 1. april 2015 ændres dette mål til: "90% på mindre end 15 minutter (i peak-perioderne kl. 5-9 og 15-19)" som resultat af ny service level agreement (SLA) som del af den nye takstafale.

## SEGMENTERNES RESULTATER

### I 2014:



Udvidede CPH Finger C med 100 meter til gavn for long haul-ruter og non-Schengen trafik.



Påbegyndte CPH udvidelsen af Terminal 2, med yderligere 700 m<sup>2</sup>, der vil være klar til sommeren 2015.

### CARGO

I 2014 steg fragtmængden til 390.210 ton, hvilket er en stigning på 8,1% i forhold til året før, og antallet af cargo-operationer steg med 19,6%. Væksten skyldes til dels, at DHL Aviation har konsolideret mere trafik i København, og at Emirates SkyCargo har konsolideret sine nordiske operationer i Københavns Lufthavn.

### ROSKILDE LUFTHAVN

Passagertallet for Roskilde Lufthavn er faldet med 8,5%, hvilket primært skyldes, at det danske forsvar ikke længere flyver troppe-transporter til og fra Afghanistan. En øget lyst til at flyve med helikopter har betydet, at man har udvidet kvoten for helikopter-transporter, og der håndteres i dag ca. 8.000 flyvninger. I 2014 modtog Roskilde Lufthavn prisen som nummer fire for Fixed Base Operator fra European Business Air News, og lufthavnen har været i top 10 i tre år i træk. Roskilde Lufthavn har for første gang overhalet Stockholm-Bromma Lufthavn i Sverige og er nu nummer et for Fixed Base Operations i Skandinavien.

### RESULTAT AF PRIMÆR DRIFT (EBIT)

Stigningen i EBIT er primært drevet af omsætningen, fortsat stærk fokus på omkostnings-effektivisering samt lavere omkostninger til snerydning i 2014. Dette er delvist modsvaret af øgede afskrivninger som følge af det vedvarende høje investeringsniveau.

### INVESTERINGER

De seneste år har CPH investeret i størrelsesordenen DKK 1 mia. om året, og i 2014 igangsatte CPH en udvidelse af den centrale sikkerhedskontrol, hvor de nuværende 16 spor i første omgang bliver udvidet med to ekstra. Det vil øge kapaciteten i den centrale sikkerhedskontrol med mere end 10%. De nye spor skal stå færdige i foråret 2015, så kapaciteten i sikkerhedskontrollen er tilstrækkelig til at håndtere sommertrafikken.

Derudover påbegyndte CPH i løbet af 2014 en udvidelse af Finger C, der benyttes til long haul-ruter samt non-Schengen trafik. Fingeren bliver forlænget med 100 meter, og tre nye standpladser bliver dermed gjort bygningsbetjente, hvilket øger både kapaciteten og effektiviteten.

Københavns Lufthavn fortsatte også i 2014 en udbygning af Terminal 2. Udbygningen skaber 700 m<sup>2</sup> ekstra plads samt mere lys og luft i terminalen. Derudover bliver udbuddet

af mad og drikke og øvrige servicetilbud til passagererne opgraderet blandt andet gennem installation af en række ladestationer, hvor passagererne kan få strøm på telefoner, tablets og laptops. Stueetagen, hvor terminalen ligger, skal være klar til sommeren 2015, mens kontorerne på 1. og 2. sal er klar i løbet af efteråret 2015.

### PLANLAGTE TILTAG I 2015

Københavns Lufthavn lægger i foråret 2015 indenrigstrafikken fra Terminal 1 sammen med den internationale trafik i Terminal 2 og Terminal 3. Beslutningen om at sammenlægge trafikken fra Terminal 1 med den internationale trafik er en del af den nye fireårige takstafte, som vil forbedre flyselskabernes produkt og reducere deres driftsomkostninger, da de fremadrettet undgår en opsplitning af deres operationer. Desuden vil CPH i 2015 udvide den kritiske del af sikkerhedsområdet (CSRA). Dette vil på daglig basis eliminere et stort antal tidskrævende sikkerhedstjek af medarbejdere fra flyselskaber og serviceleverandører.



## SEGMENTERNES RESULTATER

### IKKE-AERONAUTISK SEGMENT

#### OMSÆTNING

De ikke-aeronautiske indtægter er steget med 2,8% til DKK 1.617,9 mio., som blandt andet var drevet af stigning på 4,4% i koncessionsindtægterne fra shoppingcentret, en stigning i omsætningen fra parkering på 6,4% og en stigning i hoteldriften på 5,2%.

DKK mio.	2014	2013	Udv.	Pct.
<b>FINANSIELLE RESULTATER</b>				
Omsætning	1.617,9	1.573,6	44,3	2,8%
Resultat før renter	1.046,8	1.017,4	29,4	2,9%
Segmentaktiver	2.884,7	2.800,7	84,0	3,0%
Kapitalandele i associerede virksomheder	0,4	0,4	-	-

DKK mio.	2014	2013	Udv.	Pct.
<b>KONCESSIONSINDTÆGTER</b>				
Shoppingcenter	705,6	675,9	29,7	4,4%
Parkering	314,5	295,6	18,9	6,4%
Øvrige indtægter	52,4	47,9	4,5	9,2%
<b>I alt</b>	<b>1.072,5</b>	<b>1.019,4</b>	<b>53,2</b>	<b>5,2%</b>

### SHOPPINGCENTER

Koncessionsindtægterne fra shoppingcentret steg med 4,4%. De øgede indtægter skyldes primært et nyt og forbedret Food and Beverage udbud og specialbutikskoncepter som den nye Baresso-enhed ved Finger B, Hotel Chocolat i Terminal 3 og en ny og stor Hèrmes-butik. Desuden har stigningen i internationale afgående passagerer også medført en positiv udvikling i omsætningen. I løbet af 2014 har CPH blandt andet budt velkommen til B&O Play, !Solid, Tinderbox, Ole Mattiesen, Change, Max Mara og Illums Bolighus. Hermed blev udbuddet i shoppingcentret udvidet i tråd med CPHs strategi om at tilbyde passagererne et stærkt mix af lokale helte og internationale topbrands.

Omsætningen i taxfree-butikkerne steg ligeledes sammenlignet med 2013, hvilket dels kan relateres til væksten i passagertallet og dels til investeringer i butikkerne. I 2013 var salget i den store taxfree-butik endvidere påvirket af omfattende ombygninger. Effekten fra den ombyggede taxfree-butik bidrog til omsætningsstigningen i 2014. Udviklingen af shoppingcentret fortsætter i 2015.

### PARKERING

Omsætningen fra parkering er steget med 6,4%. Væksten skyldes styrkede online- og medietilbud samt vækst i antallet af lokalt-afgående passagerer. CPH har gennem en stærkere kampagnestrategi og det forbedrede online-produkt desuden opnået en stigning i den gennemsnitlige omsætning pr. transaktion.

### ANDRE DRIFTSINDTÆGTER

Andre driftsindtægter er steget med 9,2% primært grundet en positiv udvikling på biludlejningen. Desuden har CPH haft en positiv udvikling på marketingsindtægterne.

### LEJEINDTÆGTER

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

Omsætningen fra leje af lokaler er faldet med 13,3%, mens leje af arealer er steget med 0,8%. Samlet er lejeindtægterne faldet med 9,1%, hvilket hovedsageligt skyldes nye og forenklede standardkontrakter i shoppingcentret, hvor lejeindtægter erstattes af koncessionsindtægter. Allokeringen af indtægter mellem koncessionsindtægter og

## SEGMENTERNES RESULTATER

lejeindtægter er EBITDA-neutral. Omsætningen fra udlejning af lokaler til SAS faldt, da back office-funktioner blev samlet på hovedkontoret i Stockholm.

### SALG AF TJENESTEYDELSER

Omsætningen fra hotelaktiviteten er steget med 5,2% til DKK 206,2 mio., hvilket hovedsageligt skyldes, at gennemsnitsprisen pr. værelse er højere i forhold til sidste år. Belægningsprocenten var over 85% i 2014, hvilket understreger den store efterspørgsel efter hotellet. Derudover oplever Hilton højere

møde- og conferenceaktivitet samt flere banketter. Hilton Copenhagen Airport blev hædret for "Denmark's Leading Hotel Suite" i den europæiske finale ved World Travel Awards 2014, hvor rejseagenter fra hele verden havde stemt på hotellet.

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

### RESULTAT AF PRIMÆR DRIFT (EBIT)

EBIT steg i forhold til 2013. Stigningen skyldes højere omsætning samt et fortsat fokus på omkostningseffektivisering. Dette blev delvist modsvaret af højere afskrivninger som følge af det fortsat høje investeringsniveau.

DKK mio.	2014	2013	Udv.	Pct.
<b>LEJEINDTÆGTER</b>				
Udlejning af lokaler	107,1	123,5	-16,4	-13,3%
Udlejning af arealer	50,7	50,3	0,4	0,8%
Øvrige lejeindtægter	7,1	7,6	-0,5	-7,3%
<b>I alt</b>	<b>164,9</b>	<b>181,4</b>	<b>-16,5</b>	<b>-9,1%</b>

DKK mio.	2014	2013	Udv.	Pct.
<b>SALG AF TJENESTEYDELSER</b>				
Hotelaktivitet	206,2	196,1	10,1	5,2%
Øvrige	174,3	176,7	-2,4	-1,3%
<b>I alt</b>	<b>380,5</b>	<b>372,8</b>	<b>7,7</b>	<b>2,1%</b>



---

# IKKE- FINANSIEL REDEGØRELSE

## IKKE-FINANSIEL REDEGØRELSE



# MENNESKER

### Arbejdsmiljø & sundhed

- CPH skal have et sygefravær på maksimum 4,5% i 2020.
- I 2020 skal antal arbejdsulykker maksimum udgøre 13,5 pr. 1 mio. arbejdstimer.
- Niveauet i medarbejdernes engagement i CPH skal i 2020 samlet set være 83 på en skala fra 0 til 100.

### Mangfoldighed

- I 2015 skal CPH have godkendt en mangfoldighedsstrategi.
- CPH stræber efter en andel af kvinder i ledelse der svarer til andelen af kvinder i den samlede arbejdsstyrke.
- CPH stræber efter en andel af kvinder i bestyrelsen på 33% i 2017 (svarende til andelen i medarbejderstaben i 2012).
- CPH skal øge antallet af lærlinge og kontorelever til 21 i 2015.

### Forretningsetik

- CPH skal i 2015 have udviklet et kontraktstyringssystem til håndtering af kontrakter med leverandører.
- I fjerde kvartal 2015 skal CPH sikre, at FN's Global Compact-principperne er indarbejdet i kontakterne med alle nye forpagtere i CPHs shoppingcenter.

► Både bestyrelsen og koncernledelsen bakker op om CPHs CSR-politik. Politikken og strategien for Ansvarlig Vækst kan læses på CPHs hjemmeside [www.cph.dk/csr](http://www.cph.dk/csr).

CPH ser ansvarlig vækst som en integreret del af sin forretningsstrategi. På linje med de mål, CPH har sat sig for at styrke Københavns Lufthavns konkurrencemæssige position, har CPH derfor sat en række mål, der sikrer, at driften og udviklingen af Københavns Lufthavn sker med respekt for de mennesker, Københavns Lufthavn på forskellig vis påvirker, og med respekt for såvel det nære miljø som klimaet i bredere forstand.

I det følgende beskrives CPHs sociale og miljømæssige tiltag og resultater i 2014.

### SOCIALE RESULTATER

Københavns Lufthavn er en af Danmarks største arbejdspladser med omkring 23.000 mennesker, der har deres daglige gang i lufthavnen. Ved udgangen af 2014 var 2.306 medarbejdere ansat af Københavns Lufthavne, hvilket er 60 flere end året før. CPH er sig sit ansvar bevidst over for sine medarbejdere og arbejder målrettet for at sikre medarbejdernes sundhed, sikkerhed og trivsel.

## IKKE-FINANSIEL REDEGØRELSE

### I 2014: 80 ledere er undervist i sundheds- ledelse



Ultimo  
2015 vil  
alle ledere  
have  
gennemført  
uddannelsen

Med 3.000 leverandører og samarbejde med flere hundrede forpagtere i lufthavnens shoppingcenter har CPH et medansvar for langt flere mennesker end blot sine egne medarbejdere. Derfor samarbejder CPH også med sine partnere om at sikre, at den forretning, CPH driver med dem, respekterer det enkelte menneske. Eksempelvis tager CPH en aktiv rolle i at forbedre luftkvaliteten på lufthavnens manøvreområder og forpligter sine leverandører og forpagtere til FN's Global Compact principper.

### GOD ARBEJDSLYST

Medarbejdernes sundhed, sikkerhed og trivsel er kernen i CPHs tilgang til sine medarbejdere. Der er sat målrettet ind for at sikre et sundt og sikkert arbejdsmiljø, samtidig med at der er igangsat en række initiativer for at fremme trivslen og engagementet.

### Sygefravær

Udviklingen i sygefravær ses som en god indikator for, om indsatsen over for medarbejderne bærer frugt. Denne indikator benyttes derfor som mål for dette område, hvor CPH stræber efter at have et sygefravær på maksimum 4,5% i 2020. Sygefraværet faldt fra 4,9% i 2013 til 4,8% i 2014. Det lavere sygefravær er resultatet af CPHs store fokus på at følge op på sygefravær og medarbejdernes aktive brug af CPHs sundhedscenter.

Medarbejderne tilbydes sundhedstjek og rådgivning om motion, stress, kost og misbrug samt gratis fysioterapi og adgang til motionsfaciliteter.

For at forebygge sygefravær og arbejdsulykker har CPH i 2014 sat initiativer i gang, som også strækker sig ind i 2015. Et af initiativerne er sundhedsledelse, hvor der i løbet af 2014 er undervist ca. 80 ledere i, hvordan de kan opdage, hvis en medarbejder er stresset, og hvordan de bedst muligt hjælper sygemeldte medarbejdere tilbage på job. Dette arbejde fortsætter i 2015, og ved udgangen af det år vil alle ledere have været igennem CPHs egen træning i sundhedsledelse.

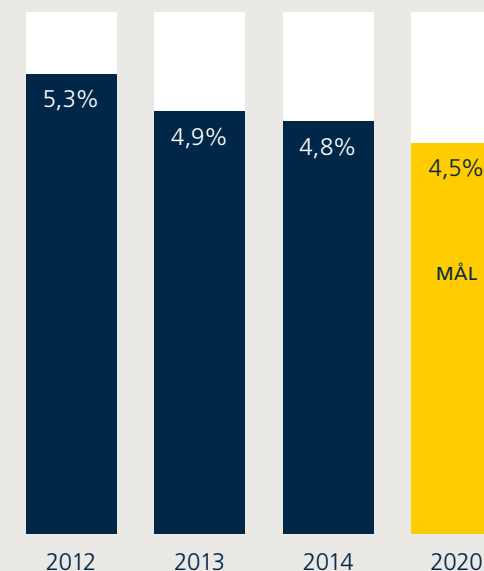
### Arbejdssikkerhed

En anden væsentlig indikator for arbejdsmiljøet er antallet af fraværsdage som følge af arbejdsulykker. CPH har som mål at bringe antallet ned på 13,5 pr. 1 mio. arbejdstimer i 2020. I 2014 har CPH set en stigning i dette antal fra 15,0 i 2013 (og 15,9 i 2012) til 16,5 i 2014, hvilket dog skyldes en lille stigning i ikke-alvorlige arbejdsulykker, mens antallet af alvorlige arbejdsulykker er faldet. CPH vil i de kommende år sætte ekstra fokus på forebyggelse af ulykker og oplyse om, hvordan man undgår arbejdsulykker, hvilket forventes at nedbringe antallet yderligere.

## 😊 MENNESKER

### MÅLSTATUS

## Sygefravær



CPH vil have et sygefravær på maksimum 4,5% i 2020.

Det reducerede sygefravær er et resultat af CPHs store fokus på at følge op på fravær og medarbejdernes aktive brug af CPHs sundhedscenter.

## IKKE-FINANSIEL REDEGØRELSE

### Bedre luftkvalitet

CPH har generelt ansvaret for faciliteterne på lufthavnens område, og i denne forbindelse begrænser CPHs ansvar for mennesker sig ikke til egne medarbejdere. CPH tager ansvar for de mennesker, der arbejder på lufthavnens område, og gør en aktiv indsats for arbejdsmiljøet på lufthavnens forplads. Centralt i dette arbejde er CPHs intense indsats for at nedbringe antallet af ultrafine partikler. Dette førte i 2014 til en 50% reduktion af den målte årlige middelværdi fra 2011 til 2014 på den centrale del af lufthavnens forplads. Dette er opnået ved inden opstart af motorer at skubbe flyene ud til rullevejene frem for at lade dem starte op ved fingrene og selv køre ud. Læs mere her: [www.cph.dk/om-cph/csr/miljo-og-energi/luftkvalitet/luftkvalitet-forpladser](http://www.cph.dk/om-cph/csr/miljo-og-energi/luftkvalitet/luftkvalitet-forpladser).

I 2014 åbnede CPH også en CNG gastankstation i samarbejde med HMN Gashandel. CPH har desuden i første omgang investeret i seks gasbiler, og planen er, at det fremover ved hver udskiftning af CPHs køretøjer vil blive vurderet, om der er mulighed for at udskifte til gasbiler. Anlægget forventes, når det står færdigt i løbet af 2015, også at have en tankstation uden for det afspærrede område.

### Medarbejderudvikling

Udvikling af kompetencer hos medarbejderne er helt afgørende for CPHs succes. Læring sker både på jobbet, på interne og eksterne kurser og på særlige programmer rettet mod bestemte målgrupper. I 2014 har CPH tilbudt en række aktiviteter, bl.a. et "Talent Releasing Concept", hvor 18 medarbejdere, der vurderes at have potentiale til nye stillinger i CPH f.eks. som ledere, har deltaget.

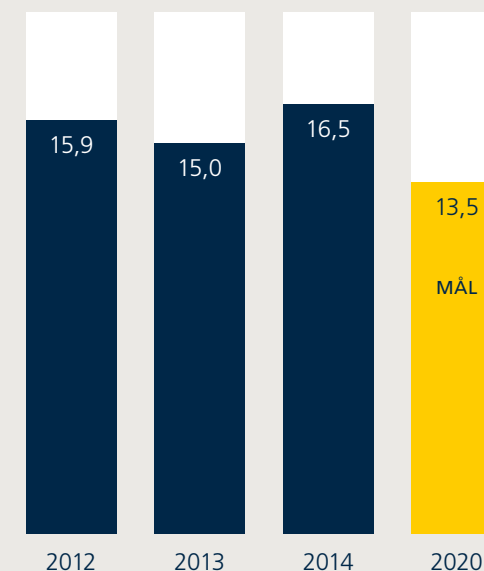
Et andet vigtigt indsatsområde for CPH er indsatsen for de medarbejdere, der har svært ved at læse og stave eller er ordblinde. Medarbejderne har mulighed for hjælp via ordblindeundervisning hos 3F og vejledning i apps, der eksempelvis kan læse tekster højt eller diktere tekster til sms og mails.

Desuden har en intern kampagne i 2014 hjulpet med at aftabuisere det at være ordblind.

## 😊 MENNESKER

### MÅLSTATUS

## Arbejdsulykker



I 2020 skal antal arbejdsulykker maximum udgøre 13,5 pr. 1 mio. arbejdstimer.

Stigningen i antallet af arbejdsulykker skyldes en lille stigning i mindre alvorlige arbejdsulykker, mens antallet af særligt alvorlige arbejdsulykker er faldet.

## IKKE-FINANSIEL REDEGØRELSE

### Med højt engagement

Indsatsen for medarbejdernes sundhed, sikkerhed og udvikling afspejles i medarbejdernes engagement. CPH gennemfører årligt en undersøgelse af medarbejdernes engagement og har som mål, at scoren i 2020 samlet set skal være 83 (på en skala fra 0 til 100). I 2014, hvor hele 94% af medarbejderne deltog mod 87% året før, viste undersøgelsen en positiv udvikling i det høje engagement fra 2013.

### EN MANGFOLDIG LUFTHAVN

CPH stræber efter diversitet blandt medarbejdere og ledere, da CPHs erfaring viser, at en mangfoldig medarbejderstab resulterer i bedre resultater og endvidere gør det muligt for CPH at møde og servicere sine mange forskellige kunder og passagerer.

Af denne grund vil CPH i 2015 udarbejde en mangfoldighedsstrategi, der fastlægger rammerne for, hvordan mangfoldighed blandt medarbejderne kan styrkes og udnyttes.

CPH rekrutterer og forfremmer udelukkende baseret på faglige og personlige kvalifikationer. Køn, alder, religion, etnisk oprindelse, seksuel orientering eller andre mangfoldighedsvariabler er uvedkommende, når det drejer sig om at besætte ledige stillinger.

### Ligestilling

CPH har opstillet måltal for andelen af kvinder i selskabets bestyrelse og udarbejdet en politik for at øge andelen af kvinder i de øvrige ledelseslag. I 2014 var andelen af generalforsamlingsvalgte kvinder i bestyrelsen 17%, dvs. én af seks. Det er målet, at andelen af kvinder i bestyrelsen i 2017 skal være 33% svarende til andelen af kvinder i CPHs generelle medarbejderstab i 2012. Kønsfordelingen blandt selskabets ledere var 75% mænd og 25% kvinder, mens kvinderne udgør 34% af CPHs generelle medarbejderstab. Det er målet, at andelen af kvinder blandt lederne skal stemme overens med andelen i medarbejderstaben.

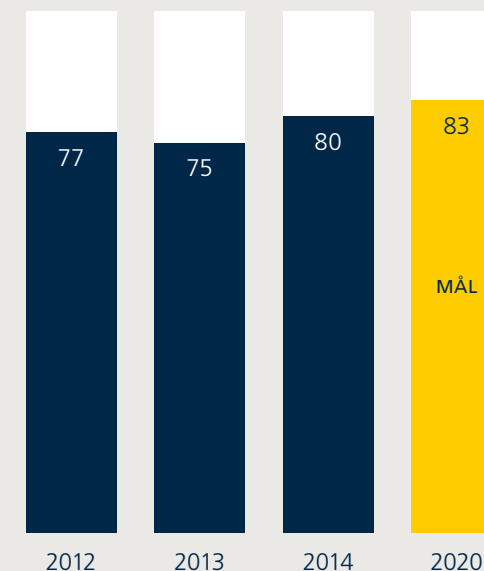
For at opnå en mere ligelig kønsfordeling kræver CPH, at rekrutteringsbureauer så vidt muligt skal præsentere mindst én kandidat af hvert køn, når opslåede stillinger skal besættes, og i jobannoncer opfordrer CPH eksplicit både mænd og kvinder til at søge stillingerne. Den begrænsede udvikling i balancen mellem kvindelige og mandlige ledere kan i stor udstrækning tilskrives en meget lille udskiftning blandt lederne.

CPH havde ved udgangen af 2014 18 lærlinge og kontorelever og 22 studentermedhjælpere, i alt 40, svarende til en stigning på 18 i forhold til 2013. Målet er, at antallet

## 😊 MENNESKER

### MÅLSTATUS

## Engagement



Medarbejdernes engagement i CPH skal i 2020 samlet set være 83 på en skala fra 0-100. Læs mere i det ikke-finansielle regnskab note 14 på [side 114](#).

## IKKE-FINANSIEL REDEGØRELSE

---

af lærlinge og kontorelever skal øges til 21 i 2015.

### ANSVARLIG SAMARBEJDSPARTNER

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

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

CPH påbegyndte i 2014 udviklingen af et kontraktstyringssystem til overvågning af leverandørernes præstation, også i forhold til ansvarlighed. Systemet skal danne grundlag for en systematisk indsats for ansvarlig leverandørstyring og vil udgøre et solidt fundament for fortsat styrket samarbejde med leverandørerne.

I 2014 påbegyndte CPH desuden en indarbejdelse af principperne fra FN's Global Compact i fremtidige kontrakter med forpagterne i lufthavnens shoppingcenter. Som en del af dette undersøges mulighederne for at indføre sanktioner i tilfælde af manglende overholdelse.

## IKKE-FINANSIEL REDEGØRELSE



# MILJØ

### Energi

- Senest i 2020 vil CPH gennem energibesparelser spare 20% af energiforbruget baseret på 2012 niveauet.

### Klima

- I 2020 vil CPH være ansvarlig for maksimalt 1 kg CO<sub>2</sub> pr. passager.
- CPH vil vedligeholde sin ACA akkreditering på minimum niveau 3.

### Affald

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

### MILJØMÆSSIGE RESULTATER

CPHs arbejde med miljø sikrer, at Københavns Lufthavn og Roskilde Lufthavn drives og udvikles ansvarligt, så der opnås fortsat forbedrede miljømæssige resultater. Dette gælder såvel det globale miljø, hvor CPH arbejder målrettet på energiområdet for at mindske udledningen af CO<sub>2</sub>, samt det nære miljø angående støj, luft, affald, jord, vand og natur.

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

CPH er underlagt detaljeret regulering på miljøområdet, og udgangspunktet for CPHs arbejde er altid overholdelse af miljø-, klima- og energikrav i lovgivningen. CPH har på nogle udvalgte fokusområder sat strategiske mål, som også bidrager til ansvarlig vækst, herunder energi, klima og affald. I det følgende beskrives status på de strategiske mål samt CPHs øvrige tiltag og resultater i 2014.

## IKKE-FINANSIEL REDEGØRELSE

### ENERGI

Københavns Lufthavn ønsker at fastholde sit energiforbrug på trods af den forventede vækst. For at indfri dette mål udføres energibesparelser, der kan rumme den forventede fremtidige passagervækst.

CPH har gennem de seneste år arbejdet massivt med lysprojekter og integration af LED lys i eksisterende installationer. Da teknologien hele tiden udvikler sig og bliver bedre, er der flere og flere steder, hvor installation af LED bliver økonomisk fordelagtig. Dette ses også ved at ca. 1/3 af de opnåede energibesparelser i 2014 er resultat af ombygninger af eksisterende belysning til LED lys. De største projekter er udført i lufthavnens bagageanlæg og i CPHs parkeringshuse, hvor styringen af lyset samtidig er optimeret.

Som i 2013 har CPH i 2014 fokuseret på at udskifte mange af lufthavnens gamle ventilationsanlæg i Terminal 2 og Finger C. Det gamle udstyr uden varmegenvinding er blevet udskiftet med nye ventilationsanlæg med højeffektiv varmegenvinding, hvilket især bidrog til den store besparelse i varme-forbruget i 2014. Denne varmebesparelse udgør over en tredjedel af de samlede energibesparelser. De nye anlæg resulterede

også i bedre indeklima samt mulighed for at behovsstyre systemet.

Sidst men ikke mindst har CPH færdiggjort næstsidste fase af sit grundvandskøleanlæg (ATES), hvilket har ført til en 30% stigning i køleeffekten. Hermed køles såvel hele Finger B og C samt dele af Terminal 2 af anlægget.

#### Opdateret miljø- og klimapolitik

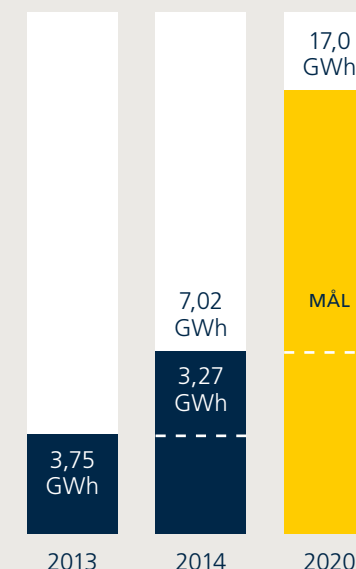
I 2014 vedtog CPHs ledelse en opdateret miljø- og klimapolitik, som trådte i kraft den 1. januar 2015. Den opdaterede politik samler retningslinjerne for arbejdet med henholdsvis miljø, klima og energi i én politik. Miljøprincipperne fra FN's Global Compact samt grundlæggende principper for arbejdet med miljøledelse er integreret tydeligere i politikken.

Læs politikken her: [www.cph.dk/om-cph/csr/miljo-og-energi/miljopolitik](http://www.cph.dk/om-cph/csr/miljo-og-energi/miljopolitik).



#### MÅLSTATUS

### Energibesparelser



Senest i 2020 vil CPH gennem energibesparelser i Københavns og Roskilde Lufthavn spare 20% af energiforbruget baseret på 2012 niveauet.

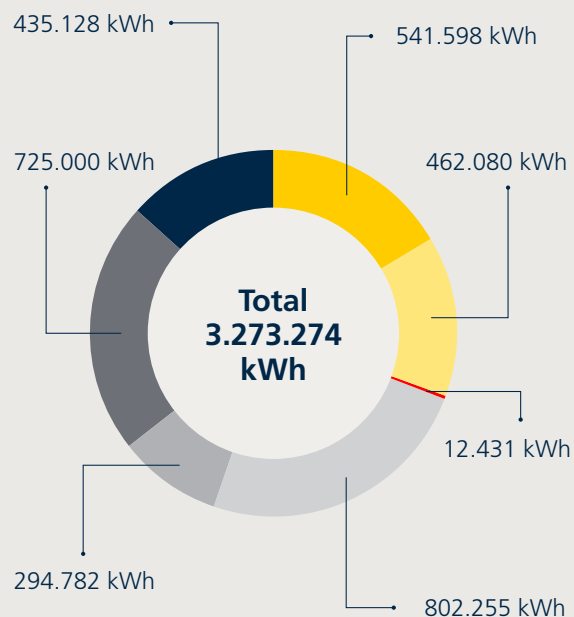
For at opnå målet kræves det, at CPH gennemfører energibesparelser på samlet set 17 GWh i perioden 2013-2020. Med de opnåede besparelser på 3,27 GWh i 2014 har CPH i 2013 og 2014 samlet set sparet 7,02 GWh.



## IKKE-FINANSIEL REDEGØRELSE

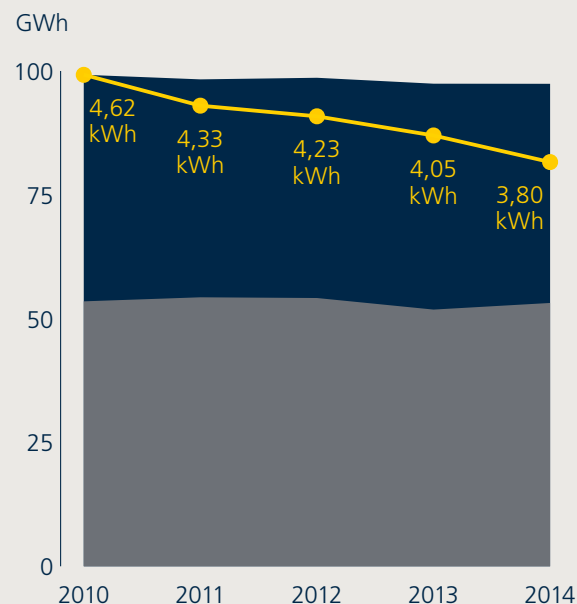
### Samlet energi- besparelse i 2014: 3.273 MWh

- Almen belysning
- Udendørs belysning
- Banebelysning
- Ventilation
- Varmeinstallationer
- Køl (inkl. ATES)
- Diverse



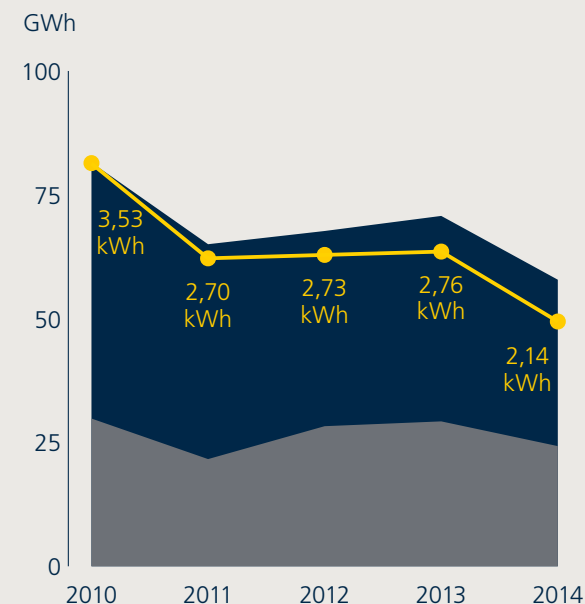
### Elforbrug i Københavns Lufthavn 2010-2014

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



### Varmeforbrug i Københavns Lufthavn 2010-2014

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



## IKKE-FINANSIEL REDEGØRELSE



▼

**CPH har opnået klimacertificering på 'Optimisation Level'**

▼

Det højeste niveau tilgængeligt uden at købe CO<sub>2</sub> kvoter el. lign.

### KLIMA

CPH har i en årrække haft fokus på at monitorere og reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra driften af virksomheden. Formålet med det gældende mål for CO<sub>2</sub>-udledningen er at afkoble udviklingen i CO<sub>2</sub>-udledning fra passagervæksten. I 2014 blev der udledt 1,2 kg CO<sub>2</sub> pr. passager.

CPHs CO<sub>2</sub>-mål omfatter de emissioner, som CPH har direkte kontrol over (scope 1 og 2 jf. Greenhouse Gas Protocol). Ca. 87% af kilderne til denne CO<sub>2</sub>-udledning stammer fra forbrug af el og fjernvarme. CPHs arbejde med energi er derfor afgørende for indfrielsen af CO<sub>2</sub>-målet.

### Vores fælles ansvar

CO<sub>2</sub>-udledning fra partneres aktiviteter (scope 3 jf. Greenhouse Gas Protocol), som f.eks. flytrafikken, tilbringertrafikken og lign., adresseres bl.a. gennem Airport Carbon Accreditation (ACA). CPH opnåede i 2014 denne klimacertificering på niveau 3 ud af 4. Det er den internationale luftfartsorganisation Airports Council International (ACI), der står bag klimacertificeringen af lufthavne over hele kloden, og Københavns Lufthavn er den første danske lufthavn, der opnår den eftertragtede klimacertificering.

CPH har efterfølgende sat sig et nyt mål, som foreløbig gælder frem til 2020. CPH vil vedligeholde sin ACA-akkreditering på minimum niveau 3, hvilket indebærer carbon footprint på scope 1, 2 og 3, en fungerende CO<sub>2</sub>-reduktionspolitik og løbende dialog med interessenter i alle tre scopes.

Målet vedrørende ACA-akkrediteringen er et godt eksempel på et område, hvor CPH søger at påvirke de aktiviteter, der ligger uden for CPHs direkte kontrol. CPH er desuden engageret i foreningen NISA, Nordic Initiative for Sustainable Aviation, som arbejder med mulighederne for at få introduceret bæredygtigt flybrændstof på det nordiske marked på kommercielle vilkår. NISA har bragt en række

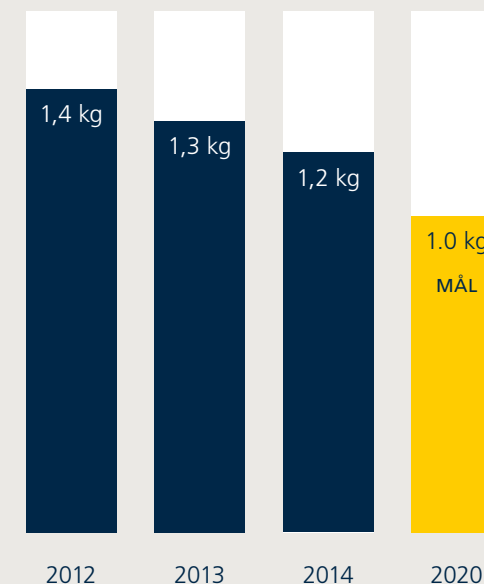
**Scope 1, 2 og 3** bruges til at opgøre udledning af drivhusgasser fra forskellige kilder.

Scope 1 består af direkte CO<sub>2</sub> emissioner f.eks. fra brugen af brændstof. Scope 2 består af indirekte CO<sub>2</sub> emissioner, der stammer fra indkøbt el og varme. Scope 3 består af andre indirekte emissioner fra aktiviteter, der ikke ejes eller kontrolleres af CPH.



MÅLSTATUS

### CO<sub>2</sub> pr. passager



I 2020 vil CPH være ansvarlig for maksimalt 1 kg CO<sub>2</sub> pr. passager.

I 2014 er det lykkedes CPH at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen til 1,2 kg. pr. passager, hvormed den positive udvikling fra de to foregående år fortsættes.

## IKKE-FINANSIEL REDEGØRELSE

vigtige aktører på det nordiske marked sammen, og i 2014 har NISA bl.a. samarbejdet med Trafikstyrelsen og Brancheforeningen for Dansk Luftfart om udarbejdelse af rapporten "Sustainable fuels for aviation – an analysis of Danish achievements and opportunities".

### AFFALD

CPH håndterer hvert år en stor mængde affald, og med CPHs strategi om vækst er det væsentligt at sikre, at så meget affald som muligt bliver genanvendt. CPH har derfor i 2014 sat sig som mål, at mindst 50% af affaldet fra den daglige drift fra terminalområder, serviceområder og administration i Københavns Lufthavn i 2020 skal genanvendes.

I 2014 gik 15% af affaldet fra den daglige drift til genanvendelse. Den samlede affaldsmængde steg i 2014, og andelen til genanvendelse faldt i forhold til 2013. Dette skyldes stigningen i antal passagerer, og at der ikke skete nogen større forandringerne i affaldshåndteringen. For at nå målet om 50% genanvendelse har CPH i 2014 startet et affaldsprogram, der arbejder med en række affaldsinitiativer på tværs af organisationen. I 2014 blev der hovedsageligt brugt tid på at planlægge en række forskellige projekter, der skal implementeres i løbet af de kommende år for at nå målet for genanvendelse.

### ØVRIGE VÆSENTLIGE MILJØTILTAG

#### Støj

Støj fra flytrafikken og de tilknyttede aktiviteter er naturligt nok et væsentligt fokusområde for CPHs miljøarbejde. I 2014 meddelte Miljøstyrelsen CPH en revurderet miljøgodkendelse af støj fra flytrafik, efter som miljøgodkendelsen skulle opdateres og bringes i overensstemmelse med gældende regler i miljølovgivningen. Den revurderede miljøgodkendelse er dog blevet påklaget af CPH og behandles for tiden i Natur- og Miljøklagenævnet. Indtil nævnet træffer afgørelse, er den ældre godkendelse gældende.

#### Opgradering af brandøvelsespladsen

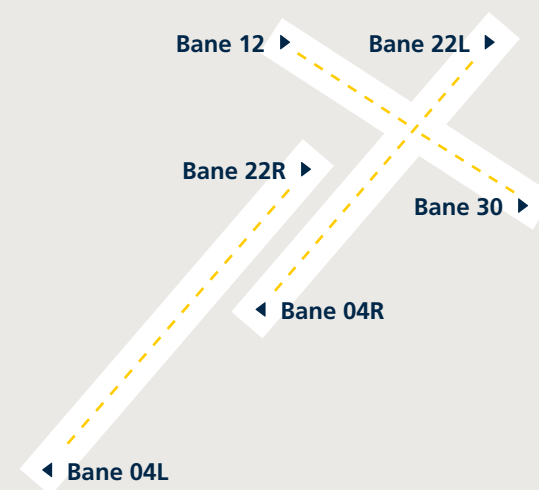
CPH har i 2014 afsluttet en gennemgribende renovering af brandøvelsespladsen. Resultatet er en brandøvelsesplads, der både brandfagligt og miljømæssigt har en meget høj standard. De væsentligste miljømæssige elementer er en ny mock-up, som er baseret på gas, et større opsamlingsareal og mulighed for at anvende sekundavand til både køling af mock-up'en og til påfyldning af brandbilerne.



Start / Landing



## Baneanvendelse 2014



Bane 12	Bane 30	Bane 04R
✈ 0,3%	✈ 0,2%	✈ 39,1%
🛬 0,7%	🛬 2,5%	🛬 2,3%
Bane 04L	Bane 22R	Bane 22L
✈ 0,2%	✈ 56,1%	✈ 4,2%
🛬 37,3%	🛬 0,4%	🛬 56,8%

Vejret og særligt vindforhold er helt central i beslutningen af hvilke baner, der anvendes, når fly letter og lander. Se den ikke-finansielle redegørelse note 25 [side 121](#) for mere information omkring udviklingen i 2012-2014.

## IKKE-FINANSIEL REDEGØRELSE

### BESKATNING

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

Som en af Danmarks største virksomheder er CPHs skattebidrag samlet set DKK 1.136 mio. årligt. Dette er fordelt på selskabsskat, miljø/energiskat, skat på løn mv., skat på omsætning og ejendomsskatter.

#### Koncernstruktur, ejerskab, skattestrategi

CPH driver med sine dattervirksomheder to lufthavne i Danmark og ejer et hotel og er således primært skattepligtig i Danmark. Herudover er en associeret virksomhed i Danmark selvstændigt skattepligtig.

57,7% af aktierne i CPH ejes af Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD). CAD er indirekte kontrolleret af Kastrup Airports Parent ApS (KAP), der er det øverste danske holdingselskab, som CPH er sambeskattet med.

KAP er som administrationsselskab i sambeskatningen ansvarlig for indlevering af selvangivelser og for kommunikationen med de danske skattemyndigheder for så vidt angår selskabsskat. CPH rapporterer i denne

forbindelse til KAP. CPHs skattestrategi vedrørende selskabsskat gælder udelukkende CPH og dets dattervirksomheder – ikke holdingselskaberne.

#### Skat compliance

CPH har den indstilling, at selskabsskat og andre skatter skal indberettes i henhold til lovgivningen og betales til tiden. Dette gælder også opkrævede skatter (i transit).

#### Skattebidrag

I 2014 bidrog CPH med DKK 1.136 mio. i skat (2013: DKK 1.150 mio.), hvoraf DKK 295 mio. blev udgiftsført af CPH (2013: DKK 300 mio.). CPH opkrævede DKK 841 mio. (2013: DKK 850 mio.) i 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<sup>1</sup>). I 2014 udgjorde selskabsskatten 88% af den samlede udgiftsførte skat i CPH (2013: 87%). De øvrige udgiftsførte skatter er miljø/energi skat<sup>2</sup>, sociale bidrag (skat på løn<sup>3</sup>) m.v., moms<sup>4</sup> og ejendomsskatter<sup>5</sup>. Skat på løn betales fortrinsvist af CPHs medarbejdere. Offentlige lufthavne i Danmark er generelt fritaget for ejendomsskat.

#### Selskabsskat

Selskabsskattesatsen i Danmark er 24,5%. Folketinget har i juni 2013 vedtaget at sænke selskabsskatten fra 25% til 22% i løbet af 2014-2016. CPHs effektive skattesats i 2014 udgør 24,1% (2013: 16,7%) på grund af ikke fradragsberettigede udgifter, herunder virkningen af begrænsningen af fradragsretten for finansielle omkostninger samt renteswaps. CPH maksimerer den skattemæssige afskrivning af anlægsaktiver, hvorved selskabsskatten reduceres, mens udskudt skat tilsvarende forøges. Ca. halvdelen af selskabsskatten betales i årets løb, mens resten betales i det efterfølgende år. CPH betaler et rentetillæg på restskatten. Se note 9 i det finansielle regnskab for yderligere information.

<sup>1</sup> Selskabsskat – betalbar selskabsskat

<sup>2</sup> Miljø / energiafgifter opkrævet i CPH / opkrævet fra lejere

<sup>3</sup> Tilbageholdt skat på løn m.v./ Skat m.v. betalt af arbejdsgiver

<sup>4</sup> Ikke afregnet moms / Moms betalt af kunderne

<sup>5</sup> Ejendomsskatter

## IKKE-FINANSIEL REDEGØRELSE

DKK mio.	2014				2013				2012			
	Udgiftsført af CPH	Opkrævet i transit	I alt	Pct.	Udgiftsført af CPH	Opkrævet i transit	I alt	Pct.	Udgiftsført af CPH	Opkrævet i transit	I alt	Pct.
<b>Skattebidrag</b>												
Selskabsskat <sup>1</sup>	260	-	260	23%	262	-	262	23%	298	-	298	27%
Miljø/energi skat <sup>2</sup>	3	42	45	4%	6	26	32	3%	8	26	34	3%
Skat på løn m.v. <sup>3</sup>	19	381	400	35%	19	373	392	34%	17	361	378	34%
Skat på omsætning <sup>4</sup>	1	423	424	37%	1	455	456	39%	1	394	395	35%
Ejendomsskatter <sup>5</sup>	12	-5	7	1%	12	-4	8	1%	12	1	13	1%
<b>I alt</b>	<b>295</b>	<b>841</b>	<b>1.136</b>	<b>100%</b>	<b>300</b>	<b>850</b>	<b>1.150</b>	<b>100%</b>	<b>336</b>	<b>782</b>	<b>1.118</b>	<b>100%</b>
<b>Pct.</b>	<b>26%</b>	<b>74%</b>	<b>100%</b>		<b>26%</b>	<b>74%</b>	<b>100%</b>		<b>30%</b>	<b>70%</b>	<b>100%</b>	

<sup>1</sup> Selskabsskat – betalbar selskabsskat

<sup>2</sup> Miljø / energiafgifter opkrævet i CPH / opkrævet fra lejere

<sup>3</sup> Tilbageholdt skat på løn m.v./ Skat m.v. betalt af arbejdsgiver

<sup>4</sup> Ikke afregnet moms / Moms betalt af kunderne

<sup>5</sup> Ejendomsskatter

---

# RISIKOSTYRING OG RISICI

## RISIKOSTYRING OG RISICI

► **CPH betragter risikostyring som et vigtigt element i ledelsen af virksomheden. Risikostyring er integreret i CPHs forretningsaktiviteter og har til formål at forberede CPH på hændelser, reducere usikkerhed, udnytte muligheder og understøtte indfrielsen af CPHs strategiske mål. CPH har en proaktiv tilgang til håndteringen af usikkerhed og hændelser, så CPH kan agere hurtigt og effektivt, hvis konkrete risici indtræffer.**

### ET HOLISTISK BLIK PÅ RISICI

CPH definerer risici som "usikre (både positive og negative) fremtidige hændelser eller udviklinger, der kan påvirke CPHs evne til at nå sine strategiske mål". CPHs tilgang til risikostyring er helhedsorienteret og konsistent, hvilket sikrer, at alle risici håndteres systematisk og med involvering af relevante kompetencer på tværs af CPH. CPHs metode til risikostyring, herunder risikoidentifikation, -analyse og -vurdering, giver et detaljeret overblik over alle væsentlige risici og gør det muligt for CPH at forebygge, overvåge og agere på dem.

For at begrænse de negative konsekvenser af en given risiko arbejder CPH med en række reaktive foranstaltninger, herunder

beredskabsplaner og contingencyplaner. CPH har desuden valgt at minimere de økonomiske konsekvenser for nogle risici gennem forsikringsmæssig afdækning.

### MÅLET ER BALANCE

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

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

CPHs risikostyring understøttes af tre delmål:

1. Risikostyringen skal skabe værdi og tryk på det strategiske niveau ved at give overblik over CPHs samlede risikoeksponering og risikostyringsaktiviteter.

2. Risikostyringen skal skabe værdi på det taktiske niveau ved at give tværgående viden om risici og dermed skabe et mere kvalificeret beslutningsgrundlag og minimere risici.

3. Risikostyringen skal skabe værdi på det operationelle niveau ved at fastholde risikobevidstheden og sikre det rette niveau af risikoappetit.

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

### GOVERNANCESTRUKTUR OG ORGANISERING AF RISIKOSTYRING

Ansvar for risikostyringen i CPH og for tilsynet med udførelsen heraf ligger hos ledelsen. Bestyrelsen overvåger den regelmæssige risikohåndtering gennem Revisions- og Risikoudvalget (RR) og har uddelegeret ansvaret for den løbende udvikling og implementering af risikostyring til ledelsen. Bestyrelsen har

## RISIKOSTYRING OG RISICI

fastsat den overordnede risikoappetit og godkendt CPHs risikostyringspolitik.

Afrapporteringen af CPHs risici sker kvartalsvis til såvel ledelsen som til Revisions- og Risikoudvalget (RR) og bestyrelsen. Hver risiko er beskrevet i et såkaldt risikokort, som er afstemt med den ansvarlige risikoejer. Kortet indeholder alle relevante informationer, som er afdækket gennem risikoanalysen.

En nærmere uddybning af såvel governance-struktur, organisering, roller og ansvar som risikorapportering vil blive angivet under beskrivelsen af CPHs risikostyring på CPHs hjemmeside.

### RISIKOOMRÅDER

Følgende afsnit beskriver hovedtyperne af risici, der potentielt kan påvirke CPH, og som gennem 2014 har præget risikobilledet i CPH. For nogle af de specifikke risici henvises der til afsnit andetsteds i årsrapporten og i noter til det finansielle regnskab.

### CPHS HUB STATUS

CPH er som hub lufthavn i betydeligt omfang afhængig af de primære flyselskabers driftsmæssige og finansielle udvikling. Flyselskabet SAS er den største kunde for CPH og er med

sin feeder-trafik og tætte rutenet til europæiske og oversøiske destinationer af væsentlig betydning for at bevare CPHs status som hub i Nordeuropa. I løbet af 2014 tegnede SAS sig for omkring 39,4% (2013: 39,6%) af de aeronautiske indtægter, for 42,1% (2013: 41,8%) af passagerne og for 83,3% (2013: 82,1%) af transfertrafikken i CPH.

CPH følger kontinuerligt udviklingen såvel hos SAS som hos de øvrige flyselskaber med henblik på at vurdere de pågældende flyselskabers planer, performance og risici i relation til ruteudviklingen for CPH. I forhold hertil er der udarbejdet specifikke contingency-planer såvel for SAS som for flere andre flyselskaber for at kunne håndtere eventuelle ændringer i flytrafikken. I de senere år har CPH udvist stor robusthed og har genvundet trafik, når ruter er blevet tabt.

CPH har i dag et rutenet, der på grund af CPHs hub-status langt overstiger, hvad optageområdet understøtter. Dette betyder også, at skulle enten feeder trafik og/eller oversøiske ruter falde fra, risikerer det at få en væsentlig negativ indvirkning på CPHs hub-status i et stykke tid og dermed på rutenettet, hvorved CPH risikerer at komme i en situation med midlertidig overkapacitet.

### SAFETY & SECURITY

Medarbejdernes og passagerens sikkerhed er helt central i CPHs risikostyring og har derfor højeste prioritet og fokus i det daglige arbejde. Således er CPHs indsats i relation til safety og security omfattende for i størst muligt omfang at reducere sandsynligheden for, at hændelser indtræffer. CPH er desuden underlagt en lang række myndighedskrav, der løbende overvåges og kontrolleres af Trafikstyrelsen. Yderligere regulering og krav kan resultere i øgede omkostninger for både CPH og flyselskabskunderne, faldende omsætning og/eller begrænsninger i kapaciteten. CPH har udviklet målrettede beredskabsplaner for med kort varsel at kunne imødegå hændelser, der væsentligt kan påvirke CPHs mål.

### OMDØMME

CPH har som vitalt trafikknudepunkt og som reguleret virksomhed særlig fokus på samfundsansvarlighed. Det har stor betydning for CPHs legitimitet til at drive forretning, at CPH også i fremtiden opfattes som en ansvarlig virksomhed, der driver virksomhed med fokus på etik og compliance, samtidig med at der skabes værdi for virksomhedens aktionærer samt vækst og værdi for samfundet. CPH er bevidst om værdien af et godt omdømme og søger i sin risikostyring at sikre, at CPHs omdømme ikke lider skade, men derimod løbende forbedres blandt interessenter.



## RISIKOSTYRING OG RISICI

---

### MILJØ

CPH er i henhold til lovgivningen forpligtet til at arbejde langsigtet og systematisk med at sikre miljømæssig ansvarlighed i både drift og udvikling af lufthavnen. Ligeledes er identifikation og reduktion af potentielle miljømæssige risici et lovkrav ved store projekter, f.eks. ved udbygning af anlæg. CPH har ligeledes en miljø- og klimapolitik for at minimere miljømæssig påvirkning og er proaktiv i forhold til innovative tiltag, der fremadrettet kan forbedre miljø og processer i lufthavnen. Denne er integreret i CPHs aktiviteter og beslutningsprocesser. Læs yderligere information om miljø på [side 39-43](#) (under afsnittet "Ikke-finansiell redegørelse").

### TAKSTER

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

### FINANSIELLE RISICI

CPHs finansielle risici styres centralt. Principperne og rammerne for den finansielle risikostyring godkendes som minimum en gang årligt af bestyrelsen. Læs mere om, hvordan de finansielle risici styres i note 18 til det finansielle regnskab, [side 92-97](#).

---

# AKTIE- RELATERET INFORMATION

## AKTIERELATERET INFORMATION

► **CPHs aktie indgik i hele 2014 i NASDAQ OMX's nordiske Large Cap segment. Segmentet Large Cap (ekskl. C20) udgøres af de selskaber, der har en børsværdi på EUR 1 mia. eller mere.**

### INVESTOR RELATIONS-POLITIK

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

### AKTIEN

Pr. 31. december 2014 udgjorde aktiekapitalen i CPH nominelt DKK 784.807.000 fordelt på 7.848.070 aktier à DKK 100 pr. stk. Der er kun én aktieklasser, og ingen aktier har særlige rettigheder.

Aktien er noteret på NASDAQ OMX Copenhagen A/S med fondskoden ISIN DK0010201102. Omsætningen i aktien udgjorde i regnskabsåret 2014 66 tusind stk., hvilket svarer til 0,8% af den samlede aktiekapital eller gennemsnitligt 265 aktier pr. børsdag. Omsætningens samlede kursværdi

svarede til DKK 190,8 mio. Københavns Luft-havnes markedsværdi var DKK 23,5 mia. ved regnskabsårets udgang mod DKK 21,9 mia. ved udgangen af 2013.

### AKTIONÆRER

CPH havde pr. 31. december 2014 i alt 3.495 navnenoterede aktionærer.

### LEDELSENS AKTIEBEHOLDNING PR. 31. DECEMBER 2014

#### BESTYRELSE

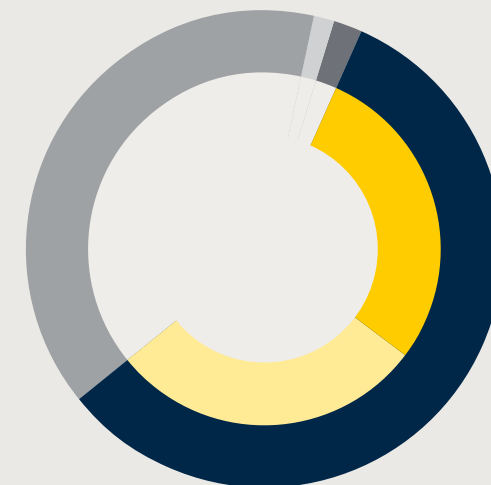
Jesper Bak Larsen:  
15 aktier (15 aktier ultimo 2013)

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

PR. 31. DECEMBER 2014

## Aktionæroversigt

- **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



CAD er kontrolleret i fællesskab af Ontario Teachers' Pension Plan (OTPP) og Macquarie European Infrastructure Fund III (MEIF3). OTPP og MEIF3s ejerskab af CPH er nærmere beskrevet i note 16 til det finansielle regnskab vedrørende nærtstående parter.

## AKTIERELATERET INFORMATION

---

### AKTIEBESIDDELSER OVER 5%

Følgende aktionærer besad mere end 5% af aktiekapitalen den 26. februar 2015: Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD), c/o Visma Services Denmark A/S, Lyskær 3C, 2730 Herlev og Den Danske Stat.

### OPKØBSPROGRAM

CPH har ikke erhvervet egne aktier siden generalforsamlingen i april 2014. Ved årets udgang besad CPH ingen egne aktier.

### UDBYTTEPOLITIK

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

### IR-AKTIVITETER 2014

I 2014 kunne aktionærer og andre interesserede finde opdateret information om CPHs finansielle udvikling på [www.cph.dk](http://www.cph.dk). Endvidere udkom der i 2014 to numre af CPHs aktionærnyhedsbrev – CPH News. Årsrapporten for 2014 er tilgængelig digitalt på [www.cph.dk](http://www.cph.dk).

### ANALYSEDÆKNING

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

### KREDITVÆRDIGHED

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

---

# HENVISNING TIL REDEGØRELSE FOR VIRKSOM- HEDSLEDELSE

## HENVISNING TIL REDEGØRELSE FOR VIRKSOMHEDSLEDELSE

---

► Ligesom tidligere år har CPH for 2014 valgt at udarbejde en udførlig redegørelse for virksomhedsledelse og herunder beskrive hvorledes CPH forholder sig til anbefalinger fra Komitéen for god Selskabsledelse i Danmark.

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

Den udførlige redegørelse er tilgængelig på CPHs webside under [www.cph.dk/om-cph/investorer/corporate-governance/corporate-governance-rapporter](http://www.cph.dk/om-cph/investorer/corporate-governance/corporate-governance-rapporter), hvortil der henvises.

Med hensyn til den til enhver tid værende sammensætning af bestyrelseskomiteer henvises til [www.cph.dk/om-cph/investorer/corporate-governance](http://www.cph.dk/om-cph/investorer/corporate-governance), hvor sammensætningen er beskrevet.

---

# BESTYRELSE OG DIREKTION

## BESTYRELSE



**Lars Nørby Johansen**

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

### BESTYRELSESPOSTER

**Formand:**

Falck A/S  
William Demant Holding A/S  
Codan Forsikring A/S  
Dansk Vækstkapital  
Syddansk Universitet  
Rockwool Fonden  
Montana

**Næstformand:**

Arp-Hansen Hotel Group

### RELEVANTE KOMPETENCER

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



**David Stanton**

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

### BESTYRELSESPOSTER

**Medlem:**

Birmingham Airport

### RELEVANTE KOMPETENCER

Ekspertise inden for finansielle og regnskabsmæssige forhold og indgående kendskab til luftfartssektoren.



**Simon Geere**

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

### BESTYRELSESPOSTER

**Medlem:**

Stockholm-Arlanda Express railway

### RELEVANTE KOMPETENCER

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



**Chris Ireland**

Canadisk statsborger, født i 1970. Director, Ontario Teachers' Pension Plan (OTPP). Bestyrelsesmedlem siden 2011. Medlem af Revisions- og risikoudvalget. Valgt for et år ad gangen.

### BESTYRELSESPOSTER

**Medlem:**

InterGen NV

### RELEVANTE KOMPETENCER

Har arbejdet med størstedelen af OTPP's infrastrukturportefølje, herunder lufthavnene i Bruxelles, Bristol og Birmingham. Har tidligere arbejdet inden for investment banking og i energiproduktionssektoren.



**Janis Kong**

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

### BESTYRELSESPOSTER

**Formand:**

Bristol Airport

**Medlem:**

Kingfisher PLC  
Network Rail  
Portmeirion Group PLC  
TUI Group AG

### RELEVANTE KOMPETENCER

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



**John Bruen**

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

### BESTYRELSESPOSTER

**Medlem:**

Brussels Airport  
Aberdeen Airport  
Glasgow Airport  
Southampton Airport

### RELEVANTE KOMPETENCER

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



## BESTYRELSE

---



**Stig Gellert**

---

Dansk statsborger, født i 1965.  
Brandmand.

---

**MEDARBEJDERVALGT**

Bestyrelsesmedlem siden 2007.  
Valgt for fire år ad gangen.



**Ulla Thygesen**

---

Dansk statsborger, født i 1968.  
Vagtfunktionær.

---

**MEDARBEJDERVALGT**

Bestyrelsesmedlem siden 2007.  
Valgt for fire år ad gangen.



**Jesper Bak Larsen**

---

Dansk statsborger, født i 1971.  
Elektriker.

---

**MEDARBEJDERVALGT**

Bestyrelsesmedlem siden 2011.  
Valgt for fire år ad gangen.

## DIREKTION

---



**Thomas Woldbye,  
Adm. direktør**

---

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

---

**BESTYRELSESPOSTER**

**Formand:**

Copenhagen Airports  
International A/S  
Københavns Lufthavns Hotel-  
og Ejendomsselskab A/S  
Center for ledelse, Cfl

---

# KONCERN- REGNSKAB

## INDHOLDSFORTEGNELSE

---

### **Konsolideret finansielt regnskab**

Resultatopgørelse	60
Totalindkomstopgørelse	60
Balance	61
Egenkapitalopgørelse	62
Pengestrømsopgørelse	64
Noter til det finansielle regnskab	65

### **Konsolideret ikke-finansielt regnskab**

#### **(Supplerende information – ikke revideret)**

Position resultater	100
Sociale resultater	101
Miljømæssige resultater	102
Noter til det ikke-finansielle regnskab	104
Global Compact indeks	131

## KONCERNREGNSKAB, 1. JANUAR – 31. DECEMBER 2014

Note	DKK mio.	2014	2013
<b>RESULTATOPGØRELSE</b>			
	Trafikindtægter	2.249,6	2.070,9
	Koncessionsindtægter	1.072,5	1.019,4
	Lejeindtægter	164,9	181,4
	Salg af tjenesteydelser m.v.	380,5	372,8
<b>3,4</b>	<b>Omsætning</b>	<b>3.867,5</b>	<b>3.644,5</b>
	Andre driftsindtægter	1,9	1,5
<b>5</b>	Eksterne omkostninger	597,9	576,1
<b>6</b>	Personaleomkostninger	1.132,4	1.074,0
<b>7</b>	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	678,6	622,7
	<b>Driftsresultat</b>	<b>1.460,5</b>	<b>1.373,2</b>
<b>8</b>	Finansielle indtægter	11,9	3,1
<b>8</b>	Finansielle omkostninger	209,2	204,5
	<b>Resultat før skat</b>	<b>1.263,2</b>	<b>1.171,8</b>
<b>9</b>	Skat af årets resultat	304,8	195,7
	<b>Årets resultat</b>	<b>958,4</b>	<b>976,1</b>
<b>24</b>	Resultat pr. aktie á DKK 100 (EPS basis og udvandede) EPS er udtrykt i DKK	122,1	124,4

Note	DKK mio.	2014	2013
<b>TOTALINDKOMSTOPGØRELSE</b>			
	<b>Årets resultat</b>	<b>958,4</b>	<b>976,1</b>
<b>Poster, der kan blive reklassificeret til resultatopgørelsen</b>			
	Årets værdiregulering af sikringstransaktioner	378,4	-69,1
	Værdireguleringer af sikringstransaktioner overført til finansielle poster i resultatopgørelsen	-443,9	65,0
<b>9</b>	Nedsættelse af skatteprocent fra 25% til 22% primo 2014	-5,6	-
<b>9</b>	Skat af anden totalindkomst	14,4	1,0
	<b>Årets anden totalindkomst</b>	<b>-56,7</b>	<b>-3,1</b>
	<b>Totalindkomst for året i alt</b>	<b>901,7</b>	<b>973,0</b>

## BALANCE, 31. DECEMBER 2014

Note	DKK mio.	2014	2013
<b>AKTIVER</b>			
<b>ANLÆGSAKTIVER</b>			
10	Immaterielle anlægsaktiver i alt	497,0	483,9
11	Materielle anlægsaktiver		
	Grunde og bygninger	4.437,1	4.498,3
	Tekniske anlæg og maskiner	3.469,7	3.394,7
	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	492,9	489,0
	Materielle anlægsaktiver under udførelse	527,8	287,4
	<b>Materielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>8.927,5</b>	<b>8.669,4</b>
	<b>Finansielle anlægsaktiver</b>		
	Kapitalandele i associerede virksomheder	0,4	0,4
	Andre finansielle anlægsaktiver	0,1	0,1
	<b>Finansielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>
	<b>Anlægsaktiver i alt</b>	<b>9.425,0</b>	<b>9.153,8</b>
<b>OMSÆTNINGSAKTIVER</b>			
<b>Tilgodehavender</b>			
12	Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	332,4	298,6
	Andre tilgodehavender	28,5	7,6
	Periodeafgrænsningsposter	54,7	62,2
	<b>Tilgodehavender i alt</b>	<b>415,6</b>	<b>368,4</b>
	<b>Likvide beholdninger</b>	<b>47,1</b>	<b>37,0</b>
	<b>Omsætningsaktiver i alt</b>	<b>462,7</b>	<b>405,4</b>
	<b>Aktiver i alt</b>	<b>9.887,7</b>	<b>9.559,2</b>

Note	DKK mio.	2014	2013
<b>PASSIVER</b>			
<b>EGENKAPITAL</b>			
	Aktiekapital	784,8	784,8
	Reserve for sikringstransaktioner	-196,8	-140,1
	Overført overskud	2.257,1	2.255,9
	<b>Egenkapital i alt</b>	<b>2.845,1</b>	<b>2.900,6</b>
<b>LANGFRISTEDE FORPLIGTELSE</b>			
9	Udskudt skat	928,5	892,1
13	Kreditinstitutter og andre lån	4.044,4	4.173,1
18	Anden gæld	196,1	618,4
	<b>Langfristede forpligtelser i alt</b>	<b>5.169,0</b>	<b>5.683,6</b>
<b>KORTFRISTEDE FORPLIGTELSE</b>			
13	Kreditinstitutter og andre lån	690,3	30,8
	Modtagne forudbetalinger fra kunder	226,7	169,2
	Leverandører af varer og tjenesteydelser	440,0	328,0
9	Selskabsskat	155,1	170,5
14, 18	Anden gæld	351,0	268,2
	Periodeafgrænsningsposter	10,5	8,3
	<b>Kortfristede forpligtelser i alt</b>	<b>1.873,6</b>	<b>975,0</b>
	<b>Forpligtelser i alt</b>	<b>7.042,6</b>	<b>6.658,6</b>
	<b>Egenkapital og forpligtelser i alt</b>	<b>9.887,7</b>	<b>9.559,2</b>

For yderligere information henvises til noteoversigt side 65.

## EGENKAPITALOPGØRELSE, 1. JANUAR – 31. DECEMBER 2014

### Note

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

Der henvises til moderselskabets egenkapitalopgørelse for angivelse af hvilke reserver, der er disponible for udlodning. Udbytte pr. aktie er beregnet i hoved- og nøgletaloversigten [side 18](#). I overført overskud indgår forslag til udbytte DKK 522,4 mio. Foreslået udbytte pr. aktie udgør DKK 66,57. På baggrund af halvårsresultatet blev der pr. 18. august 2014 udloddet et ekstraordinært udbytte på DKK 436,0 mio., svarende til DKK 55,56 pr. aktie. Udbetaling af udbytte i 2014 består af udbytte vedrørende 2013 på DKK 521,2 mio. samt udbytte vedrørende 2014 på DKK 436,0 mio. Oplysninger om kapitalforhold fremgår af Aktierelateret information [side 50-52](#).

## EGENKAPITALOPGØRELSE, 1. JANUAR – 31. DECEMBER 2013

### Note

DKK mio.	Aktiekapital	Reserve for sikrings-transaktioner	Overført overskud	Total
<b>Egenkapital pr. 1. januar 2013</b>	<b>784,8</b>	<b>-137,0</b>	<b>2.954,4</b>	<b>3.602,2</b>
<b>Totalindkomst for året</b>				
Årets resultat	-	-	976,1	976,1
<b>Anden totalindkomst</b>				
Værdireguleringer på sikringstransaktioner	-	-51,8	-	-51,8
Værdireguleringer af sikringstransaktioner overført til finansielle poster i resultatopgørelsen	-	48,7	-	48,7
<b>Anden totalindkomst i alt</b>	<b>-</b>	<b>-3,1</b>	<b>-</b>	<b>-3,1</b>
<b>Totalindkomst i alt for året</b>	<b>-</b>	<b>-3,1</b>	<b>976,1</b>	<b>973,0</b>
<b>Transaktioner med ejere</b>				
Udbetalt udbytte	-	-	-1.674,6	-1.674,6
<b>Transaktioner med ejere i alt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-1.674,6</b>	<b>-1.674,6</b>
<b>Egenkapital pr. 31. december 2013</b>	<b>784,8</b>	<b>-140,1</b>	<b>2.255,9</b>	<b>2.900,6</b>

Der henvises til moderselskabets egenkapitalopgørelse for angivelse af hvilke reserver, der er disponible for udlodning. Udbytte pr. aktie er beregnet i hoved- og nøgletaloversigten [side 18](#). I overført overskud indgår forslag til udbytte DKK 521,2 mio. Foreslået udbytte pr. aktie udgør DKK 66,41. På baggrund af halvårsresultatet blev der pr. 19. august 2013 udloddet et ekstraordinært udbytte på DKK 454,9 mio., svarende til DKK 57,96 pr. aktie. Udbetaling af udbytte i 2013 består af udbytte vedrørende 2012 på DKK 1.219,7 mio. samt udbytte vedrørende 2013 på DKK 454,9 mio. Oplysninger om kapitalforhold fremgår af Aktierelateret information [side 50-52](#).

## PENGESTRØMSOPGØRELSE, 1. JANUAR – 31. DECEMBER

Note	DKK mio.	2014	2013
<b>PENGESTRØMME FRA DRIFTSAKTIVITET</b>			
19	Indbetalt fra kunder	3.883,8	3.705,4
20	Udbetalt til personale, leverandører m.v.	-1.581,8	-1.794,0
	Pengestrømme fra drift før finansielle poster og skat	2.302,0	1.911,4
21	Renteindbetalinger m.v.	11,2	1,9
22	Renteudbetalinger m.v.	-232,8	-239,4
	Pengestrømme fra drift før skat	2.080,4	1.673,9
9	Betalt selskabsskat	-274,9	-290,1
	<b>Pengestrømme fra driftsaktivitet</b>	<b>1.805,5</b>	<b>1.383,8</b>
<b>PENGESTRØMME FRA INVESTERINGSAKTIVITET</b>			
11	Køb af materielle anlægsaktiver	-789,3	-739,1
10	Køb af immaterielle anlægsaktiver	-134,8	-172,3
	Salg af materielle anlægsaktiver	2,2	1,7
	<b>Pengestrømme fra investeringsaktivitet</b>	<b>-921,9</b>	<b>-909,7</b>

Note	DKK mio.	2014	2013
<b>PENGESTRØMME FRA FINANSIERINGSAKTIVITET</b>			
	Afdrag på gæld med lang løbetid	-963,2	-1.068,9
	Optagelse af gæld med lang løbetid	1.000,0	1.456,1
	Afdrag på gæld med kort løbetid	-142,7	-73,4
	Optagelse af gæld med kort løbetid	189,6	90,9
	Betalt udbytte	-957,2	-1.674,6
	<b>Pengestrømme fra finansieringsaktivitet</b>	<b>-873,5</b>	<b>-1.269,9</b>
	<b>Årets ændring i likviditet</b>	<b>10,1</b>	<b>-795,8</b>
	<b>Likvide beholdninger ved årets begyndelse</b>	<b>37,0</b>	<b>832,8</b>
	<b>Likvide beholdninger ved årets udgang</b>	<b>47,1</b>	<b>37,0</b>



## NOTER TIL DET FINANSIELLE REGNSKAB

- Indeholder regnskabspraksis
- Indeholder væsentlige skøn og vurderinger

1	Sammendrag af væsentlig anvendt regnskabspraksis	66	●	
2	Særlige forhold	68	●	
3	Segmentoplysninger	70	●	
4	Omsætning	72	●	
5	Eksterne omkostninger	74	●	
6	Personaleomkostninger	74	●	
7	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	76	●	
8	Finansielle indtægter og omkostninger	76	●	
9	Skat af årets resultat	78	●	●
10	Immaterielle anlægsaktiver	80	●	●
11	Materielle anlægsaktiver	82	●	●
12	Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	86	●	●
13	Kreditinstitutter og andre lån	87	●	
14	Anden gæld	89	●	
15	Økonomiske forpligtelser	89		
16	Nærtstående parter	90		
17	Koncession til drift af lufthavne og takstregulering	90		
18	Finansielle risici	92	●	●
19	Indbetalt fra kunder	97		
20	Udbetalt til personale, leverandører m.v.	97		
21	Renteindbetalinger m.v.	98		
22	Renteudbetalinger m.v.	98		
23	Efterfølgende begivenheder	98		
24	Kapitalforhold og EPS	98		
25	Dattervirksomheder og associerede virksomheder	99		
26	Nyeste vedtagne regnskabsstandarder og -fortolkninger	99		

## NOTER

### Note

#### 1 SAMMENDRAG AF VÆSENTLIG ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

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

##### **Grundlag for regnskabsaflæggelsen**

*CPH er et aktieselskab hjemmehørende i Danmark og noteret på NASDAQ OMX.*

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

*De yderligere danske oplysningskrav fremgår af IFRS-bekendtgørelsen udstedt i henhold til årsregnskabsloven samt de af NASDAQ OMX udstedte regler.*

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

##### **Nye regnskabsstandarder og -fortolkninger**

*Den anvendte regnskabspraksis og herunder præsentation, er uændret i forhold til Årsrapporten for 2013 bortset fra nedenstående.*

*CPH har vurderet effekten af de nye IFRS standarder og fortolkninger. CPH har konkluderet, at alle de gældende standarder og fortolkninger, der er trådt i kraft for regnskabsåret 2014 enten ikke er relevante for CPH eller ikke har væsentlig betydning på regnskabet for koncernen.*

##### **Væsentlige regnskabsmæssige skøn**

*CPHs skøn ved opgørelsen af den regnskabsmæssige værdi af aktiver og forpligtelser er baseret på forudsætninger, som afhænger af fremtidige begivenheder. Dette indebærer blandt andet vurderinger af brugstider og restværdier på immaterielle og materielle anlægsaktiver. Skøn og de tilknyttede forudsætninger baseres*

*på historisk erfaring og en række andre faktorer, som ledelsen vurderer rimelige under de givne omstændigheder. De regnskabsmæssige værdier på disse poster fremgår af note 10 og 11.*

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

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

##### **Generelt**

*Koncernårsrapporten er udarbejdet med udgangspunkt i det historiske kostpris-princip. 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.*

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

## NOTER

### Note

#### 1 Andre driftsindtægter

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

##### **Omregning af beløb i fremmed valuta**

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

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

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

##### **Resultat af kapitalandele i associerede virksomheder**

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

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

#### Totalindkomstopgørelse

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

##### **Egenkapital**

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

##### **Periodeafgrænsningsposter**

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

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

##### **Pengestrømsopgørelse**

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

##### **Likvide beholdninger**

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

##### **Pengestrøm fra driftsaktivitet**

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

## NOTER

---

### Note

---

#### 1 **Pengestrøm fra investeringsaktivitet**

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

#### **Pengestrøm fra finansieringsaktivitet**

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

---

### Note

---

#### 2 **SÆRLIGE FORHOLD**

##### **Regnskabspraksis**

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

## NOTER

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

Note				
	2013	Inklusive særlige forhold	Særlige forhold	Korrigeret for særlige forhold
	DKK mio.			
3, 4	Omsætning	3.644,5	-	3.644,5
	Andre driftsindtægter	1,5	-	1,5
5	Eksterne omkostninger	576,1	-6,0	570,1
6	Personaleomkostninger	1.074,0	-6,4	1.067,6
	<b>EBITDA</b>	<b>1.995,9</b>	<b>12,4</b>	<b>2.008,3</b>
7	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	622,7	-	622,7
	<b>Resultat før renter og skat</b>	<b>1.373,2</b>	<b>12,4</b>	<b>1.385,6</b>
8	Nettofinansieringsomkostninger	201,4	-	201,4
	<b>Resultat før skat</b>	<b>1.171,8</b>	<b>12,4</b>	<b>1.184,2</b>
9	Skat af årets resultat	195,7	3,1	198,8
	<b>Årets resultat</b>	<b>976,1</b>	<b>9,3</b>	<b>985,4</b>

## NOTER

### Note

#### 3 SEGMENTOPLYSNINGER

##### **Regnskabspraksis**

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

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 til segmenterne baseret på arealanvendelsen på baggrund af en overordnet vurdering.

Segmentforpligtelser omfatter forpligtelser, der er afledt af segmentets drift, herunder Forudbetalinger fra kunder, Leverandører af varer og tjenesteydelser samt Anden gæld.

##### **Driftssegmenter**

CPH har to segmenter: Aeronautisk og Ikke-aeronautisk.

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

##### **Aeronautisk**

De aktiviteter og funktioner, som lufthavnene i Kastrup og Roskilde stiller til rådighed for, at flyselskaberne kan afvikle flytrafikken, herunder de faciliteter, som passagerernes trafik gennem disse lufthavne kræver. Omsætningen i det aeronautiske segment omfatter passager-, security-, start og opholdsafgifter samt øvrige indtægter, herunder handling og CUTE.

##### **Ikke-aeronautisk**

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

Omsætning til CPHs største kunde udgør DKK 1.014,2 mio. i 2014 (2013: DKK 966,0 mio.) svarende til 26,2% af omsætningen i 2014 (2013: 26,5%). Omsætningen vedrører det aeronautiske og ikke-aeronautiske segment. Omsætning til den andenstørste kunde udgør DKK 390,9 mio. i 2014 (2013: DKK 376,0 mio.) svarende til 10,1% af omsætningen (2013: 10,3%). Omsætningen vedrører det ikke-aeronautiske segment.

## NOTER

### Note

3	2014	Segmenter		I alt
		Aeronautisk	Ikke-aeronautisk	
DKK mio.				
	<b>Omsætning</b>	<b>2.249,6</b>	<b>1.617,9</b>	<b>3.867,5</b>
	<b>Driftsresultat</b>	<b>413,7</b>	<b>1.046,8</b>	<b>1.460,5</b>
	Anlægsaktiver	6.719,6	2.704,9	9.424,5
	Øvrige aktiver	235,8	179,8	415,6
	Kapitalandele i associerede virksomheder		0,4	0,4
	Ikke fordelte aktiver*			47,2
	<b>Aktiver i alt</b>	<b>6.955,4</b>	<b>2.885,1</b>	<b>9.887,7</b>
	Forpligtelser	568,2	416,1	984,3
	Ikke fordelte forpligtelser**			6.058,3
	<b>Forpligtelser i alt</b>	<b>568,2</b>	<b>416,1</b>	<b>7.042,6</b>
	Anlægsinvesteringer (inkl. kapitaliserede renter)	748,4	201,7	950,1
	Afskrivninger	540,1	138,5	678,6

\* I Ikke fordelte aktiver indgår likvider og finansielle anlægsaktiver.

\*\* De ikke fordelte forpligtelser indeholder udskudt skat, kreditinstitutter og andre lån, anden langfristet gæld og skyldig selskabsskat.

### Note

2013	Segmenter		
DKK mio.	Aeronautisk	Ikke-aeronautisk	I alt
Omsætning	2.070,9	1.573,6	3.644,5
Driftsresultat	355,8	1.017,4	1.373,2
Anlægsaktiver	6.511,7	2.641,6	9.153,3
Øvrige aktiver	209,4	159,1	368,5
Kapitalandele i associerede virksomheder		0,4	0,4
Ikke fordelte aktiver*			37,0
Aktiver i alt	6.721,1	2.801,1	9.559,2
Forpligtelser	453,8	319,9	773,7
Ikke fordelte forpligtelser**			5.884,9
Forpligtelser i alt	453,8	319,9	6.658,6
Anlægsinvesteringer (inkl. kapitaliserede renter)	821,7	126,1	947,8
Afskrivninger	477,9	144,8	622,7

## 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 Segmentoplysninger.

Trafikindtægter omfatter passager-, security-, 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 uservicerede ruter. NO<sub>x</sub>-afgifter indgår under startsaftgifter.

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

Lejeindtægter omfatter husleje samt arealleje og indregnes over kontrakternes løbetid.

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



## NOTER

### Note

#### 4 OMSÆTNING

DKK mio.	2014	2013
<b>TRAFIKINDTÆGTER</b>		
Startafgifter	420,6	397,5
Passagerafgifter	1.061,8	969,6
Securityafgifter	525,9	480,2
Handling	182,8	167,7
Opholdsafgifter, CUTE m.v.	58,5	55,9
<b>Trafikindtægter i alt</b>	<b>2.249,6</b>	<b>2.070,9</b>
<b>KONCESSIONSINDTÆGTER</b>		
Shoppingcenter	705,6	675,9
Parkering	314,5	295,6
Øvrige koncessionsindtægter	52,4	47,9
<b>Koncessionsindtægter i alt</b>	<b>1.072,5</b>	<b>1.019,4</b>
<b>LEJEINDTÆGTER</b>		
Lejeindtægter fra udlejning af lokaler	107,1	123,5
Lejeindtægter fra udlejning af arealer	50,7	50,3
Øvrige lejeindtægter	7,1	7,6
<b>Lejeindtægter i alt</b>	<b>164,9</b>	<b>181,4</b>
<b>SALG AF TJENESTEYDELSER M.V.</b>		
Hotelaktivitet	206,2	196,1
Øvrige salg af tjenesteydelser m.v.	174,3	176,7
<b>Salg af tjenesteydelser m.v. i alt</b>	<b>380,5</b>	<b>372,8</b>
<b>Omsætning i alt</b>	<b>3.867,5</b>	<b>3.644,5</b>

DKK mio.	2014	2013
<b>LEJEINDTÆGTER VEDRØRENDE UOPSIGELIGE KONTRAKTER FRA LEJERS SIDE</b>		
Indenfor 1 år	112,8	108,2
Mellem 1 og 5 år	146,1	151,9
Efter 5 år	166,9	157,6
<b>I alt</b>	<b>425,8</b>	<b>417,7</b>

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

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

## NOTER

### Note

#### 5 EKSTERNE OMKOSTNINGER

##### Regnskabspraksis

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

DKK mio.	2014	2013
Drift og vedligeholdelse	393,9	392,7
Energiomkostninger	69,4	69,2
Administrationsomkostninger	112,7	95,2
Øvrige omkostninger	21,9	19,0
<b>Eksterne omkostninger i alt</b>	<b>597,9</b>	<b>576,1</b>

Revisionshonorar til generalforsamlingsvalgt revisor PwC udgør DKK 1,4 mio. (2013: DKK 1,4 mio.). Honorar for andre erklæringer med sikkerhed udgør DKK 0,2 mio. (2013: DKK 0,1 mio.), skatterådgivning DKK 0,1 mio. (2013: DKK 0,1 mio.) samt andre ydelser end revision til PwC udgør DKK 0,7 mio. (2013: DKK 0,6 mio.).

CPH har i 2014 realiseret engangsomkostninger på DKK 8,9 mio. primært vedrørende omstrukturering og takstregulering (2013: DKK 6,0 mio.). Se forklarende tabel over særlige forhold i note 2.

### Note

#### 6 PERSONALEOMKOSTNINGER

##### Regnskabspraksis

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

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

DKK mio.	2014	2013
Gager og lønninger	1.109,5	1.059,1
Pensioner	93,8	90,3
Andre omkostninger til social sikring	8,2	7,9
Øvrige personaleomkostninger	58,2	53,4
	1.269,7	1.210,7
- Aktiveret som anlægsaktiver	137,3	136,7
<b>Personaleomkostninger i alt</b>	<b>1.132,4</b>	<b>1.074,0</b>
Kontant vederlag til direktionen, herunder pension, fri bil m.v.	6,0	5,8
Hensættelse til kortsigtet incitamentsordning for direktionen, jævnfør nedenfor	3,2	2,9
Hensættelse til langsigtet incitamentsordning for direktionen, jævnfør nedenfor	2,3	2,3
Vederlag til bestyrelsen, inklusive bestyrelsesudvalg	2,3	2,3

## NOTER

### Note

**6** I løn til direktionen udgør arbejdsgiveradministreret pension DKK 0,9 mio. (2013: DKK 0,9 mio.).

Bestyrelsesvederlag i 2014 består af DKK 245.000 til den tidligere bestyrelsesformand Henrik Gürtler, DKK 655.000 til den nuværende bestyrelsesformand Lars Nørby Johansen, DKK 300.000 til medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer og DKK 300.000 til Janis Kong. I 2014 har resten af bestyrelsen, som ikke er medarbejdervalgte, besluttet at afstå deres bestyrelseshonorar.

Vederlag i 2014 til Revisions- og Risikoudvalget består af DKK 150.000 til Janis Kong. De øvrige medlemmer af Revisions- og Risikoudvalget har i 2014 besluttet at afstå deres udvalgshonorar.

Vederlag til medlemmer af direktionen består af en fast grundløn (inklusive pension), visse personalegoder (fri bil m.v.) samt incitamentsordninger, der er nærmere beskrevet i det følgende. Pensionsbidrag for direktionen indbetales løbende til private pensionsselskaber. CPH har ingen forpligtelser forbundet hermed.

I tilfælde af opsigelse fra CPHs side er medlemmerne af direktionen berettiget til maksimalt 12 måneders løn og maksimalt 24 måneders fratrædelsesgodtgørelse.

Det samlede vederlag i 2014 til direktionen udgør i alt DKK 11,5 mio. (2013: DKK 11,0 mio.). Dette beløb består af kontant vederlag på DKK 6,0 mio. (2013: DKK 5,8 mio.), hensættelse til kortsigtet incitamentsordning på DKK 3,2 mio. (2013: DKK 2,9 mio.), hensættelse til mulig udbetaling af langsigtet incitamentsordning på DKK 2,3 mio. (2013: DKK 2,3 mio.). Der hensættes til maksimal incitamentsudbetaling. Dette er forbundet med væsentlig usikkerhed, da det kræver at resultatopfyldelsen overstiger de opstillede målsætninger.

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.

For at fremme en god langsigtet adfærd er der for direktionen indført en rullende treårig incitamentsordning. For direktionen kan den treårige incitamentsordning ikke udgøre mere end 6 måneders løn pr. år.

Aflønningen af bestyrelsen og direktionen er i 2014 sket i overensstemmelse med de "Generelle retningslinjer for vederlag til bestyrelsen og direktionen i Københavns Lufthavne A/S".

I 2014 har der i gennemsnit været 2.170 fuldtidsbeskæftigede i CPH (2013: 2.122 fuldtidsbeskæftigede). Heri er inkluderet 32 statstjenestemænd, der i henhold til Lov om Københavns Lufthavne A/S har bevaret deres ansættelsesforhold til Staten (2013: 37 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 2014 (2013: 21,2%). Pensionsbidraget udgjorde for 2014 DKK 1,7 mio. (2013: DKK 1,9 mio.). CPH har ingen forpligtelser forbundet hermed.

CPH har i 2014 realiseret engangsomkostninger på DKK 6,9 mio. (2013: DKK 6,4 mio.), vedrørende omkostninger til omstrukturering herunder fratrædelsesomkostninger. Se forklarende tabel over særlige forhold i note 2.

## NOTER

### Note

#### 7 AFSKRIVNINGER PÅ IMMATERIELLE OG MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER

##### Regnskabspraksis

Afskrivninger omfatter årets afskrivninger på CPHs immaterielle og materielle anlægsaktiver.

DKK mio.	2014	2013
Software	121,7	97,0
Grunde og bygninger	178,2	174,8
Tekniske anlæg og maskiner	254,6	231,0
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	124,1	119,9
<b>Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver i alt</b>	<b>678,6</b>	<b>622,7</b>

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.	2014	2013
<b>FINANSIELLE INDTÆGTER</b>		
Renter af bankmellemværender m.v.	-	0,4
Renter af øvrige tilgodehavender	10,9	1,2
Valutakursgevinster, netto	1,0	0,6
Gevinster på valutaterminskontrakter	-	0,9
<b>Finansielle indtægter i alt</b>	<b>11,9</b>	<b>3,1</b>

De finansielle indtægter er steget med DKK 8,8 mio., hvilket hovedsagligt skyldes den afsagte dom i PRM retssagen, hvor CPH fik medhold i grundlaget for opkrævning samt de anvendte satser og dommen tilkendte CPH yderligere ret til rentebetaling.

Gevinster på valutaterminskontrakter består af såvel realiserede som urealiserede gevinster, primært i forbindelse med afdækning af ikke-aeronautiske forretning.

## NOTER

### Note

#### 8 FINANSIELLE INDTÆGTER OG OMKOSTNINGER

DKK mio.	2014	2013
<b>FINANSIELLE OMKOSTNINGER</b>		
Renter af gæld til kreditinstitutter og andre lån mv.	214,3	216,4
Aktiveret renter på anlægsaktiver under udførsel	-26,1	-36,4
Valutakurstab	0,9	1,3
Tab på valutaterminskontrakter	-	0,9
Øvrige finansieringsomkostninger	11,6	16,8
Amortisering af låneomkostninger	8,5	5,5
<b>Finansielle omkostninger i alt</b>	<b>209,2</b>	<b>204,5</b>

Ved beregningen af låneomkostninger i kostprisen for aktiver er der i 2014 anvendt en effektiv rentesats på 5,5% (2013: 6,0%) svarende til CPHs vægtede gennemsnitlige låneomkostning på låntagning til finansiering af køb af anlægsaktiver. Der er ikke optaget specifikke lån til opførelse eller udvikling af aktiver.

Som anført i note 18 vedrørende finansielle risici i afsnittet 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 2014 indgår urealiseret valutakurstab vedrørende langfristede USD og GBP lån på DKK 443,9 mio. (2013: urealiseret valutakursgevinst på DKK 65,0 mio.), der modsvares af urealiseret valutakursgevinst på valuta-swaps vedrørende samme lån på DKK 443,9 mio. (2013: urealiseret valutakurstab på DKK 65,0 mio.).

Tab på valutaterminskontrakter består primært af såvel realiserede som urealiserede tab i forbindelse med afdækning af ikke-aeronautiske pengestrømme.

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

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

## 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 Københavns Lufthavns Hotel- og Ejendomsselskab A/S (KLHE). KAP er administrationsselskab for de sambeskattede selskaber og står for afregningen af selskabsskatten overfor myndighederne. CPH, CAI og KLHE indbetaler acontoskatte 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 megen 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 gælds metode af alle midlertidige forskelle mellem regnskabs- og skattemæssig værdi af aktiver og forpligtelser.

##### Væsentlig skøn og vurderinger

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

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

DKK mio.	2014	2013
<b>OMKOSTNINGSFØRT SKAT</b>		
Årets aktuelle skat	259,6	261,6
Ændring i udskudt skat	36,4	-66,9
<b>I alt</b>	<b>296,0</b>	<b>194,7</b>
<b>DER FORDELER SIG SÅLEDES:</b>		
Skat af årets resultat	304,8	195,7
Skat af anden totalindkomst, der vedrører sikringstransaktioner	-8,8	-1,0
<b>I alt</b>	<b>296,0</b>	<b>194,7</b>

## NOTER

### Note

#### 9 SKAT AF ÅRETS RESULTAT

DKK mio.	2014	2013
<b>SKAT AF ÅRETS RESULTAT KAN FORKLARES SÅLEDES:</b>		
Beregnet 24,5% af resultat før skat (2013: 25%)	309,5	293,0
Nedsættelse af selskabsskat fra 25% til 22% frem til 2016	-	-115,1
Skatteeffekt af:		
Ikke fradragsberettigede udgifter inklusive effekt af rentebeskæring	-4,7	17,8
<b>I alt</b>	<b>304,8</b>	<b>195,7</b>
<b>HENSATTE FORPLIGTELSE TIL UDSKUDT SKAT</b>		
Regnskabsmæssig værdi 1. januar	892,1	959,0
Nedsættelse af selskabsskat fra 25% til 22% frem til 2016	-	-115,1
Ændring i udskudt skat	36,4	48,2
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december</b>	<b>928,5</b>	<b>892,1</b>
<b>HENSATTE FORPLIGTELSE TIL UDSKUDT SKAT KAN SPECIFICERES SÅLEDES:</b>		
Materielle anlægsaktiver	904,7	871,9
Andre tilgodehavender	-1,7	0,8
Anden gæld	25,5	19,4
<b>I alt</b>	<b>928,5</b>	<b>892,1</b>

DKK mio.	2014	2013
<b>SELSKABSSKAT</b>		
Regnskabsmæssig værdi 1. januar	170,5	199,0
Betalt acontoskat indeværende år	-116,5	-91,1
Betalt restskat tidligere år	-158,5	-199,0
Årets aktuelle skat	259,6	261,6
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december</b>	<b>155,1</b>	<b>170,5</b>

Af den udskudte skatteforpligtelse forventes DKK 0 mio. udlignet indenfor de næste 12 måneder (2013: DKK 0 mio.), mens DKK 928,5 mio. af den udskudte skat forventes udlignet efter mere end 12 måneder (2013: DKK 892,1 mio.).

Selskabet er omfattet af regler omkring rentebeskæring. Selskabet har som følge af usikkerheden om udnyttelse af fremførbare renteomkostninger valgt ikke at indregne den skattemæssige værdi af de fremførbare renteomkostninger. Den skattemæssige værdi af fremførbare renteomkostninger udgør DKK 32,9 mio. (2013: DKK 49,8 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 2014 udgør skatteeffekten vedrørende engangsomkostninger DKK 3,9 mio. (2013: skatteeffekt vedrørende engangsomkostninger på DKK 3,1 mio.).

## NOTER

### Note

#### 10 IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER

##### **Regnskabspraksis**

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

Software omfatter primært eksterne omkostninger samt andre direkte henførbare omkostninger.

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

##### **Nedskrivninger**

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

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

##### **Væsentlig 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 2014 DKK mio.	Software	Software under udførelse	Total
<b>Anskaffelsesværdi</b>				
	Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	834,9	186,5	1.021,4
	Årets tilgang	-	134,8	134,8
	Årets afgang	-193,0	-	-193,0
	Overført	80,0	-80,0	-
	<b>Samlet anskaffelsesværdi 31. december</b>	<b>721,9</b>	<b>241,3</b>	<b>963,2</b>
<b>Afskrivninger</b>				
	Samlede afskrivninger 1. januar	537,5	-	537,5
	Årets afskrivninger	121,7	-	121,7
	Samlede afskrivninger på årets afgang	-193,0	-	-193,0
	<b>Samlede afskrivninger 31. december</b>	<b>466,2</b>	<b>-</b>	<b>466,2</b>
	<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december</b>	<b>255,7</b>	<b>241,3</b>	<b>497,0</b>

### Note

	IMMATERIELLE ANLÆGSAKTIVER 2013 DKK mio.	Software	Software under udførelse	Total
<b>Anskaffelsesværdi</b>				
	Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	687,5	169,4	856,9
	Årets tilgang	-	172,3	172,3
	Årets afgang	-7,8	-	-7,8
	Overført	155,2	-155,2	-
	<b>Samlet anskaffelsesværdi 31. december</b>	<b>834,9</b>	<b>186,5</b>	<b>1.021,4</b>
<b>Afskrivninger</b>				
	Samlede afskrivninger 1. januar	448,3	-	448,3
	Årets afskrivninger	97,0	-	97,0
	Samlede afskrivninger på årets afgang	-7,8	-	-7,8
	<b>Samlede afskrivninger 31. december</b>	<b>537,5</b>	<b>-</b>	<b>537,5</b>
	<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december</b>	<b>297,4</b>	<b>186,5</b>	<b>483,9</b>

## NOTER

### Note

#### 11 MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER

##### Regnskabspraksis

Materielle anlægsaktiver måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger.

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

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

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

Der foretages ikke afskrivninger på grundværdier.

##### Brugstider for materielle anlægsaktiver:

##### Grunde og bygninger

Grundforbedringer (kloak mv.)	40 år
Bygninger	40-100 år
Aptering	5-10 år

##### Tekniske anlæg

Startbaner, veje mv. (fundament)	80-100 år
Belægninger ved nyanlæg	10 år
Tekniske installationer på baner	15 år
Tekniske anlæg (elevatore mv.)	20 år
Tekniske installationer i bygninger	25 år

##### Andre anlæg, driftsmateriel og inventar

It-anlæg	3-5 år
Energianlæg	15 år
Køretøjer mv.	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 **Væsentlig skøn og vurderinger**

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

#### **Nedskrivninger**

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

## NOTER

### Note

11	MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER 2014 DKK mio.	Grunde og bygninger*	Tekniske anlæg og maskiner	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	Materielle anlægsaktiver under udførelse	Total
	<b>Anskaffelsesværdi</b>					
	Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	7.149,1	6.716,3	1.571,4	287,4	15.724,2
	Årets tilgang	-	-	-	815,3	815,3
	Årets afgang	-153,3	-205,1	-43,3	-	-401,7
	Overført	117,1	329,6	128,2	-574,9	-
	<b>Samlet anskaffelsesværdi 31. december</b>	<b>7.112,9</b>	<b>6.840,8</b>	<b>1.656,3</b>	<b>527,8</b>	<b>16.137,8</b>
	<b>Afskrivninger</b>					
	Samlede afskrivninger 1. januar	2.650,8	3.321,6	1.082,4	-	7.054,8
	Årets afskrivninger	178,2	254,6	124,1	-	556,9
	Samlede afskrivninger på årets afgang	-153,2	-205,1	-43,1	-	-401,4
	<b>Samlede afskrivninger 31. december</b>	<b>2.675,8</b>	<b>3.371,1</b>	<b>1.163,4</b>	<b>-</b>	<b>7.210,3</b>
	<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december</b>	<b>4.437,1</b>	<b>3.469,7</b>	<b>492,9</b>	<b>527,8</b>	<b>8.927,5</b>

\* Der er tinglyst pant i CPHs ejendomme for en samlet værdi på DKK 665,0 mio. (2013: DKK 665,0 mio.).

## NOTER

### Note

11	MATERIELLE ANLÆGSAKTIVER 2013 DKK mio.	Grunde og bygninger*	Tekniske anlæg og maskiner	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	Materielle anlægsaktiver under udførelse	Total
	<b>Anskaffelsesværdi</b>					
	Samlet anskaffelsesværdi 1. januar	6.654,1	5.832,7	1.502,2	1.119,9	15.108,9
	Årets tilgang	-	-	-	775,5	775,5
	Årets afgang	-63,2	-	-97,0	-	-160,2
	Overført	558,2	883,6	166,2	-1.608,0	-
	<b>Samlet anskaffelsesværdi 31. december</b>	<b>7.149,1</b>	<b>6.716,3</b>	<b>1.571,4</b>	<b>287,4</b>	<b>15.724,2</b>
	<b>Afskrivninger</b>					
	Samlede afskrivninger 1. januar	2.539,2	3.090,6	1.059,2	-	6.689,0
	Årets afskrivninger	174,8	231,0	119,9	-	525,7
	Samlede afskrivninger på årets afgang	-63,2	-	-96,7	-	-159,9
	<b>Samlede afskrivninger 31. december</b>	<b>2.650,8</b>	<b>3.321,6</b>	<b>1.082,4</b>	<b>-</b>	<b>7.054,8</b>
	<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december</b>	<b>4.498,3</b>	<b>3.394,7</b>	<b>489,0</b>	<b>287,4</b>	<b>8.669,4</b>

\* Se forrige side for information.

## NOTER

### Note

#### 12 TILGODEHAVENDER FRA SALG OG TJENESTEYDELSE

##### 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.

##### Væsentlig skøn og vurderinger

Der foretages nedskrivning ved objektiv indikation af værdifald såsom manglende betaling af forfaldne beløb, finansielle vanskeligheder hos debitor så som betalingsstandsning, konkurs eller forventede konkurs og lignende.

DKK mio.	2014	2013
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	364,0	328,1
Nedskrivning	31,6	29,5
<b>Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser, netto</b>	<b>332,4</b>	<b>298,6</b>
<b>Nedskrivning til imødegåelse af tab</b>		
Samlet nedskrivning 1. januar	29,5	27,9
Ændring af nedskrivning i året	2,0	0,2
Realiseret tab i året	0,8	1,4
Tilbageførsel	-0,7	-
<b>Samlet nedskrivning 31. december</b>	<b>31,6</b>	<b>29,5</b>

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 332,4 mio. (2013: DKK 298,6 mio.) er DKK 125,4 mio. (2013: DKK 59,7 mio.) afdækket ved sikkerhedsstillelse. Den maksimale kreditrisiko er afspejlet i de regnskabsmæssige værdier af de enkelte finansielle aktiver, der indgår i balancen.

I CPHs tilgodehavender fra salg pr. 31. december 2014 indgår tilgodehavender på i alt DKK 33,4 mio. (2013: DKK 39,5 mio.), der efter en individuel vurdering er nedskrevet til DKK 1,8 mio. (2013: DKK 10,0 mio.).

Herudover indgår tilgodehavender, der pr. 31. december var overforfaldne, men ikke nedskrevet med i alt DKK 20,4 mio. (2013: DKK 27,3 mio.). Intervallet over 90 dage vedrører primært PRM i 2013. Der er ingen overforfaldne PRM i 2014. Forfaldsoversigten er som følgende:

DKK mio.	2014	2013
<b>Overforfaldne men ikke nedskrevne tilgodehavender fordelt på forfaldsperioder</b>		
Op til 30 dage	19,0	4,8
Mellem 30 og 90 dage	0,2	0,2
Over 90 dage	1,2	22,3
<b>I alt</b>	<b>20,4</b>	<b>27,3</b>

## 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, således at den effektive rente indregnes i resultatopgørelsen over låneperioden.

DKK mio.	2014	2013
<b>Gæld til kreditinstitutter og andre lån er indregnet således i balancen:</b>		
Langfristede forpligtelser	4.044,4	4.173,1
Kortfristede forpligtelser	690,3	30,8
<b>I alt</b>	<b>4.734,7</b>	<b>4.203,9</b>

## NOTER

### Note

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

DKK mio				Regnskabsmæssig værdi		Dagsværdi*	
Lån	Valuta	Fast/variabel	Udløb	2014	2013	2014	2013
Kassekredit	DKK	Variabel	-	64,4	17,5	64,4	17,5
RD (DKK 151 mio.)**	DKK	Fast	31. mar. 2020	63,3	74,0	63,3	74,0
RD (DKK 64 mio.)**	DKK	Fast	23. dec. 2032	58,8	61,4	58,8	61,4
Nordea Kredit**	DKK	Variabel	30. dec. 2039	450,9	450,9	451,9	451,9
Danske Bank	DKK	Variabel	29. mar. 2016	-	150,0	-	150,0
Danske Bank	DKK	Variabel	02. apr. 2019	200,0	-	200,0	-
USPP obligation	USD	Fast	27. aug. 2015	612,1	541,3	638,3	577,7
USPP obligation	USD	Fast	27. aug. 2018	612,1	541,3	681,1	606,0
USPP obligation	USD	Fast	29. juni 2018	612,1	541,3	658,6	586,1
USPP obligation	USD	Fast	29. juni 2020	899,9	795,7	999,8	874,0
USPP obligation	USD	Fast	22. aug. 2023	979,5	866,0	986,9	814,1
USPP obligation	GBP	Fast	29. juni 2020	218,8	205,1	244,1	215,1
<b>Total</b>				<b>4.771,9</b>	<b>4.244,5</b>	<b>5.047,2</b>	<b>4.427,8</b>
Låneomkostninger til fremtidig amortisering				-37,2	-40,6	-37,2	-40,6
<b>Total</b>				<b>-37,2</b>	<b>-40,6</b>	<b>-37,2</b>	<b>-40,6</b>
<b>I alt</b>				<b>4.734,7</b>	<b>4.203,9</b>	<b>5.010,0</b>	<b>4.387,2</b>

\* Se note 18 for beskrivelse af metode for opgørelse af dagsværdier af finansielle forpligtelser.

\*\* Der er tinglyst pant i CPHs ejendomme for en samlet værdi på DKK 665,0 mio. (2013: DKK 665,0 mio.).

De fastforrentede USD 607 mio. og GBP 23 mio. USPP obligationslån (2013: USD 607 mio. og GBP 23 mio.) er ved indgåelse omlagt til DKK for såvel hovedstol som rentebetalinger via valutaswaps.

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



## NOTER

### Note

#### 14 ANDEN GÆLD

##### **Regnskabspraksis**

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

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

DKK mio.	2014	2013
Feriepenge og andre lønrelaterede poster	236,2	216,8
Skyldige renter	34,8	36,1
Cash flow hedge (USPP bond)	43,9	-
Øvrige skyldige omkostninger	36,1	15,3
<b>Regnskabsmæssig værdi 31. december</b>	<b>351,0</b>	<b>268,2</b>

### Note

#### 15 ØKONOMISKE FORPLIGTELSE

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

CPH har pr. 31. december 2014 indgået kontrakter om opførelse af anlæg og andre forpligtelser, der i alt beløber sig til DKK 442,1 mio. (2013: DKK 261,1 mio.). Af større forpligtelser kan nævnes kontrakter vedrørende udskiftning af flybroer, udvidelse af Finger C, LTE – Landside Terminal Expansion, renovering af standpladser, opgradering af bagage faciliteter, self-boarding gates og diverse IT systemer.

CPH har ved indgåelse af en managementaftale mellem Hilton International og Københavns Lufthavns Hotel- og Ejendomsselskab A/S forpligtet sig til at dække Hiltons kontraktsbestemte vederlag for driften i hotellet. Aftalen udløber 31. december 2021.

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

Der er stillet sikkerhed for gæld i kreditinstitutter i 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 væsentligt aftaler, hvor CPH er part og som får virkning, ændres eller udløber, hvis kontrollen med CPH ændres.

## NOTER

---

### Note

---

#### 16 NÆRTSTÅENDE PARTER

Nærtstående parter med betydelig indflydelse på koncernen omfatter Den Danske Stat ved Finansministeriet.

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

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

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

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](http://www.otpp.com) og [www.macquarie.co.uk/mgl/uk/meif/meif-3](http://www.macquarie.co.uk/mgl/uk/meif/meif-3).

---

### Note

---

#### 17 KONCESSION TIL DRIFT AF LUFTHAVNE OG TAKSTREGULERING

I henhold til § 55 i Lov om Luftfart kræves særlig tilladelse af transportministeren til at drive lufthavn. Tilladelserne for lufthavnene i Kastrup og Roskilde, der administrativt udstedes af Trafikstyrelsen (TS), udløber den 1. juli 2017.

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

Takstregulering for Københavns Lufthavne er af TS 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 TS årlige indtægtsrammer, som udgør det maksimale samlede beløb, som lufthavnen for hvert af årene i reguleringsperioden kan anvende som grundlag for fastsættelsen af takster for benyttelse af de luftfartsmæssige anlæg og ydelser (fall-back). Hvis takstfastsættelsen aftales mellem parterne, skal disse også aftale længden af den kommende reguleringsperiode. Reguleringsperioden er fire år, hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne.

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

## NOTER

---

### Note

---

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

I august 2010 indgik flyselskaberne og CPH (under tilsyn af TS) aftale om et tillæg til den eksisterende takstaftale, hvorved der indførtes differentierede trafiktakster. Passagertaksten for benyttelse af den nye lavprisfacilitet CPH Go blev således reduceret med cirka 35% i forhold til den hidtidige passagertakst.

Passagertaksten for øvrige udenrigsafgange samt indenrigstransfer blev reduceret, mens taksterne for indenrigsafgange, udenrigstransfer samt security- og handlingafgifterne blev sat op. Ændringerne havde virkning fra 31. oktober 2010, hvor CPH Go blev åbnet. Ud over ændringerne i passagertaksterne, indebar aftalen også, at CPH indfører en emissionsbestemt afgift på flyenes udledning af kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>), hvilket skal fremme brugen af mere miljøvenlige fly.

I november 2011 indgik flyselskaberne og CPH (under tilsyn af TS) aftale om et tillæg til den eksisterende takstaftale angående etablering af en ekspres security service CPH Express, der åbnede primo januar 2012.

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

## NOTER

### Note

#### 18 FINANSIELLE RISICI

##### **Regnskabspraksis**

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

*Afledte finansielle instrumenter indregnes i balancen til dagsværdi på transaktionsdagen under posterne Andre tilgodehavender henholdsvis 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. Resultater 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 det sikrede påvirker resultatopgørelsen.*

##### **Væsentlige skøn og vurderinger**

*Dagsværdien af rente- og valutaswaps beregnes som nutidsværdien af forventede, fremtidige pengestrømme. Dagsværdien af valutaterminskontrakter samt andre afledte finansielle instrumenter fastsættes ud fra observerbare valutakurser samt stillede swap- og forwardrenter pr. balancedagen. Endvidere indgår en vurdering af egen og modparters kreditrisiko.*

##### **CPHs risikostyringspolitik**

CPHs finansielle risici styres centralt. Principper og rammer for den finansielle styring godkendes som minimum en gang årligt af bestyrelsen. De finansielle risici

opstår primært som følge af selskabets drifts- og investeringsaktivitet, og afdækkes i videst mulig omfang.

##### **Kreditrisici**

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

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

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

CPHs samhandelspartnere SAS og Gebr. Heinemann, der er den største koncessionshaver, udgør den væsentligste koncentration af kreditrisiko. Bruttotilgodehavenderne fra salg og tjenesteydelser udgør omkring 28,2% (2013: 37,8%). SAS' kreditvurdering hos Standard & Poor's er fortsat B- (2013: B-). Gebr. Heineemann har ikke en offentlig kreditvurdering, men CPH har en bankgaranti svarende til fire måneders omsætning (2013: tre måneder). Den øvrige kreditrisiko er spredt på resten af CPHs mange kunder. Se i øvrigt note 12 Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser for yderligere oplysninger.

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 modparters, som har en tilfredsstillende kreditvurdering.

## NOTER

### Note

- 18** Kreditrisikoen opgøres pr. modpart med udgangspunkt i den aktuelle markedsværdi på de indgåede kontrakter. Den samlede kreditrisiko på finansielle modparter er pr. 31. december 2014 opgjort til i alt DKK 47,1 mio. (2013: DKK 37,0 mio.), svarende til værdien af bankindeståender, inklusive påløbne renter. CPH har på balancedagen ingen kreditrisiko på sine afledte finansielle instrumenter.

#### Likviditetsrisiko

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

CPHs likviditetsreserve består af likvide midler for i alt DKK 47,1 mio. (2013: DKK 37,0 mio.) og garanterede uudnyttede langfristede revolverende kreditfaciliteter for i alt DKK 1.885,6 mio. (2013: DKK 1.850,0 mio.). Hertil kommer uudnyttede kassekreditter på DKK 85,6 mio. (2013: DKK 132,5 mio.). Ud over en overordnet driftsmæssig risikovurdering tilstræbes det til enhver tid at sikre et minimum af garanteret uudnyttet likviditet i størrelsesordenen DKK 250,0 mio., således at CPH til enhver tid kan opfylde sine forpligtelser og samtidig have kapitalberedskab til at foretage fornødne forretningsrelaterede dispositioner.

CPH har selv og på dattervirksomhedernes vegne forpligtet sig til ikke at give sikkerhed eller tillade sikkerhedsstillelse i selskabets eller dattervirksomhedernes aktiver, bortset fra et tilladt maksimumbeløb. CPH har ligeledes forpligtet sig til over for sine långivere at overholde en række andre betingelser, herunder finansielle betingelser. Flere af CPHs aftaler om lån og kreditfaciliteter kan bringes til ophør i tilfælde af, at disse betingelser ikke overholdes. CPH overholder alle betingelser pr. 31. december 2014.

På næste side 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 forwardrente fra den dag lånene forventes omlagt, baseret på den pr. balancedagens gældende rentekurve. DKK værdien af fremtidige renter og afdrag på lån i fremmed valuta er opgjort på baggrund af valutakursen pr. balancedagen.

## NOTER

### Note

18	FORFALDSOVERSIGT PR. 31. DECEMBER 2014 DKK mio.	0-1 år	1-5 år	Efter 5 år	I alt	Dagsværdi niveau 2*	Regnskabs- mæssig værdi
	<b>Målt til amortiseret kostpris</b>						
	Kreditinstitutter og andre lån	892,6	2.111,0	2.800,3	5.803,9	5.047,1	4.771,9
	Leverandører af varer og tjenesteydelser	440,0	-	-	440,0	440,0	440,0
	Anden gæld og periodeafgrænsningsposter	361,4	-	-	361,4	361,4	361,4
	<b>Total</b>	<b>1.694,0</b>	<b>2.111,0</b>	<b>2.800,3</b>	<b>6.605,3</b>	<b>5.848,5</b>	<b>5.573,3</b>
	<b>Målt til dagsværdi</b>						
	Afledte finansielle instrumenter	39,6	82,4	118,0	240,0	240,0	240,0
	<b>Total</b>	<b>39,6</b>	<b>82,4</b>	<b>118,0</b>	<b>240,0</b>	<b>240,0</b>	<b>240,0</b>
	<b>Finansielle forpligtelser i alt</b>	<b>1.733,6</b>	<b>2.193,4</b>	<b>2.918,3</b>	<b>6.845,3</b>	<b>6.088,5</b>	<b>5.813,3</b>
	<b>Målt til amortiseret kostpris</b>						
	Likvider	47,1	-	-	47,1	47,1	47,1
	Tilgodehavender for salg og tjenesteydelser	332,4	-	-	332,4	332,4	332,4
	Andre tilgodehavender	28,5	-	-	28,5	28,5	28,5
	<b>Total</b>	<b>408,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>408,0</b>	<b>408,0</b>	<b>408,0</b>
	<b>Finansielle aktiver i alt</b>	<b>408,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>408,0</b>	<b>408,0</b>	<b>408,0</b>

\* 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 saldobærdi 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 modparts kreditrisiko. Dagsværdimåling af finansielle instrumenter opdeles efter følgende målemæssige hierarki:

Level 1: Observerbare markedspriser på identiske instrumenter

Level 2: Værdiansættelsesmodeller primært baseret på observerbare priser eller handlede priser på sammenlignelige instrumenter

Level 3: Værdiansættelsesmodeller primært baseret på ikke observerbare priser

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

## NOTER

### Note

18	FORFALDSOVERSIGT PR. 31. DECEMBER 2013 DKK mio.	0-1 år	1-5 år	Efter 5 år	I alt	Dagsværdi niveau 2*	Regnskabs- mæssig værdi
	<b>Målt til amortiseret kostpris</b>						
	Kreditinstitutter og andre lån	226,8	2.415,0	2.757,8	5.399,6	4.427,8	4.244,5
	Leverandører af varer og tjenesteydelser	328,0	-	-	328,0	328,0	328,0
	Anden gæld og periodeafgrænsningsposter	276,5	-	-	276,5	276,5	276,5
	<b>Total</b>	<b>831,3</b>	<b>2.415,0</b>	<b>2.757,8</b>	<b>6.004,1</b>	<b>5.032,3</b>	<b>4.849,0</b>
	<b>Målt til dagsværdi</b>						
	Afledte finansielle instrumenter	8,1	367,1	243,2	618,4	618,4	618,4
	<b>Total</b>	<b>8,1</b>	<b>367,1</b>	<b>243,2</b>	<b>618,4</b>	<b>618,4</b>	<b>618,4</b>
	<b>Finansielle forpligtelser i alt</b>	<b>839,4</b>	<b>2.782,1</b>	<b>3.001,0</b>	<b>6.622,5</b>	<b>5.650,7</b>	<b>5.467,4</b>
	<b>Målt til amortiseret kostpris</b>						
	Likvider	37,0	-	-	37,0	37,0	37,0
	Tilgodehavender for salg og tjenesteydelser	298,6	-	-	298,6	298,6	298,6
	Andre tilgodehavender	7,6	-	-	7,6	7,6	7,6
	<b>Total</b>	<b>343,2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>343,2</b>	<b>343,2</b>	<b>343,2</b>
	<b>Finansielle aktiver i alt</b>	<b>343,2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>343,2</b>	<b>343,2</b>	<b>343,2</b>

\* Se forrige side for information.

## NOTER

### Note

#### 18 MARKEDSRISIKO

##### Renterisici

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

Der er anvendt renteswapkontrakter til sikring af variabelt forrentet realkreditlån over en del af lånets løbetid. På balancedagen er den beregningsmæssige hovedstol på udestående renteswapkontrakter DKK 450,9 mio. (2013: DKK 450,9 mio.) og restløbetiden udgør 6,0 år. (2013: 7,0 år). Dagsværdi af renteswapkontrakter udgør DKK -72,1 mio. (2013: DKK -56,5 mio.).

For at reducere den samlede rentefølsomhed tilstræbes det, at CPHs gæld og rentevilkår har en varighed, som i et vist omfang tager hensyn til et længerevarende finansieringsbehov. Varigheden på CPHs lån er pr. 31. december 2014 opgjort til ca. 6,0 år (2013: ca. 5,0 år) inklusive effekten af swapkontrakter.

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

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

#### Følsomhedsanalyse med den nuværende portefølje af swapkontrakter

DKK mio.	2014	2013
<b>EFFEKT PÅ EGENKAPITALEN VED:</b>		
En stigning i DKK renten på et procentpoint	-223,7	230,1
Et fald i DKK renten på et procentpoint	223,7	-247,6
En stigning i USD renten på et procentpoint	-36,0	-182,2
Et fald i USD renten på et procentpoint	36,0	196,2
En stigning i GBP renten på et procentpoint	16,0	-13,0
Et fald i GBP renten på et procentpoint	-16,0	13,9

En ændring i USD, GBP eller DKK renten vil påvirke dagsværdien af låneporteføljen med modsatrettet effekt, men da gælden måles til amortiseret kostpris i balancen, vil det ikke påvirke den indregnede gæld og dermed egenkapitalen.

##### Valutarisiko

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

CPH har valgt en strategi, hvor der løbende søges afdækning af valutaekspositioner 12 måneder frem. Valutaekspositionen opstår primært fra mellemværender i udenlandsk valuta (debitor- og kreditorbetalinger m.v.).



## NOTER

### Note

#### 18 Valutaswapkontrakter

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

Der er anvendt valutaswapkontrakter til sikring af fastforrentede USD og GBP obligationslån, således at valutaeksponeringen på såvel renter og hovedstol konverteres fra faste USD og GBP betalinger til faste DKK betalinger i hele de respektive låns løbetid. Den beregningsmæssige hovedstol på udestående valuta-swapkontrakter er på i alt USD 607 mio. og GBP 23 mio. pr. 31. december 2014 (2013: USD 607 mio. og GBP 23 mio.). Bogført værdi af valutaswapkontrakterne udgør DKK -167,9 mio. (2013: DKK -561,8 mio.).

#### Swapkontrakter

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

### Note

#### 19 INDBETALT FRA KUNDER

DKK mio.	2014	2013
Omsætning	3.867,5	3.644,5
Ændring i tilgodehavender fra salg og forudbetalinger fra kunder	16,3	60,9
<b>I alt</b>	<b>3.883,8</b>	<b>3.705,4</b>

#### 20 UDBETALT TIL PERSONALE, LEVERANDØRER M.V.

DKK mio.	2014	2013
Driftsomkostninger	-1.730,3	-1.650,1
Ændring i andre tilgodehavender m.v.	36,3	51,4
Ændring i omkostningsrelateret leverandørgæld m.v.	112,2	-195,3
<b>I alt</b>	<b>-1.581,8</b>	<b>-1.794,0</b>

## NOTER

### Note

#### 21 RENTEINDBETALINGER M.V.

DKK mio.	2014	2013
Renteindtægter m.v.	10,0	0,4
Realiserede valutakursgevinster	1,2	1,5
<b>I alt</b>	<b>11,2</b>	<b>1,9</b>

#### 22 RENTEUDBETALINGER M.V.

DKK mio.	2014	2013
Renteudgifter m.v.	-220,6	-222,3
Realiserede valutakurstab	-0,6	-0,3
Øvrige finansieringsomkostninger	-5,4	-8,2
Øvrige renteomkostninger	-6,2	-8,6
<b>I alt</b>	<b>-232,8</b>	<b>-239,4</b>

### Note

#### 23 EFTERFØLGENDE BEGIVENHEDER

Der har ikke været andre væsentlige begivenheder efter balancedagen.

#### 24 KAPITALFORHOLD OG EPS

Der henvises til afsnittet Aktierelateret information [side 50-52](#) i ledelsesberetningen.

DKK mio.	2014	2013
EPS = $\frac{\text{Årets resultat}}{\text{Antal aktier (1.000 stk.)}}$	$\frac{958,4}{7,848}$	$\frac{976,1}{7,848}$
EPS = $\frac{\text{Årets resultat}}{\text{Gennemsnitlig antal udvandede aktier (1.000 stk.)}}$ (udvandet)	$\frac{958,4}{7,848}$	$\frac{976,1}{7,848}$

## NOTER

---

### Note

---

#### 25 DATTERVIRKSOMHEDER OG ASSOCIEREDE VIRKSOMHEDER

##### Dattervirksomheder

- Københavns Lufthavns Hotel- og Ejendomsselskab 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

#### 26 NYESTE VEDTAGNE REGSKABSSTANDARDE OG -FORTOLKNINGER

Følgende ændrede regnskabsstandarde og fortolkningsbidrag er vedtaget af IASB og godkendt af EU. Standarderne træder i kraft senere, hvorfor de først vil blive implementeret i årsrapporterne for henholdsvis 2015 og 2016.

- Ændring til IAS 19, "Personaleydelser"

IASB har udstedt følgende ændringer til standarder og nye fortolkningsbidrag, men som endnu ikke er godkendt af EU:

- IFRS 9 "Finansielle instrumenter"
- IFRS 11 "Fælles kontrollerede arrangementer"
- IFRS 14 "Regulatoriske aktiver/forpligtelser"
- IFRS 15 "Indtægter fra kontrakter med kunder"

De anførte standarder og fortolkninger er godkendt af EU, bortset fra IFRS 9. Ingen af de ovennævnte standarder forventes på nuværende tidspunkt at have væsentlig betydning for CPH.

**POSITION RESULTATER, 1. JANUAR – 31. DECEMBER**

Note	Enhed	2014	2013	2012
<b>Ekstraordinære kundeoplevelser</b>				
<b>2</b> Passagertilfredshed med check-in, security, rengøring, shoppingcentret, terminaler og bagageudlevering	skala 0-100	86,3	84,4	85,9
Passagertilfredshed med CPH Security	skala 0-100	89	86	87
<b>3</b> Ventetid i det centrale security check, mindre end fem min.	%	90,96	87,07	86,81
<b>Effektiv drift</b>				
<b>4</b> Punktlighed (afgået trafik til tiden <15 min.)	%	86,8	85,5	87,1
<b>5</b> Rapporterede nærvæd-hændelser pr. 10.000 operationer	antal	8,38	11,06	14,36
Indrapporterede hændelser af de involverede personer	%	94	85	49
<b>Konkurrencedygtighed</b>				
<b>6</b> Højere vækstrate end flertallet af otte udvalgte afgørende hubs i Europa (mål)	-	opnået	ikke opgjort	ikke opgjort
<b>7</b> Trafikudvikling, passagerer	antal	25.627.093	24.067.030	23.336.187
Trafikudvikling, operationer og cargo	antal	251.799	244.942	242.992

**SOCIALE RESULTATER, 1. JANUAR – 31. DECEMBER**

Note	Enhed	2014	2013	2012
<b>8</b> Total medarbejdere	FTE	2.170	2.122	2.073
Total medarbejdere	individer	2.306	2.246	2.203
<b>9</b> Medarbejderomsætning	%	9,7	9,8	8,6
<b>10</b> Overenskomster	%	67	68	68
<b>11</b> Deltagere i formelle udvalg	antal	119	125	116
<b>Arbejdsmiljø</b>				
<b>12</b> Sygefravær	%	4,76	4,87	5,30
Ulykkesfrekvens	antal pr. 1 mio. arbejdstimer	16,5	15,0	15,9
<b>13</b> Sundhedsfremmende tiltag				
- Helbredsundersøgelser	antal	340	341	344
- Fysioterapeutiske behandlinger/massage	antal	792	799	380
<b>14</b> Medarbejderengagement (gennemsnitsscore)	skala 0-100	80	75	77
<b>Mangfoldighed</b>				
<b>15</b> Kønsfordeling, medarbejdere (kvinder)	%	34	34	33
Kønsfordeling, medarbejdere (mænd)	%	66	66	67
Kønsfordeling, ledelse (kvinder)	%	25	27	25
Kønsfordeling, ledelse (mænd)	%	75	73	75
Kønsfordeling, bestyrelse (kvinder)	%	17	17	17
Kønsfordeling, bestyrelse (mænd)	%	83	83	83
<b>16</b> Aldersgennemsnit	år	44,7	44,4	43,7
Lærlinge/kontorelever	antal	18	10	8
<b>17</b> Etnicitet (dansk oprindelse/indvandrere/efterkommere)	%	91/7/2	ikke opgjort	89/8/3
Mangfoldighedsstrategi (nyt mål for 2015)	-	n/a	n/a	n/a
<b>Forretningsetik</b>				
<b>18</b> Contract Management system (mål)	-	t. fase <sup>1</sup>	n/a	n/a
FNGC principper i nye kontrakter med forpagtere (mål)	-	a. fase <sup>2</sup>	n/a	n/a

<sup>1</sup> t. fase = I tilbudsfase<sup>2</sup> a. fase = I analysefase

**MILJØMÆSSIGE RESULTATER, 1. JANUAR – 31. DECEMBER**

Note		Enhed	2014	2013	2012
<b>Klima og energi</b>					
19	CO <sub>2</sub> udledning pr. passager, Scope 1 + 2	kg	1,2	1,3	1,4
20	CO <sub>2</sub> udledning pr. passager, Scope 3	kg	12,3	12,7	13,2
	Vedligeholdelse af ACA akkreditering på minimum niveau 3 (mål)	-	opnået	n/a	n/a
21	Direkte energiforbrug, Scope 1	MWh	17.488	19.886	20.765
22	Indirekte energiforbrug, Scope 2	MWh	78.675	81.502*	82.981
23	Samlede energibesparelser, Scope 1 + 2	MWh	3.273	3.608	3.082
<b>Affald</b>					
24	Genanvendelsesprocent	%	15	17	18
<b>Støj</b>					
25	Antal operationer (antal starter og landinger opgjort i lokaltid, CET)	antal	251.799	244.944	242.997
26	TDENL	dB	144,5	144,4	144,7
27	Maksimalniveau fra starter og landinger i natperioden (mere end 80 dB)	antal	19	23	22
<b>Luftkvalitet</b>					
28	NO	µg/m <sup>3</sup>	3	5	4
	NO <sub>2</sub>	µg/m <sup>3</sup>	14	16	16
	PM <sub>2,5</sub>	µg/m <sup>3</sup>	n/a	12	11
<b>Vand</b>					
29	Drikkevand pr. passager	liter	7,5	8,1	8,6
30	Spildevand	m <sup>3</sup>	354.483	360.802	363.283
31	Overfladevand	m <sup>3</sup>	2.936.640	2.069.283	2.005.597
<b>Andre miljøindikatorer</b>					
32	Baneafisning (forbrug af formiat)	m <sup>3</sup>	566	1.143	1.294
33	Flyafisning (glykolforbrug)	m <sup>3</sup>	389	684	534
34	Ukrudtsmidler	liter	147	178	196

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

**MILJØMÆSSIGE RESULTATER, 1. JANUAR – 31. DECEMBER**

Note		Enhed	2014	2013	2012
	<b>ROSKILDE LUFTHAVN</b>				
<b>35</b>	Trafikudvikling, passagerer	antal	24.082	30.384	29.804
	Trafikudvikling, operationer	antal	66.456	72.649	73.867
<b>36</b>	CO <sub>2</sub> udledning, Scope 1 + 2	ton	534	630	657
<b>37</b>	Direkte energiforbrug, Scope 1	MWh	980	1.221	1.125
<b>38</b>	Indirekte energiforbrug, Scope 2	MWh	695	792	840
<b>39</b>	Energibesparelser, Scope 1 + 2	MWh	0	143	301
<b>40</b>	Vandforbrug	m <sup>3</sup>	4.244	5.091	4.903

## NOTER TIL DET IKKE-FINANSIELLE REGNSKAB

1	Sammendrag af væsentlig anvendt regnskabspraksis	105			
	<b>Position resultater</b>				
2	Passagertilfredshed	108			
3	Ventetid i central security check	108			
4	Punktlighed	108			
5	Hændelser	109			
6	Vækst i forhold til udvalgte afgørende hubs	109			
7	Trafikudvikling	110			
	<b>Sociale resultater</b>				
8	Medarbejdere	111			
9	Medarbejderomsætning	111			
10	Overenskomster	112			
11	Deltagere i formelle udvalg	112			
12	Sygefravær og ulykkesfrekvens	113			
13	Sundhedsfremmende tiltag	113			
14	Medarbejderengagement	114			
15a	Kønsfordeling	114			
15b	Barsels- og forældreorlov	115			
16a	Alderssammensætning	115			
16b	Seniorer	116			
16c	Lærlinge, kontorelever og studentermedhjælpere	116			
17	Etnicitet	117			
18a	Ansvarlig leverandørstyring	117			
18b	Øvrige sociale og etiske indikatorer	118			
	<b>Miljømæssige resultater</b>				
19	CO <sub>2</sub> udledning, Scope 1 + 2	118			
20	CO <sub>2</sub> udledning, Scope 3	119			
21	Direkte energiforbrug	119			
22	Indirekte energiforbrug	120			
23	Samlede energibesparelser	120			
24	Affald	121			
25	Støj – Antal operationer	121			
26	Støj – TDENL	122			
27	Støj – Maksimalniveau fra starter og landinger i natperioden	122			
28	Luftkvalitet	123			
29	Drikkevand	124			
30	Spildevand	124			
31	Overfladevand	125			
32	Baneafisning – Forbrug af formiat	126			
33	Flyafisning – Glykolforbrug	126			
34	Ukrudtsmidler	127			
35	Roskilde Lufthavn – Antal operationer	127			
36	Roskilde Lufthavn – CO <sub>2</sub> udledning	128			
37	Roskilde Lufthavn – Direkte energiforbrug	128			
38	Roskilde Lufthavn – Indirekte energiforbrug	129			
39	Roskilde Lufthavn – Energibesparelser	129			
40	Roskilde Lufthavn – Vandforbrug	130			



## NOTER

### Note

#### 1 SAMMENDRAG AF VÆSENTLIG ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

##### **Grundlag for regnskabsaflæggelse for det ikke-finansielle regnskab**

Det ikke-finansielle regnskab udarbejdes i overensstemmelse med §99a og §99b i Årsregnskabsloven. I henhold til §99a er CPH forpligtet til at redegøre for virksomhedens politikker samt rapportere om aktiviteter og opnåede resultater 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 CPHs CSR-politik på [www.cph.dk/csr](http://www.cph.dk/csr) og læs om de vigtigste 2014 resultater i afsnittene Segmenternes resultater og Ikke-finansiell redegørelse på [siderne 24-45](#). For yderligere oplysninger, se noterne på de følgende sider, hvor status på relevante nøgletal og indikatorer vises. Ovenstående henvisninger sammen med det ikke-finansielle regnskab udgør således CPHs redegørelse for samfundsansvar jf. Årsregnskabslovens § 99a-b.

CPH har siden 2011 støttet op om FN's Global Compacts principper om menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og anti-korruption. Som underskriver af Global Compact, rapporterer CPH om aktiviteter foretaget for at indarbejde de ti principper i strategi, drift og kultur. Som en del af denne indsats, arbejder CPH også med at formidle de ti principper blandt leverandører og samarbejdspartnere. Se Global Compact indeks på [siderne 131-132](#) for en oversigt over, hvordan CPH forholder sig til principperne og find links til mere information.

##### **Væsentlighed**

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

Fra i år rapporteres integreret om finansielle og ikke-finansielle resultater. Integreringen af CPHs finansielle og ikke-finansielle årsrapportering er et udtryk for CPHs forretningsdrevne tilgang til ansvarlighed, og er en naturlig forlængelse af de seneste par års udvikling i arbejdet med at forankre samfundsansvar i hele organisationen.

Som en del af denne forankring gennemførte CPH i efteråret 2014 en grundig omstrukturering af de mål, der driver CPHs arbejde med ansvarlig vækst. For i højere grad at afspejle CPHs holistiske tilgang til ansvarlig vækst, er de forretningsdrevne mål integreret med de traditionelle CSR områder; miljø og energi, medarbejderforhold, safety og security samt indkøb, i denne nye målstruktur. Mål inddeles nu i tre strategiske fokusområder; Position, Mennesker og Miljø, som også er præsenteret på [side 10](#). Opbygningen af det ikke-finansielle regnskab følger denne struktur.

Valg af data, der indgår i den ikke-finansielle rapportering, er foretaget med udgangspunkt i lovkrav samt ledelsens årlige evaluering af, hvad der skønnes væsentligt at rapportere til CPHs interessenter. Både kort- og langsigtet værdiskabelse tages i betragtning. Ledelsens vurdering baseres på evaluering af sidste års koncernårsrapport, CPH & Samfundet 2013, den nye målstruktur, samt input og kommentarer fra relevante interne interessenter og ejerkreds.

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

##### **Ændring i forhold til 2013**

Som følge af den tydeligere integrering af forretningsmæssige og traditionelle CSR mål, er formatet i rapportering omkring ikke-finansielle resultater ændret. De ikke-finansielle resultater præsenteres nu i samme form som de finansielle resultater, og rapporteres fra i år på baggrund af en grundig væsentlighedsvurdering og derfor ikke længere i henhold til Global Reporting Initiative (GRI) G3.1 retningslinjerne. Dog bruges GRI 3.1 stadig som guideline for at sikre bredde og relevans i rapporteringen.

## NOTER

### Note

*Som følge af restruktureringen af CSR mål, er 14 af de 32 mål offentliggjort i CPH & Samfundet 2013 fordelt under de tre fokusområder, Position, Mennesker og Miljø. Ni mål er opnået, syv er fortsat aktive, men medtages ikke som styrende mål i den nye målstruktur, og to mål er vurderet som ikke længere relevante. Ændringen i målstruktur og valget om at rapportere på baggrund af væsentlighedsvurdering fremfor GRI 3.1 har ligeledes medført ændring i antallet af indikatorer i det ikke-finansielle regnskab. Se oversigt over ændringer på de næste sider.*

#### **Afgrænsning**

*Facts & Figures 2014 udgør CPHs lovpligtige årsrapportering og henvender sig primært til de professionelle interessenter. For at forbedre kommunikationen med CPHs øvrige interessenter, lanceres et website i foråret 2015 med information, historier og lettilgængelig fakta om CPHs drift og udvikling.*

*Facts & Figures 2014 repræsenterer CPHs Communication On Progress (COP-rapport) til FN's Global Compact.*

#### **Principper for konsolidering**

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

### **ÆNDRINGER I FORHOLD TIL 2013 – MÅL**

Nedenfor er oplistet ændringer i forhold til CSR målene præsenteret i CPH og Samfundet 2013.

#### **Opnåede mål**

- CPH vil undersøge mulighederne for at indarbejde yderligere miljøparametre i takstforhandlinger (f.eks. NO<sub>x</sub>, støj og partikler).
- Energi- og miljø integreres i LTCP Master Plan 2035 og løbende i high level Masterplaning.
- CPH vil undersøge business casen for egen el-produktion i CPH og introduktion af elbiler eller alternative brændstoffer.
- CPH vil give relevante ansatte hos partnervirksomheder i lufthavnen mulighed for ekstra uddannelse i god kundeservice.
- CPH vil integrere retningslinjer omkring overholdelse af menneskerettigheder i det eksisterende kvalitetsstyringssystem i Security.
- I Q2 2013 har CPH gennemført en undersøgelse af de emotionelle drivere bag passagerernes tilfredshed med CPHs servicefunktioner – en viden som blandt andet skal danne baggrund for operationelle mål for passagertilfredsheden med Security i CPH frem imod 2017.
- I Q4 2012 vil CPH indføre en leverandør Code of Conduct som et tillæg til alle standardkontrakter.
- I 2016 vil minimum 85% af CPHs indkøb være omfattet af CPHs Code of Conduct for leverandører.
- Senest Q4 2013 vil CPH Procurement have dokumenteret kritiske interaktioner med leverandørerne, så der er beslutningsgrundlag for vedtagelse af nye sociale og miljømæssige kriterier i udbudsprocessen.

## NOTER

### Note

#### Aktive mål

- CPH vil hjælpe de erhvervsdrivende i lufthavnen med at nedbringe deres miljøbelastning.
- Energistandarder for nye byggeprojekter.
- Energi- og miljø integreres i Project Governance skabeloner.
- CPH vil lave en plan for senior-venlige arbejdspladser (60+), der omfatter fastsættelse af mål for 2017.
- I 2017 vil CPH have indført et system, der skal give overblik over den undervisning, og kompetenceudvikling, der tilbydes CPH medarbejdere.
- CPH vil vejlede og motivere tredjeparter, der opererer i lufthavnen, i at opretholde en høj standard for arbejdssikkerhed og -sundhed.
- CPH vil udvikle "Security oplevelsen" ved at samarbejde med CPH security-partnere i lufthavnen (Politi, flyselskaber osv.) om at højne den samlede passageroplevelse.

#### Udgåede mål

- CPH vil i 2013 indlede dialog om CO<sub>2</sub>-effektivitets mål for Scope 3 med primære interessenter med 2012 som baseline (i tråd med CPHs mål om at vedligeholde ACA akkreditering på minimum niveau 3, samarbejder CPH med sine primære interessenter om at nedbringe deres CO<sub>2</sub> udledninger).
- Antal flyskader, der involverer CPH, pr. 10.000 operationer vil være 0,1 pr. måned fra 2013 (Q4 2012: 0,2) (fokusområdet flysikkerhed er omfattet af de to mål vedrørende hændelser).

#### ÆNDRINGER I FORHOLD TIL 2013 – INDIKATORER

Nedenstående GRI 3.1 indikatorer er udgået i overgangsprocessen fra GRI tabel i *CPH og Samfundet 2013* til det ikke-finansielle regnskab i denne rapport:

- EC 1 Generet økonomisk vækst (rapporteres i det finansielle regnskab).
- EC 4 Statsstøtte (ejerskab præsenteres i Aktierelateret information, [side 51](#)).
- LA 12 Karriereudvikling (der arbejdes på udviklingen af et nyt nøgletal).
- LA 14 Ligeløn (nøgletal udarbejdes ikke for indsats\*).
- HR 2 Aftaler og kontrakter (indgår delvist i mål om forretningsetik).
- HR 5 Organiseringsfrihed og retten til kollektiv forhandling (nøgletal udarbejdes ikke for indsats\*).
- HR 6 Børnearbejde (der skønnes ikke at være risiko for børnearbejde i koncernen).
- HR 7 Tvangsarbejde (der skønnes ikke at være risiko for tvangsarbejde i koncernen).
- SO 3 Anti-korrupsions politikker og procedurer (nøgletal udarbejdes ikke for indsats\*).
- SO 5 Offentlig politik (information om indsats vil være tilgængelig på website, som lanceres i 2015).

\* CPH måler ikke indsatsen på disse områder separat, da de er inkluderet i andre indsatsområder.

Som følge af den nye målstruktur, er følgende indikatorer tilføjet:

- Passagertilfredshed med check-in, security, rengøring, shoppingcentret, terminaler og bagageudlevering
- Passagertilfredshed med CPH Security
- Ventetid i central security check
- Punktlighed
- Rapporterede nærværd-hændelser pr. 10.000 operationer
- Indrapporterede hændelser af de involverede personer
- Vækst i forhold til udvalgte afgørende hubs
- Medarbejderengagement
- Etnicitet
- Contract Management system
- FNGC principper i nye kontrakter med forpagtere

## NOTER

### Note

#### 2 PASSAGERTILFREDSHED

##### **Regnskabspraksis**

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

Passagerernes overordnede tilfredshed med check-in, security, rengøring, shoppingcentret, terminaler og bagageudlevering evalueres på en skala fra 1-7, hvorefter gennemsnittet konverteres til en skala fra 0-100 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 af lokalt afgående passagerer.

Interviewene gennemføres af et eksternt analysebureau.

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Passagertilfredshed med check-in, security, rengøring, shoppingcentret, terminaler og bagageudlevering</b>	skala 0-100	<b>86,3</b>	<b>84,4</b>	<b>85,9</b>
<b>Passagertilfredshed med CPH Security</b>	skala 0-100	<b>89</b>	<b>86</b>	<b>87</b>
Passagerinterviews i Københavns Lufthavn	antal	89.020	94.570	104.100

Læs mere på [side 29](#).

### Note

#### 3 VENTETID I CENTRAL SECURITY CHECK

##### **Regnskabspraksis**

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Ventetid i central security check mindre end fem min.</b>	%	<b>90,96</b>	<b>87,07</b>	<b>86,81</b>

Pr. 1. april 2015 ændres denne indikator til: "90% på mindre end 15 minutter (i peak-perioderne kl. 5-9 og 15-19)". Læs mere på [side 29](#).

#### 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	2014	2013	2012
<b>Punktlighed (Afgået trafik til tiden &lt;15 min.)</b>	%	<b>86,8</b>	<b>85,5</b>	<b>87,1</b>

I 2014 indtog CPH førstepladsen blandt EU's mest punktligge mellemstore lufthavne. Læs mere på [side 28](#).

## NOTER

### Note

#### 5 HÆNDELSER

##### **Regnskabspraksis**

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

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Rapporterede næved-hændelser pr. 10.000 operationer</b>	antal	<b>8,38</b>	<b>11,06</b>	<b>14,36</b>
<b>Indrapporterede hændelser af de involverede personer</b>	%	<b>94</b>	<b>85</b>	<b>49</b>

Gennem en massiv og målrettet indsats er det lykket 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 næved-hændelser, da de giver indsigt i hvilke tiltag, der vil kunne højne flysikkerheden yderligere.

### Note

#### 6 VÆKST I FORHOLD TIL UDVALGTE AFGØRENDE HUBS

##### **Regnskabspraksis**

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Set over de sidste fire år, vil CPH have en højere vækstrate end flertallet af otte udvalgte afgørende hubs i Europa</b>	-	<b>opnået</b>	<b>ikke opgjort</b>	<b>ikke opgjort</b>

Læs mere på [side 26-28](#).

## NOTER

### Note

#### 7 TRAFIKUDVIKLING

##### **Regnskabspraksis**

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Trafikudvikling, passagerer</b>	antal	<b>25.627.093</b>	<b>24.067.030</b>	<b>23.336.187</b>
Udenrigspassagerer	antal	23.680.303	22.164.378	21.401.054
Indenrigspassagerer	antal	1.946.790	1.902.652	1.935.133
Transfer/transit passagerer	antal	6.371.687	5.651.435	5.544.415
<b>Trafikudvikling, operationer og cargo</b>	antal	<b>251.799</b>	<b>244.942</b>	<b>242.992</b>
Årlige antal operationer, national	antal	30.515	28.439	29.065
Årlige antal operationer, international	antal	221.284	216.503	213.927
<b>Total fragtvægt</b>	ton	<b>390.210</b>	<b>360.990</b>	<b>354.270</b>
Ankommende med fly (import), total	ton	49.607	46.290	45.258
Afgående med fly (eksport), total	ton	64.729	59.527	59.763
Transfer, total	ton	275.874	255.173	249.249

Læs mere på [side 26](#).

## NOTER

### Note

#### 8 MEDARBEJDERE

##### Regnskabspraksis

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Samlet antal medarbejdere</b>	FTE	<b>2.170</b>	<b>2.122</b>	<b>2.073</b>
<b>Samlet antal medarbejdere</b>	individer	<b>2.306</b>	<b>2.246</b>	<b>2.203</b>
Københavns Lufthavn	FTE	2.132	2.083	2.157
Roskilde Lufthavn	FTE	35	36	36
International afdeling	FTE	3	3	4
Fuldtidsansatte	antal	2.019	1.964	1.928
Deltidsansatte	antal	287	282	275
Tidsbegrænset ansatte	antal	17	38	42
Fastansatte	antal	2.289	2.208	2.161
Funktionærer	antal	687	654	623
Timelønnede	antal	1.586	1.559	1.515
Tjenestemænd	antal	33	33	38
Mellemledere niveau 4-6	antal	181	170	154
Ledere niveau 1-3	antal	32	31	30

En stigning på 6,5% i passagertallet for 2014 har medført en stigning på knap 3% i antal medarbejdere (2,3% i FTE'er og 2,7% i antal individer).

### Note

#### 9 MEDARBEJDEROMSÆTNING

##### Regnskabspraksis

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Personaleomsætning</b>	%	<b>9,7</b>	<b>9,8</b>	<b>8,6</b>
Gennemsnitlige antal ansatte	antal	2.302	2.253	2.203
Fratrådte, KLH	antal	223	214	183
Fratrådte, RKE	antal	1	7	5
Fratrådte, CAI	antal	0	0	2
Fratrådte, mænd	antal	128	140	125
Fratrådte, kvinder	antal	96	81	65
Fratrådte, 0-25 år	antal	41	24	21
Fratrådte, 26-35 år	antal	42	50	49
Fratrådte, 36-49 år	antal	90	88	84
Fratrådte, 50-99 år	antal	51	59	36
Nyansatte, KLH	antal	282	252	278
Nyansatte, RKE	antal	2	8	6
Nyansatte, CAI	antal	0	0	0
Nyansatte, mænd	antal	168	152	173
Nyansatte, kvinder	antal	116	108	111
Nyansatte 0-25 år	antal	56	42	35
Nyansatte 26-35 år	antal	88	66	74
Nyansatte 36-49 år	antal	112	116	136
Nyansatte 50-99 år	antal	28	36	39

Stigningen i antal individer på 2,7% dækker over en stigning i antal fratrædelser på 4,2% og en stigning i antal ansættelser på 12%. Dette gør at personaleomsætningshastigheden stort set er uændret fra 2013 til 2014.

## NOTER

### Note

#### 10 OVERENSKOMSTER

##### **Regnskabspraksis**

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Ansættelser reguleret af overenskomster</b>	%	<b>67</b>	<b>68</b>	<b>68</b>
Ansættelser reguleret af overenskomster	antal	1.542	1.521	1.515

### 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 begge udvalg opdeles i medarbejdere og ledere. Medarbejdervalgte repræsentanter til CPHs bestyrelse indgår ikke i opgørelsen. Samme medarbejder kan deltage i begge udvalg. Pr. 31. december 2014 var to underdirektører og en medarbejder deltagende i begge udvalg.

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Samlet antal deltagere i formelle udvalg</b>	antal	<b>119</b>	<b>125</b>	<b>116</b>
Medarbejdere i				
Hovedsamarbejdsudvalg	antal	30	29	27
Ledere i Hovedsamarbejdsudvalg	antal	8	7	7
Medarbejdere i				
arbejdsmiljøorganisationen	antal	48	51	48
Ledere i				
arbejdsmiljøorganisationen	antal	33	38	34



## NOTER

### Note

#### 12 SYGEFRAVÆR OG ULYKKESFREKVENS

##### **Regnskabspraksis**

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

Sygefravær opgøres på basis af registrering i CPHs fraværssystemer.

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Sygefravær</b>	%	<b>4,76</b>	<b>4,87</b>	<b>5,30</b>
Sygefravær ved arbejdsulykker	%	0,15	0,17	0,17
<b>Ulykkesfrekvens</b>	antal pr. mio. arbejdstimer	<b>16,5</b>	<b>15,0</b>	<b>15,9</b>
Arbejdsulykker med fravær	antal	59	52	54

Stigningen i ulykkesfrekvens skyldes en mindre stigning i ikke-alvorlige arbejdsulykker, mens antallet af alvorlige arbejdsulykker er faldet.

### Note

#### 13 SUNDHEDSFREMMENDE TILTAG

##### **Regnskabspraksis**

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Helbredsundersøgelser</b>	antal	<b>340</b>	<b>341</b>	<b>344</b>
<b>Fysioterapeutiske behandlinger/massage</b>	antal	<b>792</b>	<b>799</b>	<b>380</b>

## NOTER

### Note

#### 14 MEDARBEJDERENGAGEMENT

##### **Regnskabspraksis**

I CPHs årlige engagementsundersøgelse opfordres samtlige medarbejdere til at svare på en række udsagn om udvikling, kommunikation og samarbejde, kultur og værdier, psykisk arbejdsmiljø samt strategi. Undersøgelsen blev i 2014 gennemført i september-oktober. Scoren for trivselsindekset er et gennemsnit for en række udsagn, der går direkte på trivsel på arbejdspladsen.

Alle fastansatte medarbejdere, inkl. faste vikarer, i CPH pr. 1. august 2014 kunne deltage i undersøgelsen og fik tilsendt en mail. Det gælder dog ikke fratrædende medarbejdere.

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Medarbejderengagement (trivselsindeks, gennemsnitscore)</b>	skala 0-100	<b>80</b>	<b>75</b>	<b>77</b>
Besvarelsesprocent	%	94	87	84

Læs mere på [side 37](#).

### Note

#### 15a KØNSFORDELING

##### **Regnskabspraksis**

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Kvinder i medarbejderstab</b>	%	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>33</b>
<b>Mænd i medarbejderstab</b>	%	<b>66</b>	<b>66</b>	<b>67</b>
<b>Kvinder i ledelse</b>	%	<b>25</b>	<b>27</b>	<b>25</b>
<b>Mænd i ledelse</b>	%	<b>75</b>	<b>73</b>	<b>75</b>
<b>Kvinder i bestyrelse (generalforsamlingsvalgte)</b>	%	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>
<b>Mænd i bestyrelse</b>	%	<b>83</b>	<b>83</b>	<b>83</b>

## 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	2014	2013	2012
Kvinder på barsel	antal	13	11	13
Mænd på fædreorlov, 2 uger	antal	45	51	73
Mænd på fædreorlov, 2-10 uger	antal	32	42	33

### Note

#### 16a ALDERSSAMMENSÆTNING

##### **Regnskabspraksis**

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Aldersgennemsnit</b>	år	<b>44,7</b>	<b>44,4</b>	<b>43,7</b>
+50 år	%	31,1	29,2	27
Anciennitet i snit	år	8,7	8,4	8,1
Medarbejdere, 0-25 år	antal	65	65	64
Medarbejdere, 26-35 år	antal	310	317	359
Medarbejdere, 36-49 år	antal	1.214	1.209	1.189
Medarbejdere, 50-99 år	antal	717	655	591
Ledere, 0-25 år	antal	0	0	0
Ledere, 26-35 år	antal	14	14	14
Ledere, 36-49 år	antal	129	130	118
Ledere, 50-99 år	antal	70	57	52

## NOTER

### Note

#### 16b SENIORER

##### **Regnskabspraksis**

Seniorseminar, herunder individuel rådgivning om bl.a. pension og efterlønsregler, tilbydes når medarbejderen bliver 55 år. Herefter indgår dette i de årlige MUS-samtaler. 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 seminaret.

	Enhed	2014	2013	2012
Seniorseminar	antal	0	12,8	0

I 2014 har der ikke været 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, og hvor oplysningerne ikke længere indgår i koncerntallene fra det tidspunkt, hvor lønudbetalingen til en medarbejder ophører. Lærlinge/kontorelever defineres som medarbejdere med en uddannelsesaftale.

	Enhed	2014	2013	2012
Lærlinge/kontorelever	antal	18	10	8
Studertermedhjælpere	antal	22	12	7

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

## NOTER

### Note

#### 17 ETNICITET

##### **Regnskabspraksis**

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Personer med dansk oprindelse</b>	%	<b>91</b>	<b>ikke opgjort</b>	<b>89</b>
<b>Indvandrere</b>	%	<b>7</b>	<b>ikke opgjort</b>	<b>8</b>
<b>Efterkommere</b>	%	<b>2</b>	<b>ikke opgjort</b>	<b>3</b>
<b>Mangfoldighedsstrategi (nyt mål for 2015)</b>	-	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>

CPH ønsker en mere mangfoldig sammensætning af medarbejdere og ledere, fordi erfaring viser at det betyder bedre trivsel og mere innovation. Derfor har CPH sat sig som mål for 2015 at udarbejde en mangfoldighedsstrategi, som fastlægger rammerne for, hvordan mangfoldigheden blandt CPHs medarbejdere styrkes.

### Note

#### 18a ANSVARLIG LEVERANDØRSTYRING

##### **Regnskabspraksis**

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

CPH har besluttet at indarbejde principperne i FN's Global Compact i CPHs standardkontrakt med forpagterne i lufthavnens shoppingcenter inden udgangen af 2015.

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Contract Management system</b>	-	<b>t. fase<sup>1</sup></b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>
<b>UNGC i nye kontrakter</b>	-	<b>a. fase<sup>2</sup></b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>

<sup>1</sup> Arbejdet med at implementere Contract Management systemet nåede tilbudsfasen i 2014.

<sup>2</sup> Arbejdet med at indarbejde FNGC principperne i forpagteres standardkontrakter nåede analysefasen i 2014.

## NOTER

### Note

#### 18b ØVRIGE SOCIALE OG ETISKE INDIKATORER

##### **Regnskabspraksis**

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

Diskriminationssager defineres som antal henvendelser vedrørende diskrimination modtaget af CPH.

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

	Enhed	2014	2013	2012
Uddannelse af security ansatte i menneskerettigheder	%	100	100	100
Diskriminationssager	antal	0	0	0
Kundeklager vedr. privatliv og følsomme oplysninger	antal	1	0	0

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

### Note

#### 19 CO<sub>2</sub> UDLEDNING, SCOPE 1 + 2

##### **Regnskabspraksis**

Mængden af udledt CO<sub>2</sub> (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<sub>2</sub>-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<sub>2</sub>-kilder er oplyst af Energistyrelsen. For el, naturgas og fjernvarme anvendes et rullende gennemsnit for de fem kalenderår, som ligger før rapporteringsåret.

	Enhed	2014	2013	2012
<b>CO<sub>2</sub> pr. passager, Scope 1 + 2</b>	kg	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	<b>1,4</b>
Samlet udledning	ton	30.101	31.039	31.505
Scope 1	ton	4.012	4.538	4.716
• Benzin	ton	19	26	30
• Diesel	ton	1.852	1.995	1.995
• Naturgas til køretøjer	ton	0	0	0
• Naturgas	ton	2.141	2.516	2.691
Scope 2	ton	27.089	26.502	26.789
• El	ton	24.524	23.475	26.278
• Fjernvarme	ton	2.564	3.027	3.016
Passagerer	antal	25.627.093	24.067.030	23.336.187

Forbruget af benzin og diesel er faldet i forhold til 2013/2012. Det skyldes bl.a. et mindre behov for snebekæmpelse grundet de meteorologiske forhold i 2014.

## NOTER

### Note

#### 20 CO<sub>2</sub> UDLEDNING, SCOPE 3

##### Regnskabspraksis

Opgørelsen af andre relevante indirekte CO<sub>2</sub> emissioner (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". Den er ligeledes afgrænset til kilder i form af forsyning og transport.

	Enhed	2014	2013	2012
<b>CO<sub>2</sub> pr. passager, Scope 3</b>	kg	<b>12,3</b>	<b>12,7</b>	<b>13,2</b>
Samlet udledning	ton	314.120	306.322	308.008
Fjernvarme/elektricitet	ton	23.332	24.398	27.707
Emissioner fra fly	ton	252.980	245.175	244.568
• Hovedmotorer	ton	239.009	231.623	230.413
• APU	ton	12.374	12.037	11.942
• Motorkøringer	ton	1.597	1.515	2.213
Oplandstrafik	ton	31.039	30.134	29.076
Airside trafik	ton	6.769	6.615	6.657
<b>Vedligeholdelse af ACA akkreditering på minimum niveau 3</b>	-	<b>opnået</b>	<b>n/a</b>	<b>n/a</b>

Emissionen fra fly og diverse trafik er steget grundet det øgede aktivitetsniveau i lufthavnen med 6,5% flere passagerer og 2,8% flere flyoperationer.

### Note

CPH opnåede i juni 2014 ACA klimacertificeringen på "Optimering"-niveau hos den internationale luftfartsorganisation ACI. Niveauet "Optimering" er det højeste opnåelige niveau uden køb af CO<sub>2</sub>-kvoter eller lignende og kræver, at lufthavnen opgør sin CO<sub>2</sub> udledning og fastsætter erklærede mål for reduktionen heraf. Derudover kræver "Optimering", at lufthavnen arbejder med tredjepartsengagement i lufthavnens samlede CO<sub>2</sub> opgørelse. Tredjeparter kan omfatte flyselskaber og forskellige tjenesteydere, for eksempel, uafhængige ground handling selskaber, flyvekontrolltjenesten 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.).

#### 21 DIREKTE ENERGIFORBRUG, SCOPE 1

##### Regnskabspraksis

CPH står for indkøb af energi til hele lufthavnen og videredistribuerer dette til andre virksomheder inden for lufthavnen. CPHs energiforbrug opgøres som den indkøbte mængde fratrasket 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	2014	2013	2012
<b>Direkte energiforbrug</b>	MWh	<b>17.488</b>	<b>19.886</b>	<b>20.765</b>
Benzin	m <sup>3</sup>	8	11	13
Diesel	m <sup>3</sup>	698	752	752
Naturgas	m <sup>3</sup>	955.914	1.120.885	1.199.477
Naturgas til køretøjer	m <sup>3</sup>	177	0	0

Forbruget af benzin og diesel er faldet i forhold til 2013/2012. Det skyldes bl.a. et mindre behov for snebekæmpelse grundet de meteorologiske forhold i 2014.

## NOTER

### Note

#### 22 INDIREKTE ENERGIFORBRUG, SCOPE 2

##### Regnskabspraksis

CPH står for indkøb af energi til hele lufthavnen og videredistribuerer dette til andre virksomheder inden for lufthavnen. CPHs energiforbrug opgøres som den indkøbte mængde fratrasket 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	2014	2013	2012
<b>Indirekte energiforbrug</b>	MWh	<b>78.675</b>	<b>81.502*</b>	<b>82.981</b>
Elkøb	MWh	97.691	97.463	98.659
Elforbrug	MWh	53.430	51.843	54.181
Fjernvarmekøb	GJ	197.764	238.735	229.049
Fjernvarmeforbrug	GJ	90.882	106.772*	103.681

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

### Note

#### 23 SAMLEDE ENERGIBESPARELSER, SCOPE 1 + 2

##### Regnskabspraksis

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Samlede energibesparelser</b>	MWh	<b>3.273</b>	<b>3.608</b>	<b>3.082</b>
El	MWh	1.936	1.933	2.654
Varme, herunder naturgas	MWh	1.337	1.674	428

Den positive udvikling på gennemførte energibesparelser skyldes et højt indsatsniveau. Læs mere om indsatsen på [side 40](#).



## 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, service-områder og administration i Københavns Lufthavn. Affald fra større bygge- og anlægsarbejder er udeladt.

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Genanvendelsesprocent</b>	%	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>18</b>
Genanvendelse	ton	683	762	779
Anden nyttiggørelse	ton	3.409	3.312	3.208
Bortskaffelse	ton	409	314	292
Total affaldsmængde	ton	4.501	4.388	4.280

Mængden af affald er steget i 2014 og genanvendelsesprocenten er faldet sammenlignet med 2013. Det skyldes stigningen i antallet af passagerer, sammenholdt med, at der ikke er sket væsentlige ændringer i måden affaldet håndteres på. 2014 har primært været brugt til at planlægge og forberede en række forskellige projekter, som skal implementeres i de kommende år med henblik på at opnå målet om, at mindst 50% af affaldet skal genanvendes i 2020.

### Note

#### 25 STØJ – ANTAL OPERATIONER

##### Regnskabspraksis

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Antal operationer (lokaltid, CET)</b>	antal	<b>251.799</b>	<b>244.944</b>	<b>242.997</b>
Starter på bane 12	%	0,3	0,0	0,2
Landinger på bane 12	%	0,7	0,3	0,4
Starter på bane 30	%	0,2	0,3	0,2
Landinger på bane 30	%	2,5	2,5	3,2
Starter på bane 04R	%	39,1	37,9	29,7
Landinger på bane 04R	%	2,3	3,0	1,6
Starter på bane 04L	%	0,2	0,6	0,7
Landinger på bane 04L	%	37,3	35,7	29,1
Starter på bane 22R	%	56,1	56,4	63,5
Landinger på bane 22R	%	0,4	0,5	0,6
Starter på bane 22L	%	4,2	4,8	5,6
Landinger på bane 22L	%	56,8	58,0	65,0
Motorkøringer	antal	1.075	985	974
Heraf tomgang	antal	655	577	472
Afvigelse fra vilkår	antal	8	3	0

I 2014 er der foretaget 1.075 motorafprøvninger, heraf er 420 motorkøringer og 655 tomgangskøringer. Det er en mindre stigning i antallet af motorkøringer og en væsentlig stigning i antallet af tomgangskøringer. I 2014 er der indberettet otte afvigelser fra bestemmelserne til miljømyndighederne.

## NOTER

### Note

#### 26 STØJ – 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 fly-type og tidspunkt på døgnet, lokaltid CET, indgår i beregningerne. Som grundlag for beregningerne anvendes årets tre mest trafikerede måneder. TDENL står for Total Day Evening Night Level og er en beregningsmetode, som bruges til løbende overvågning af støjpåvirkning i og omkring lufthavne og flyvepladser. Metoden, som udtrykker støjpåvirkningen i et enkelt tal, TDENL-værdien, er anbefalet af Miljøstyrelsen og baseret på DENL, som man bruger til støjkortlægning omkring lufthavne. DENL er det konstante, ækvivalente A-vægtede lydtryk gennem en gennemsnitlig 24 timers periode, tillagt 5 dB for støjhændelser om aftenen (19:00-22:00) og 10 dB for støjhændelser om natten (klokken 22:00-7:00). Miljøstyrelsen har i lufthavnens miljøgodkendelse af støj fra flytrafik i Københavns Lufthavn fastsat en grænseværdi svarende til 147,4 dB i TDENL med en tolerance på 1 dB, for støjpåvirkningen.

	Enhed	2014	2013	2012
<b>TDENL</b>	dB	<b>144,5</b>	<b>144,4</b>	<b>144,7</b>

På årsbasis er antallet af operationer steget 2,8%. I de tre mest trafikerede måneder er trafikken steget fra i alt 66.888 operationer i 2013 til 69.098 operationer i 2014 – en stigning på 3,3% svarende til 0,14 dB. Fordelingen af operationerne på hhv. dag, aften og nat er ændret lidt fra 2013 til 2014. Der var således relativt lidt flere starter i dagperioden i 2014, mens der omvendt var lidt færre landinger i dagperioden i 2014 end i 2013.

### Note

#### 27 STØJ – MAKSIMALNIVEAU FRA STARTER OG LANDINGER I NATPERIODEN

##### **Regnskabspraksis**

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Maksimalniveau fra starter og landinger i natperioden</b>	antal	<b>19</b>	<b>23</b>	<b>22</b>

Der er i 2014 registreret 19 støjhændelser over 80 dB. Ti støjhændelser er registreret på 81 dB, der ikke sendes til behandling hos Trafikstyrelsen (TS) jf. regnskabspraksis.

Støjhændelser på eller over 82 dB (over eller lig 81,5 dB) behandles af CPH, jfr. Kommissoriet for Forhåndsgodkendelsesudvalget for Nattrafik (FUNA). I årets løb er der registreret ni støjhændelser på 82 dB eller over. En støjhændelse er blevet videre-sendt til Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen konstaterede at denne hændelse ikke var en overtrædelse af de støjbegrænsende bestemmelser, idet de vurderede at meteorologien spillede væsentligt ind på denne støjregistrering. De otte andre støjhændelser er jævnfør kommissoriet i FUNA ikke blevet fremsendt til Trafikstyrelsens behandling.

Antallet af registrerede støjhændelser over 80 dB ligger på et lavt niveau tilsvarende årene før. Dette skyldes især brugen af mindre støjende fly samt at flyselskaberne opererer flyene med omtanke i natperioden.

## NOTER

### Note

#### 28 LUFTKVALITET

##### **Regnskabspraksis**

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

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>NO</b>	µg/m <sup>3</sup>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>4</b>
<b>NO<sub>2</sub></b>	µg/m <sup>3</sup>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>16</b>
<b>PM<sub>2,5</sub></b>	µg/m <sup>3</sup>	<b>n/a</b>	<b>12</b>	<b>11</b>
CO	ton	839	827	710
NO <sub>x</sub>	ton	989	932	975
SO <sub>x</sub>	ton	104	101	100
THC	ton	113	110	121

Der er sket et fald i luftens indhold af NO og NO<sub>2</sub>. Det skal primært tilskrives udefrakommende faktorer, idet aktiviteterne i lufthavnen ikke er faldet, og da eksterne kilder har stor indflydelse på koncentrationerne af disse stoffer.

Der har i 2014 været fejl på det udstyr, som måler PM<sub>2,5</sub>. Det er derfor ikke muligt at generere en årsmiddelværdi, som er sammenlignelig med de tidligere års målinger. Det er dog sandsynliggjort, at grænseværdien på 25 µg/m<sup>3</sup> er overholdt.

På alle parametre ses en mindre stigning i flyenes emissioner. Det skyldes hovedsageligt stigningen i antallet af flyoperationer på 2,8%.

## NOTER

### Note

#### 29 DRIKKEVAND

##### **Regnskabspraksis**

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

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Drikkevand pr. passager</b>	liter	<b>7,5</b>	<b>8,1</b>	<b>8,6</b>
Drikkevand	m <sup>3</sup>	191.285	188.381	200.561
Sekundavand	m <sup>3</sup>	41.546	34.586	36.076
Samlet forbrug	m <sup>3</sup>	232.831	222.967	236.637

### Note

#### 30 SPILDEVAND

##### **Regnskabspraksis**

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

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Spildevand</b>	m <sup>3</sup>	<b>354.483</b>	<b>360.802</b>	<b>363.283</b>
Bly	kg	0,4	0,2	0,1
Cadmium	kg	0,0	0,1	0,1
COD	kg	130.058	137.623	123.016
Detergenter	kg	540	713	725
Kobber	kg	5,2	5,0	4,5
Krom	kg	0,2	0,5	0,3
Olie og fedt	kg	3.307	4.509	4.364
Total-N	kg	26.219	25.771	23.197
Total-P	kg	2.175	2.068	1.760
Nikkel	kg	0,7	0,7	0,9
Zink	kg	26,1	26,8	23,8

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

## NOTER

### Note

#### 31 OVERFLADEVAND

##### **Regnskabspraksis**

Københavns Lufthavn dækker et areal på 11,8 km<sup>2</sup>. For at sikre at lufthavns 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, N, P, brændstof, tungmetaller, glykol, ammonium og myresyre.

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

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

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Overfladevand, samlet mængde</b>	m <sup>3</sup>	<b>2.936.640</b>	<b>2.069.283</b>	<b>2.005.597</b>
Oliespild, antal	antal	143	106	116
Oliespild, mængde	liter	2.665	1.626	1.839
Tanket fuel	liter	985.551.360	935.305.639	934.043.106

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

Antallet af registrerede oliespild er steget i forhold til 2013. Den samlede mængde er ligeledes steget. Da der er tale om utilsigtede hændelser kan der forekomme relativt store udsving fra år til år.

## NOTER

### Note

#### 32 BANEAFISNING – FORBRUG AF FORMIAT

##### **Regnskabspraksis**

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Forbrug af formiat</b>	ton	<b>566</b>	<b>1.143</b>	<b>1.294</b>

Forbruget af formiat er faldet i 2014. Dette skyldes, at de meteorologiske forhold har gjort, at behovet for afisning af bl.a. banerne har været relativt lille.

### Note

#### 33 FLYAFISNING – GLYKOLFORBRUG

##### **Regnskabspraksis**

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

Forbruget opgøres ud fra handlernes aktuelle forbrug.

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Glykolforbrug</b>	m <sup>3</sup>	<b>389</b>	<b>684</b>	<b>534</b>
Opsamlet glykol	m <sup>3</sup>	197	377	294

Glykolforbruget er meget afhængigt af vejret, og der kan derfor ses store forskelle i forbrug over en årrække. Faldet i 2014 skyldes derfor de meteorologiske forhold.

Opsamlingsprocenten kan f.eks. påvirkes af, hvor meget det blæser i løbet af vinteren og under de-icing. Opsamlingsprocenten har siden 2008 varieret fra 48,5% til 65,5%

## NOTER

### Note

#### 34 UKRUDTSMIDLER

##### **Regnskabspraksis**

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Ukrudtsmidler</b>	liter	<b>147</b>	<b>178</b>	<b>196</b>

Reduktionen i forbruget i 2014 i forhold til tidligere år afspejler testforsøg med ikke glyphosat-baserede udkrudtsbekæmpelsesmidler (teknisk eddikesyre og produktet Ecostyle). Testforsøg vil fortsætte i 2015.

### Note

#### 35 ROSKILDE LUFTHAVN – ANTAL OPERATIONER

##### **Regnskabspraksis**

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

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Trafikudvikling, passagerer</b>	antal	<b>24.082</b>	<b>30.384</b>	<b>29.804</b>
<b>Antal operationer</b>	antal	<b>66.456</b>	<b>72.649</b>	<b>73.867</b>
Starter på bane 11	%	17,6	14,0	12,6
Landing på bane 11	%	18,7	15,5	14,0
Starter på bane 29	%	11,4	12,6	14,9
Landing på bane 29	%	11,6	12,6	14,9
Starter på bane 03	%	3,1	4,2	1,8
Landing på bane 03	%	3,1	4,4	1,9
Starter på bane 21	%	17,9	19,2	20,7
Landing på bane 21	%	16,6	17,5	19,2
Motorafprøvninger	antal	390	498	444
Heraf tomgang	antal	145	195	217
Afviselser fra vilkår	antal	0	1	0

I 2014 blev der foretaget 390 motorafprøvninger heraf var 245 motorkøringer og 145 tomgangskøringer. Efter nogle år med stigende antal motorafprøvninger faldt antallet af motorafprøvninger i 2014 med 22% i forhold til i 2013. Der er ikke konstateret afviselser fra motorkøringsbestemmelserne i 2014.

## NOTER

### Note

#### 36 ROSKILDE LUFTHAVN – CO<sub>2</sub> UDLEDNING, SCOPE 1 + 2

##### Regnskabspraksis

Mængden af udledt CO<sub>2</sub> (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<sub>2</sub>-kilder.

Emissionsfaktorer er oplyst af Energinet.dk for så vidt angår el. Emissionsfaktorer for øvrige CO<sub>2</sub>-kilder er oplyst af Energistyrelsen. For el og naturgas anvendes et rullende gennemsnit for de fem kalenderår, som ligger før rapporteringsåret.

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Samlet udledning af CO<sub>2</sub></b>	ton	<b>534</b>	<b>630</b>	<b>657</b>
Scope 1	ton	215	271	249
• Benzin	ton	0	1	1
• Diesel	ton	62	91	83
• Naturgas	ton	153	179	166
Scope 2 (elforbrug)	ton	319	359	407

### 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	2014	2013	2012
<b>Direkte energiforbrug</b>	MWh	<b>980</b>	<b>1.221</b>	<b>1.125</b>
Naturgas	m <sup>3</sup>	68.209	79.678	73.881
Benzin	m <sup>3</sup>	0	0	0
Diesel	m <sup>3</sup>	23	34	31



## 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	2014	2013	2012
<b>Indirekte energiforbrug (elforbrug)</b>	MWh	<b>695</b>	<b>792</b>	<b>840</b>

### 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 eksternt firma, som arbejder efter Dansk Energis "Code of Conduct".

	Enhed	2014	2013	2012
<b>Energibesparelser</b>	MWh	<b>0</b>	<b>143</b>	<b>301</b>
El	kWh	0	142.500	21.481
Naturgas	kWh	0	0	279.367

Der er ikke gennemført energibesparende tiltag i Roskilde Lufthavn i 2014.

## 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	2014	2013	2012
Vandforbrug	m <sup>3</sup>	4.244	5.091	4.903

Vandforbruget i 2014 er faldet proportionelt med antal passagerer.

## GLOBAL COMPACT INDEKS

CPH tilsluttede sig i 2011 FN's Global Compact og har siden rapporteret årligt om sine fremskridt i indarbejdelsen af de ti principper i forretningens drift og udvikling. Nedenfor beskrives hvordan de enkelte principper er integreret i CPHs strategier og processer. I foråret 2015 vil CPH lancere en hjemmeside med oplysninger og lettilgængelige fakta om Københavns Lufthavns ansvarlige drift og udvikling.

### MENNESKERETTIGHEDER

#### CPH støtter og respekterer menneskerettighederne

- CPH har udarbejdet en Code of Conduct for medarbejdere. Den har som formål at understøtte dem i situationer, hvor der opstår dilemmaer og sikre, at samspillet mellem medarbejdere og med omverdenen er baseret på sunde, etiske principper.
- CPH udarbejdede i 2012 en Code of Conduct for leverandører. Denne forpligter CPHs leverandører til at efterleve de ti principper i FN's Global Compact og har siden 2012 været et fast tillæg til alle standardkontrakter med leverandører. Læs mere på [side 38](#) og i [note 18a](#) i det ikke-finansielle regnskab. Læs Code of Conduct til leverandører: [www.cph.dk/om-cph/csr/indkob](http://www.cph.dk/om-cph/csr/indkob).
- CPH påbegyndte i 2014 en proces for indarbejdelse af FN's Global Compact principper i standardkontrakter med forpagtere i CPHs shoppingcenter. Læs mere på [side 38](#) og i [note 18a](#) i det ikke-finansielle regnskab.

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

- Overholdelse af menneskerettighederne er en integreret del af uddannelsen og træningen af alle CPHs vagtfunktionærer. Læs mere i [note 18b](#) i det ikke-finansielle regnskab.
- I forbindelse med udstedelse af ID-kort til alle, der arbejder på lufthavnsområdet, får CPH oplyst personlige data. Disse oplysninger behandles og opbevares i et separat system i henhold til persondataloven, hvormed der sikres fuld fortrolighed. I overensstemmelse med TV-overvågningsloven og persondataloven er der fastlagt klare procedurer for CPHs behandling af data, der opsamles i forbindelse med overvågning af Københavns Lufthavns område. CPH har i 2014 modtaget en klage relateret til anvendelse eller håndtering af personfølsomme oplysninger og data. Se [note 18b](#) i det ikke-finansielle regnskab.

### ARBEJDSTAGERRETTIGHEDER

#### CPHs medarbejdere har organisations- og forhandlingsfrihed

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

#### CPH eliminerer alle former for tvangsarbejde

- Arbejdets art, arbejdsvilkår og arbejdstider er fastlagt i den kollektive overenskomst og dansk arbejdsret.
- Codes of conduct for henholdsvis medarbejdere, leverandører og forpagtere nævnt under menneskerettigheder understøtter også arbejdet med dette område.

#### CPH eliminerer børnearbejde

- CPH indgår ikke ansættelsesaftaler med personer under 15 år.
- Codes of conduct for henholdsvis medarbejdere, leverandører og forpagtere nævnt under menneskerettigheder understøtter også arbejdet med dette område.

#### CPH eliminerer diskrimination i relation til arbejds- og ansættelsesforhold

- CPH rekrutterer og forfremmer udelukkende baseret på faglige og personlige kvalifikationer. Derfor er lønforhold for mænd og kvinder også ens.
- I 2015 vil CPH udarbejde en strategi for mangfoldighed, som fastlægger rammerne for, hvordan CPH kan styrke og udnytte mangfoldigheden blandt sine medarbejdere. Læs mere på [side 37](#) og i [note 17](#) i det ikke-finansielle regnskab.
- CPH har i 2014 ikke haft nogle diskriminationssager. Se [note 18b](#) i det ikke-finansielle regnskab.

## GLOBAL COMPACT INDEKS

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

### MILJØ

#### CPH støtter en forsigtighedstilgang til miljømæssige udfordringer

- CPH har i 2014 opdateret sin Klima- og miljøpolitik, der understøtter CPHs forsigtighedstilgang til miljømæssige udfordringer. For at forhindre forureningen fra driften af lufthavnene, har CPH overvågningsprogrammer for flystøj, luftkvalitet, grundvand, jordforurening, spildevand og regnvand. Læs CPHs opdaterede Klima- og miljøpolitik. [www.cph.dk/om-cph/csr/miljo-og-energi](http://www.cph.dk/om-cph/csr/miljo-og-energi).
- I CPH er miljø en integreret del af virksomhedens risikostyring, se [side 47](#).
- Codes of conduct for henholdsvis medarbejdere, leverandører og forpagtere nævnt under menneskerettigheder understøtter også arbejdet med dette område.

#### CPH tager initiativer til at styrke den miljømæssige ansvarlighed

- CPH har vedtaget en række konkrete langsigtede mål inden for områderne; CO<sub>2</sub> reduktion, energibesparelser og genanvendelse af affald. Læs mere om indsatsen på [siderne 39-43](#).
- Codes of conduct for henholdsvis medarbejdere, leverandører og forpagtere nævnt under menneskerettigheder understøtter også arbejdet med dette område.

#### CPH fremmer udvikling og indførelse af miljøvenlige teknologier

- For at leve op til CPHs målsætning om CO<sub>2</sub> neutral vækst er det nødvendigt, at CPH benytter sig af miljøvenlige teknologier i udviklingen af lufthavnene.
- CPH påbegyndte i 2010 etableringen af et grundvandskøleanlæg kaldet ATES (Aquifer Thermal Energy Storage). Anlægget forventes færdigt i 2015 og bliver blandt Nordeuropas største af sin slags med den primære funktion at komfortkøle og sekundært opvarme terminalbygningerne. Anlægget har bidraget til en stor andel af opnåede energibesparelser. Læs mere på [siderne 40-41](#).
- CPH installerede i juni i 2014 sit første solcelleanlæg, som i sidste halvdel af 2014 producerede 54.556,95 kWh. Anlægget bidrager med værdifuld erfaring omkring mulighederne for egen elproduktion.

- I 2014 åbnede CPH en CNG gastankstation i samarbejde med HMN Gashandel og investerede i seks gasbiler. Fremover vil det ved hver udskiftning af CPHs køretøjer blive vurderet, om der er mulighed for at udskifte til gasbiler.

### ANTI-KORRUPTION

#### CPH bekæmper alle former for korruption, herunder bestikkelse og afpresning

- CPH lancerede i 2012 en whistleblower-ordning i overensstemmelse med den almindelige praksis for god virksomhedsledelse, hvor medarbejdere og andre interessenter med tilknytning til CPH i god tro kan foretage anonyme eller ikke-anonyme indberetninger om alvorlige forhold. Læs mere om whistleblower-ordningen på [www.cph.dk/om-cph/csr/whistleblowerordning](http://www.cph.dk/om-cph/csr/whistleblowerordning).
- Codes of conduct for henholdsvis medarbejdere, leverandører og forpagtere nævnt under menneskerettigheder understøtter også arbejdet med dette område.

---

# PÅTEGNINGER

## 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](http://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 62](#) 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 2014 for Københavns Lufthavne A/S. Koncernregnskabet udarbejdes efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU, og årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven. Koncernregnskabet og årsregnskabet udarbejdes herudover i overensstemmelse med yderligere danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Ledelsesberetningen udarbejdes ligeledes efter danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

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

Koncernregnskabet og årsregnskabet giver efter vores opfattelse et retvisende billede af koncernens og selskabets finansielle stilling pr. 31. december 2014 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2014.

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 opgjort i henhold til principper herfor. Den ikke-finansielle rapportering giver en balanceret og redelig præsentation af virksomhedens sociale og miljømæssige præstation.

København, 26. februar 2015

### Direktion



Thomas Woldbye  
Adm. Direktør

### Board of Directors



Lars Nørby Johansen  
Formand



David Stanton  
Næstformand



Simon Geere  
Næstformand



John Bruen



Janis Kong



Chris Ireland



Stig Gellert



Ulla Thygesen



Jesper Bak Larsen

## DEN UAFHÆNGIGE REVISORS PÅTEGNING

### Til aktionærerne i Københavns Lufthavne A/S

#### PÅTEGNING PÅ KONCERNREGNSKABET OG ÅRSREGNSKABET

Vi har revideret koncernregnskabet og Årsregnskabet for Københavns Lufthavne A/S for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2014, side 58-99 og side 140-151, der omfatter resultatopgørelse, aktiver, passiver, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis, for såvel koncernen som selskabet samt totalindkomstopgørelse og pengestrømsopgørelse for koncernen. Koncernregnskabet udarbejdes efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og årsregnskabet udarbejdes efter årsregnskabsloven. Koncernregnskabet og årsregnskabet udarbejdes herudover i overensstemmelse med danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

#### Ledelsens ansvar for koncernregnskabet og årsregnskabet

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

#### Revisors ansvar

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

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

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



## DEN UAFHÆNGIGE REVISORS PÅTEGNING

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

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

### Konklusion

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet giver et retvisende billede af koncernens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2014 samt af resultatet af koncernens aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2014 i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Det er endvidere vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2014 samt af resultatet af selskabets aktiviteter for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2014 i overensstemmelse med årsregnskabsloven og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

### UDTALELSE OM LEDELSESBERETNINGEN

Vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen, side 3-57. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af koncernregnskabet og årsregnskabet. Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med koncernregnskabet og årsregnskabet.

København, 26. februar 2015

### PricewaterhouseCoopers

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab



Mogens Nørgaard Mogensen  
statsautoriseret revisor



Brian Christiansen  
statsautoriseret revisor

## DEN UAFHÆNGIGE REVISORS ERKLÆRING OM IKKE-FINANSIELLE OPLYSNINGER

Københavns Lufthavne A/S har engageret os med henblik på at opnå en begrænset sikkerhed for pålideligheden af de ikke-finansielle oplysninger, som fremgår af [side 100-132](#) i Københavns Lufthavne A/S' årsrapport for 2014, herunder udtrykke vores konklusion, om

- hvorvidt Københavns Lufthavne A/S har udarbejdet en dokumenteret vurdering af væsentligheden som beskrevet på [side 105-107](#) i forbindelse med fastlæggelse af indholdet i de ikke-finansielle oplysninger,
- hvorvidt årsrapporten for 2014, omfattende både finansielle og ikke-finansielle oplysninger, er aflagt i overensstemmelse med FN's Global Compact-principperne som beskrevet på [side 131-132](#),
- hvorvidt oplysningerne på [side 104-130](#) er blevet aflagt i overensstemmelse med regnskabspraksis for ikke-finansielle oplysninger.

### Kriterier for udarbejdelse af ikke-finansielle oplysninger

De ikke-finansielle oplysninger, der fremgår af årsrapporten for 2014, omfatter CSR-forhold og -påvirkninger fra selskabets lufthavne i København og Roskilde. Kriterierne for udarbejdelse af de ikke-finansielle oplysninger og indikatorer fremgår af den beskrevne regnskabspraksis for ikke-finansielle

oplysninger på [side 104-130](#). Den anvendte proces for vurdering af væsentlighed og fastlæggelse af indholdet af de ikke-finansielle oplysninger fremgår på [side 105-107](#) i årsrapporten for 2014, ligesom årsrapportens efterlevelse af FN's Global Compact-principperne fremgår af [side 131-132](#).

### Ansvarsforhold

Selskabets ledelse har ansvaret for udarbejdelse af de ikke-finansielle oplysninger, herunder for etablering af registrerings- og interne kontrolsystemer til sikring af et pålideligt rapporteringsgrundlag, for fastsættelsen af en acceptabel regnskabspraksis for ikke-finansielle oplysninger samt for valget af ikke-finansielle oplysninger og indikatorer, der skal indsamles. Vores ansvar er på grundlag af vores vurdering at udtrykke en konklusion om pålideligheden af de ikke-finansielle oplysninger.

### Anvendte standarder og begrænsninger

Vi har tilrettelagt og udført vores arbejde i overensstemmelse med den internationale erklæringsstandard ISAE 3000 (Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information) med det formål at opnå begrænset sikkerhed for, at de ikke-finansielle oplysninger i årsrapporten for 2014 ikke indeholder vigtige fejloplysninger, og for, at de ikke-finansielle oplysninger

er i overensstemmelse med den fastlagte regnskabspraksis for ikke-finansielle oplysninger. Den opnåede sikkerhed er begrænset, da vores arbejde – sammenlignet med arbejdet i forbindelse med en erklæring med rimelig grad af sikkerhed – er begrænset til først og fremmest forespørgsler, interviews og analytiske procedurer relateret til registrerings- og kommunikationssystemer, data og underliggende dokumentation.

### Metode og omfang af det udførte arbejde

Baseret på en vurdering af væsentlighed og risiko har vores arbejde omfattet:

- Adgang til arbejds papirer og interviews med nøglemedarbejdere hos Københavns Lufthavne A/S for at sikre, at Københavns Lufthavne A/S' proces for vurdering af væsentlighed og fastlæggelse af indholdet i de ikke-finansielle oplysninger er dokumenteret og er blevet overholdt som beskrevet.
- En vurdering af, hvordan Københavns Lufthavne A/S har rapporteret i forhold til de ti principper, der omfatter af FN's Global Compact.

## DEN UAFHÆNGIGE REVISORS ERKLÆRING OM IKKE-FINANSIELLE OPLYSNINGER

- Forespørgsler vedrørende procedurer og metoder samt udvalgte interviews med de ansvarlige for data og rapportering, herunder stikprøvevis test af den underliggende dokumentation for at sikre, at de ikke-finansielle oplysninger er blevet indarbejdet i overensstemmelse med den fastlagte regnskabspraksis for ikke-finansielle oplysninger.

Det er vores vurdering, at den indhentede dokumentation udgør et tilfredsstillende grundlag for vores konklusion.

### Konklusion

Baseret på vores arbejde er vi ikke blevet bekendt med forhold, der afholder os fra at vurdere,

- at Københavns Lufthavne A/S har foretaget en dokumenteret væsentlighedsvurdering som beskrevet i forbindelse med fastlæggelsen af indholdet af ikke-finansielle oplysninger på side 105-107,
- at Københavns Lufthavne A/S' årsrapport for 2014 er i overensstemmelse med FN's Global Compact-principperne som beskrevet på side 131-132,
- at de angivne oplysninger på siderne 104-130 er udarbejdet i overensstemmelse med den beskrevne regnskabspraksis for ikke-finansielle oplysninger.

København, den 26. februar 2015

### PricewaterhouseCoopers

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab



Brian Christiansen  
statsautoriseret revisor



Jens Pultz Pedersen  
civilingeniør, HD