



CPH

Vi rejser mod fremtidens lufthavn

Københavns Lufthavne
Koncernårsrapport 2019

Koncernårsrapport 2019

I henhold til årsregnskabslovens § 149, stk. 2 er Koncernårsrapport 2019 et uddrag af Københavns Lufthavns fuldstændige årsrapport. Den fuldstændige årsrapport, inklusiv årsrapporten for moderselskabet, Københavns Lufthavne A/S (side 119-132) og den lovpligtige redegørelse for virksomhedsledelse, kan downloades på www.cph.dk/om-cph/investorer. Efter godkendelse på generalforsamlingen kan den fuldstændige årsrapport også rekvireres hos Erhvervsstyrelsen.

På [side 60](#) fremgår fordeling af årets resultat samt foreslået udbytte.

Generalforsamling

Ordinær generalforsamling afholdes den 2. april 2020 kl. 15:00 i Vilhelm Lauritzen Terminalen.

Redegørelse for samfundsansvar

De lovpligtige redegørelser for samfundsansvar og det underrepræsenterede køn i henhold til årsregnskabslovens § 99a og b gives i ledelsesberetningens sektioner *Forretningsmiljø & -model* og *Risikostyring & risici* samt i afsnittet *Performance*. I disse sektioner redegør Københavns Lufthavne A/S (CPH) for, hvordan vi i 2019 har arbejdet med de ikke-finansielle forretningsmål, og hvilke resultater vi har opnået i årets løb. For en uddybende, kvantificeret beskrivelse af CR-resultater opnået i 2019 henvises til det ikke-finansielle regnskab på [side 99-109](#).

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 vedr. forventninger til den fremtidige udvikling, herunder især fremtidig omsætning, driftsresultat, forretningsmæssig ekspansion og investeringer. Sådanne udsagn er usikre og forbundet med risici, idet mange faktorer, hvoraf en del vil være uden for CPH's kontrol, kan medføre, at den faktiske udvikling afviger væsentligt fra de forventninger, som indeholdes i årsrapporten. Sådanne faktorer omfatter bl.a. generelle økonomiske og forretningsmæssige forhold, ændringer i valutakurser, efterspørgsel efter CPH's serviceydelser, konkurrencefaktorer inden for luftfartsindustrien, driftsmæssige problemer i en eller flere af koncernens forretninger og usikkerheder vedrørende køb og salg af virksomheder. Se endvidere afsnittet *Risikostyring & risici* på [side 47-48](#).

Københavns Lufthavne A/S

Lufthavnsboulevarden 6
2770 Kastrup
Danmark

Tlf. 3231 3231
E-mail cphweb@cph.dk
Web www.cph.dk
CVR-nr. 14 70 72 04
Stiftet 19. september 1990
Hjemsted Tårnby Kommune

Benævnelser

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

Københavns Lufthavn

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

Roskilde Lufthavn

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

Udgivet af Københavns Lufthavne A/S

Design og layout

Kontrapunkt

ISSN: 1904-2566

Indhold

Ledelsesberetning

Overblik

Fra bestyrelsen & ledelsen	5
Årsrapporten på 5 min	7
Bæredygtig luftfart	12
Forretningsmiljø & -model	13
Forretningsstrategi	15
Forventninger	17

Performance

Aeronautisk forretning	19
Passagerer	21
Ruteudvikling	24
Roskilde Lufthavn	26
Ikke-aeronautisk forretning	27
Investeringer	29

Corporate responsibility

Global Compact	31
FN's verdensmål	32
Klima	33
Samfund & naboskab	35
Miljø & støj	36
Affald & genanvendelse	37
Attraktiv arbejdsplads	38
Arbejdsmiljø	40
Forretningsetik & menneskerettigheder	41

Beskatning

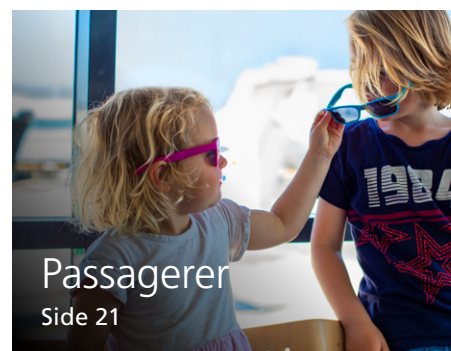
Beskatning & værdi	43
--------------------------	----

Safety & risikostyring

Safety	46
Risikostyring & risici	47

Ledelsesinformation & aktier

Aktierelateret information	50
Selskabsledelse	51
Bestyrelse & direktion	52



Koncernregnskab

Konsolideret finansiel redegørelse & regnskab

Finansiel redegørelse	56
Resultatopgørelse	56
Totalindkomstopgørelse	57
Balance	58
Egenkapitalopgørelse	60
Pengestrømsopgørelse	62
Noter, finansielt regnskab	64

Konsolideret ikke-finansielt regnskab (ikke revideret)

Corporate responsibility, ESG & KPI oversigt	100
Noter, ikke-finansielt regnskab	101

Erklæring & påtegninger

Ledespåtegning	111
Den uafhængige revisors revisionspåtegning	112
Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed	116



Antal rejsende i 2019

30,3 mio.

Overblik

CPH omstiller sig til fremtiden

Vi er i hastig forandring på rejsen mod fremtidens bæredygtige lufthavn. Vejen til omstillingen er dog ikke uden udfordringer med store initiativer for at reducere luftfartens påvirkning af klimaet, pres på indtægterne, investeringer for milliarder og en usikker verdensøkonomi. Det giver spændende muligheder og udfordringer. Dem skal vi løse i samarbejde med vores partnere, myndigheder og kunder. Det har vi lagt en ny strategi for.

Siden 1925 har Københavns Lufthavn været med til at skabe rejsemuligheder, forretning og oplevelser for millioner af mennesker. Flyrejser giver ikke blot kulturel og social værdi. Hver eneste flyrute skaber velstand for hele Danmark. Derfor skal vi ikke flyve mindre men mere bæredygtigt og tage større hensyn til klimaet.

I den nationale luftfartsstrategi fra 2017 vurderes det, at luftfarten samlet bidrager med mindst DKK 30 mia. årligt til Danmarks velstand. Alene i lufthavnen arbejder der i dag omkring 22.100 mennesker i flere end 1.000 virksomheder. Kort sagt: rejser skaber jobs, indtægter og velfærd. 2019 var ingen undtagelse.

Det blev et travlt år med tæt på 30,3 mio. rejsende og 188 direkte ruter til og fra CPH. Vi nåede en milepæl den 4. juni, hvor H.K.H. Kronprins Frederik kunne indvie Finger E – et nyt terminalbyggeri til samlet knap DKK 2 mia., der skaber mere plads til de rejsende og til de store fly på de lange ruter ud af Europa.

Klimamæssigt og finansielt bæredygtigt

Resultatet før skat faldt i 2019 med 8,7% til knap DKK 1,3 mia. – primært på grund af lavere takster, det vil sige den pris flyselskaberne betaler for at bruge lufthavnens infrastruktur og serviceydelser.

Skal vi skal lykkes med den videre udvikling af lufthavnen, er der behov for stabile ramme-

vilkår og et forudsigeligt økonomisk fundament, så vidt det er muligt. Lufthavnen skal være både finansielt og klimamæssigt bæredygtig. Men der er voksende pres på forretningen Københavns Lufthavn A/S, hvor der de senere år er investeret omkring DKK 2 mia. årligt i at udvikle lufthavnen.

De rekordhøje investeringer er i dag markant større end vores resultat før skat. Dertil kommer, at vores cash-flow er sat yderligere under pres på grund af usikkerhed om verdensøkonomien, Brexit, handelskrig og corona virus (COVID-19). Den situation er ikke holdbar.

Med den øgede globale usikkerhed er det derfor ikke sikkert, at alle de ønskede og planlagte investeringer er realiserbare i forhold til det cash flow, der er til rådighed. Vi vil derfor løbende vurdere og tilpasse investeringsniveauet i forhold til den økonomiske og risikomæssige udvikling.

Ny strategi for fremtidens lufthavn

I 2019 lancerede CPH en ny strategi. Målet med den er at udvikle fremtidens lufthavn og være *Architects of the future Airport*. Strategien bygger videre på vores fundament af effektiv og sikker drift, men fokuserer i høj grad også på vores rolle i samfundet, en bæredygtig udvikling og endnu et løft af passageroplevelsen.

De rejsende, flyselskaberne og resten af kunderne skal endnu mere i fokus. Vi skal tænke innovativt og simplificere, så hverdagen bliver nemmere og oplevelsen endnu bedre for alle, der bruger lufthavnen.

Vi har identificeret en række centrale indsatsområder – en række take-offs, der skal drive

ny udvikling og forandring. De handler bl.a. om bæredygtig luftfart, om at inddrage vores omverden endnu mere i arbejdet med at skabe fremtidens lufthavn – og om at sætte fart på digitaliseringen og udvikle fremtidens job og kompetencer (læs mere på [side 15-16](#)).

Partnerskaber og klimamål

Lufthavnens økonomiske styrke og den nødvendige grønne omstilling hænger uløseligt sammen. Udviklingen af fremtidens lufthavn kan derfor ikke adskilles fra ambitiøse mål på klima- og miljøområdet.

I 2019 certificerede *Airports Council International* driften af lufthavnen som CO₂-neutral. Det har vi opnået dels ved egen kraft, dels ved at støtte et certificeret klimaprojekt i Laos. Det er det højeste mulige niveau i ACA-programmet (*Airport Carbon Accreditation*). Vores næste mål er, at driften skal være helt emissionsfri i 2030, inklusiv transport til og fra lufthavnen.

I 2019 samarbejdede den danske luftfartsbranche om at lancere et klimaudspil. Ambitionen er at omstille dansk luftfart til at være uden CO₂-udledning i 2050, men det kræver udvikling af ny teknologi, hvis vi skal lykkes med at gå forrest i den globale, grønne omstilling af luftfarten.

Gennem etableringen af luftfartens klimafond og vores aktive deltagelse i regeringens klimapartnerskab for luftfarten kan vi sammen med forskere, politikere og klimaorganisationer sætte retning og fart på omstillingen til bæredygtig luftfart.

Nye rammer for udviklingen af CPH

Den grønne omstilling, det voksende behov for at flyve til og fra Danmark og den



teknologiske udvikling betyder, at der er brug for at få moderniseret rammerne for Københavns Lufthavn.

I 2019 indgav vi ansøgning til myndighederne om et nyt grundlag – en ny masterplan – for den fortsatte udvikling af lufthavnen. Nye rammer er afgørende, hvis vi skal udvikle lufthavnen og finansiere omstillingen.

Det kræver markante investeringer at udvikle en bæredygtig lufthavn, der kan leve op til forventningerne fra passagerer, kunder, medarbejdere og samfund. Den nye masterplan er også forudsætningen for, at vi fortsat kan levere på vores kerneydelse og udvikle lufthavnens drift og økonomi. Det er afgørende, hvis vi skal leve op til vores samfundsansvar og arbejde for at skaffe Danmark de bedst mulige flyforbindelser ud til verden.

Planen er at skaffe plads ved at forskyde lufthavnens tredje bane – den såkaldte tværbane – der bruges meget sjældent. Det er der opbakning til fra SAS, Norwegian og DAT samt den statslige flykontrol Naviair.

Med den opdaterede masterplan for lufthavnen vil vi om en årrække kunne videreudvikle en attraktiv lufthavn med alle faciliteter under ét tag – med kortest mulig gåafstand til gates og god adgang til offentlig transport. Samtidig får vi plads til at udvikle nye standpladser til de moderne og mere brændstofvenlige fly, der støjer mindre.

Rekord i passagertilfredshed

Året sluttede med en god nyhed. Passagerernes tilfredshed voksede fra 81% til rekordhøje 86%, der erklærer sig tilfredse eller særdeles tilfredse med servicen, faciliteterne og rejsen gennem lufthavnen. Det fremgår

af den internationale Airport Service Quality (ASQ) tilfredshedsmåling, der foretages i flere end 350 lufthavne verden over.

Passagerernes tilfredshed er et direkte og målbart resultat af de mange nye faciliteter og den gode service, passagererne møder i lufthavnen. Her vil vi gerne takke vores partnere; flyselskaberne, politi, TOLD, ground-handlernes check-in og bagagepersonale, de ansatte i butikker og restauranter og vores egne ansatte i f.eks. rengøring og Security. Det er et flot skulderklap til alle, der gør rejseoplevelsen og servicen bedre.

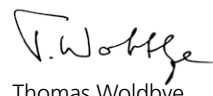
Det gode samarbejde lover godt for fremtiden, hvor vi sammen skal skabe en bæredygtig lufthavn, som også de næste generationer kan være stolte af.

Det afspejler sig i den nye strategis formål – i vores *purpose* som virksomhed. Det er et løfte og en opfordring til omverdenen om at *rejse sammen mod et bedre i morgen*. Det ser vi frem til.

Med venlig hilsen



Lars Nørby Johansen
Formand for bestyrelsen



Thomas Woldbye
Administrerende direktør



Årsrapporten på 5 minutter

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

82.895

passagerer i gns. pr. dag

86%

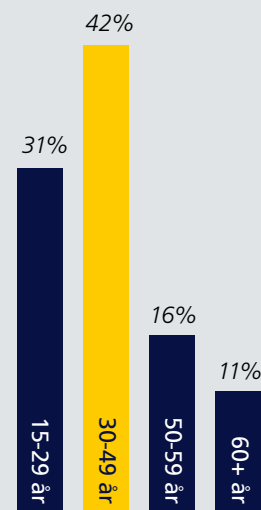
tilfredse passagerer

Travleste dag

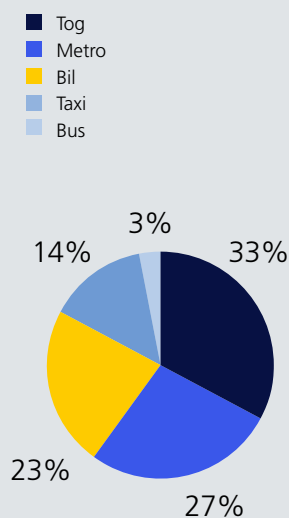
109.408
passagerer



Aldersfordeling



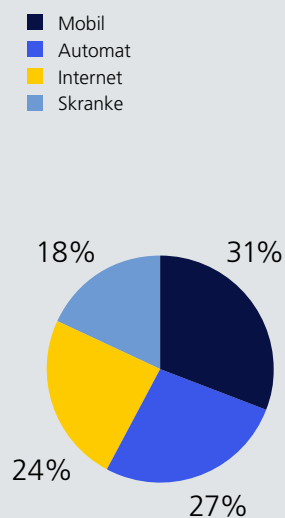
Ankommet med



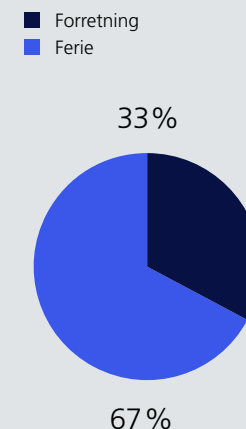
Destination



Checket ind via



Rejsens formål



Medarbejdere

2.600
medarbejdere
i CPH

22.100
medarbejdere
i lufthavnen

+1.000
virksomheder
i lufthavnen

Sociale & klimamæssige resultater



9,1

arbejdsulykker pr. mio. timer på byggepladser

Antallet af arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer på lufthavnens byggepladser er væsentligt reduceret i 2019: fra 21,5 arbejdsulykker i 2018 til 9,1. Tallet afspejler dels, at vi i 2019 ansatte endnu en arbejdsmiljøkonsulent, dels at flere byggeprojekter er mindre komplekse. Med stort fokus på arbejdsulykker fra både topledelse og medarbejdere har vi mindsket arbejdsulykkerne og dermed indfriet 2019-målet om færre end 21,5 arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer.

Læs mere [side 40](#)

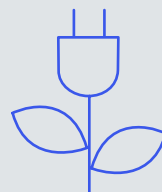


100 %

CO₂-neutral via tiltag og kompensering

I 2019 modtog vi den internationale ACA-akkreditering som CO₂-neutral lufthavn. Den betyder, at udledningen fra driften, som CPH selv har kontrol over, nu er CO₂-neutral. Akkrediteringen er resultatet af mange års klima- og miljøarbejde samt CO₂-kompensering af restudledningen. Det sker via et klima- og udviklingsprojekt i Laos om energieffektive komfurer. Fra 2030 er målet at være helt emissionsfri ved egen kraft. Globalt er 61 lufthavne, heraf 50 i Europa, akkrediterede som CO₂-neutrale.

Læs mere [side 33](#)

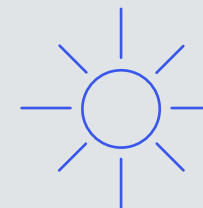


5,0

GWh energibesparelser

I 2019 reducerede vi energiforbruget med 9 kWh/m². Det betyder, at vi nu er nede på 80 kWh/m². For at realisere vores 2030-mål om en emissionsfri lufthavnsdrift og landtransport, vil vi i de kommende år forsætte med at investere i den grønne omstilling af lufthavnen. Det betyder bl.a. at vi fortsætter arbejdet med at omstille lufthavnens køretøjer og maskiner til el – samtidig med at vi etablerer flere solcelleanlæg og sikrer en udbygning af el-ladeinfrastruktur.

Læs mere [side 33](#)



9.100

m² solcelleanlæg

I 2019 indkøbte vi flere nye solceller, så vi i alt har 1,8 MW solcelleeffekt, hvilket dækker ca. 3,5% af CPH's samlede elforbrug. På ét år har vi dermed over tidoblet vores energiforsyning med vedvarende energi. De 9.100 m² solceller forventes at producere 1,8 GWh på årsbasis, hvilket svarer til 400 husstandes elforbrug i ét helt år.

Læs mere [side 33](#)

Finansielle resultater

Omsætning

4.345,7 mio.

Omsætningen faldt 2,2% til DKK 4.345,7 mio. (2018: DKK 4.444,8 mio.), hovedsageligt drevet af takstnedsættelsen pr. 1. april 2018 og den nye takstafale, som trådte i kraft 1. april 2019. Dette blev delvist modsvaret af en stigning i omsætningen fra shoppingcenteret.

Dette er på niveau med det tidligere udmeldte i delårsrapporten for tredje kvartal 2019.

Investeringer

2.142,1 mio.

I 2019 udgjorde investeringer i alt DKK 2.142,1 mio. CPH har fortsat det høje investeringsniveau til gavn for passagerer og flyselskaber.

Dette er lidt højere end det tidligere udmeldte i delårsrapporten for tredje kvartal 2019.

Resultat før skat

1.293,3 mio.

Resultat før skat udgjorde DKK 1.293,3 mio. Det er et fald på 8,7% i forhold til 2018. Faldet skyldes hovedsageligt takstnedsættelsen pr. 1 april 2018, den nye takstafale, som trådte i kraft d. 1. april 2019, stigning i personaleomkostninger, der delvist er modsvaret af lavere eksterne omkostninger, og stigning i koncessionsindtægter.

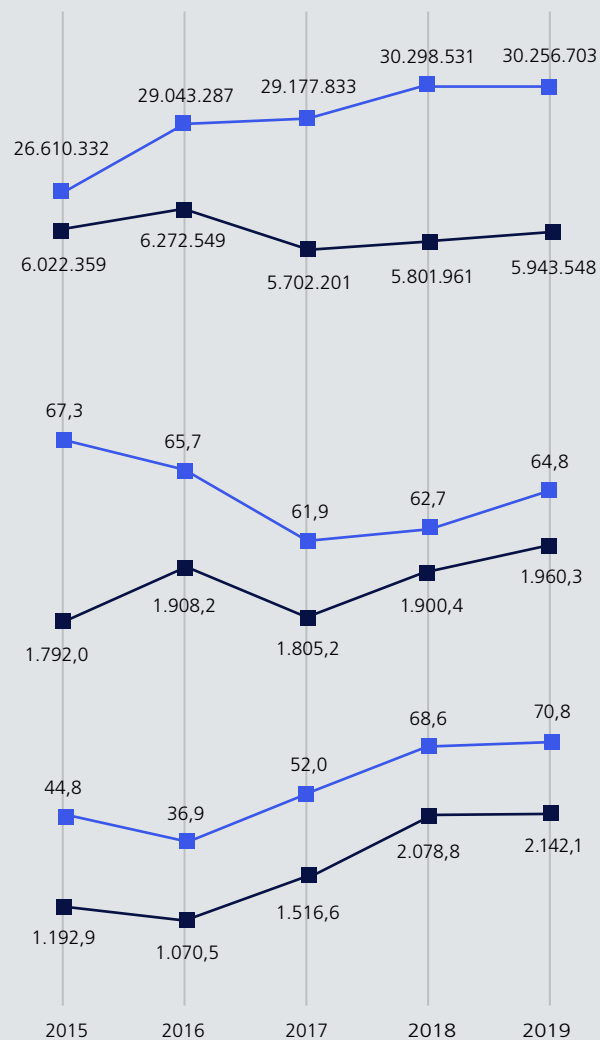
Korrigeret for særlige forhold udgjorde resultat før skat DKK 1.310,4 mio., hvilket er på niveau med det udmeldte i delårsrapporten for tredje kvartal 2019.

Hoved- & nøgletal

PAX

(Passagerer)

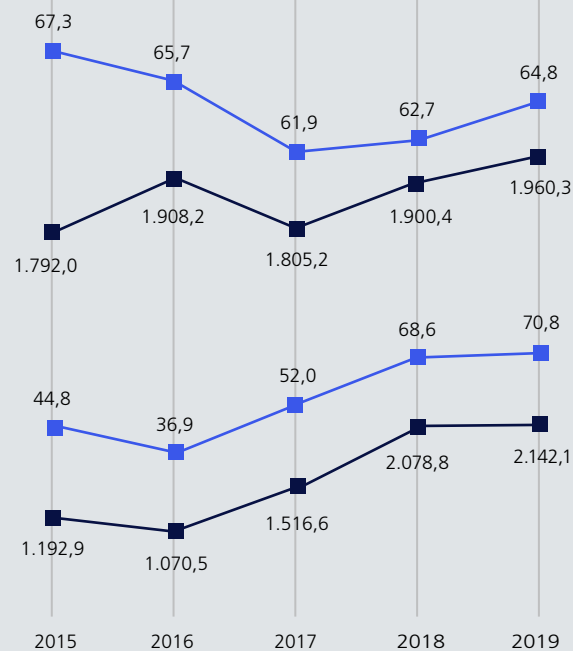
- Passagerer
- Transfer



OPEX

(Driftsomkostninger korrigeret for særlige forhold)

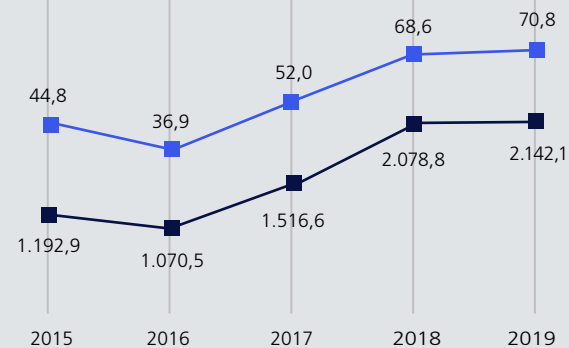
- OPEX/PAX (DKK/PAX)
- OPEX (DKK mio.)



CAPEX

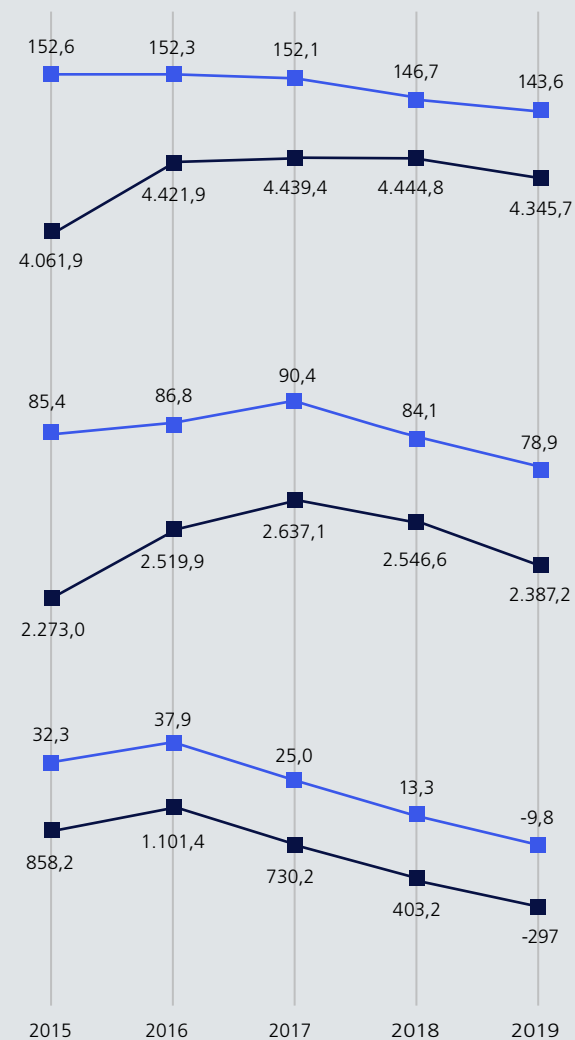
(Investeringer i anlægsaktiver)

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



Omsætning

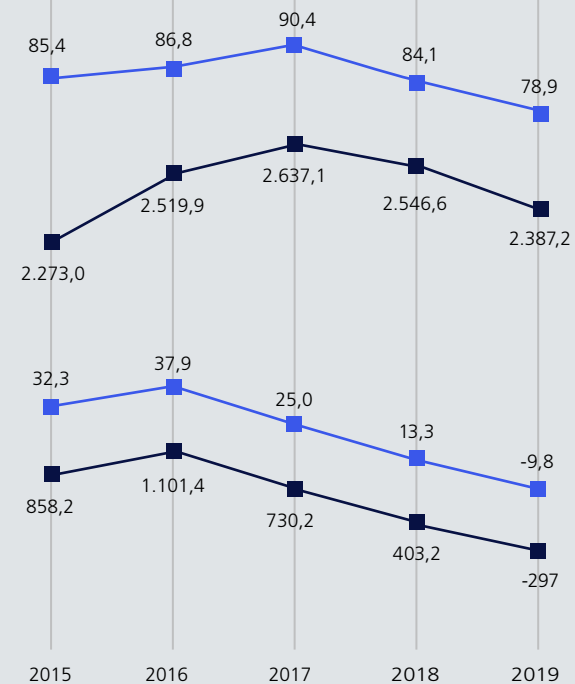
- Omsætning/PAX (DKK/PAX)
- Omsætning (DKK mio.)



EBITDA

(Korrigeret for særlige forhold)

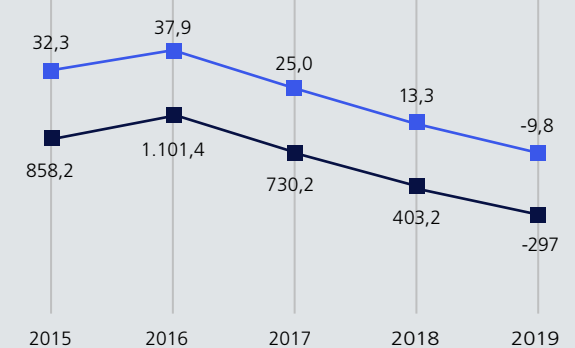
- EBITDA/PAX (DKK/PAX)
- EBITDA (DKK mio.)



FCF

(Frie pengestrømme)

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



Hoved- & nøgletal

DKK mio.	2019	2018	2017	2016	2015
Resultatopgørelse					
Omsætning	4.346	4.445	4.439	4.422	4.062
heraf aeronautisk omsætning	2.415	2.575	2.667	2.600	2.365
heraf ikke-aeronautisk omsætning	1.931	1.870	1.772	1.822	1.697
EBITDA	2.370	2.512	2.611	2.505	2.259
heraf aeronautisk EBITDA	879	1.078	1.231	1.152	1.013
heraf ikke-aeronautisk EBITDA	1.491	1.434	1.380	1.353	1.246
EBIT	1.432	1.584	1.823	1.799	1.584
heraf aeronautisk EBIT	147	353	615	606	483
heraf ikke-aeronautisk EBIT	1.285	1.231	1.208	1.193	1.101
Nettofinansieringsomkostninger	139	167	187	179	180
Resultat før skat	1.293	1.417	1.636	1.620	1.404
Resultat efter skat	1.020	1.105	1.286	1.259	1.086
Totalindkomstopgørelse					
Anden totalindkomst	68	42	23	-32	54
Totalindkomst	1.088	1.147	1.308	1.227	1.140
Balance					
Materielle anlægsaktiver	12.995	11.726	10.584	9.800	9.403
Finansielle anlægsaktiver	117	86	7	340	246
Aktiver i alt	14.147	12.968	11.590	11.210	10.669
Egenkapital	3.259	3.086	3.152	3.038	2.992
Rentebærende gæld	8.388	7.185	5.934	5.796	5.479
Investeringer i materielle anlægsaktiver	2.051	1.938	1.442	990	1.039
Investeringer i immaterielle anlægsaktiver	91	141	75	60	154

DKK mio.	2019	2018	2017	2016	2015
Pengestrømsopgørelse					
Pengestrømme fra driftsaktivitet	1.774	1.980	2.031	1.967	1.850
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	-2.139	-1.759	-1.473	-1.023	-1.145
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	226	-74	-623	-949	-668
Likvider ultimo	19	159	13	78	83
Nøgletal					
EBITDA-margin	54,5%	56,5%	58,8%	56,6%	55,6%
EBIT-margin	33,0%	35,6%	41,1%	40,7%	39,0%
Aktivernes omsætningshastighed	0,33	0,37	0,40	0,42	0,40
Afkastningsgrad	10,7%	13,0%	16,3%	17,0%	15,7%
Egenkapitalforrentning	32,2%	35,4%	41,5%	41,8%	37,2%
Soliditetsgrad	23,0%	23,8%	27,2%	27,1%	28,0%
Resultat pr. aktie à DKK 100 (EPS)	130,0	140,8	163,8	160,4	138,4
Cash earnings pr. aktie à DKK 100 (CEPS)	249,5	259,1	264,2	250,3	224,4
Indre værdi i DKK pr. aktie à DKK 100	415,2	393,3	401,7	387,1	381,2
Udbytte i DKK pr. aktie à DKK 100	30,3	140,8	163,8	160,4	138,4
NOPAT-margin	26,0%	27,8%	32,3%	31,6%	30,1%
Den investerede kapital omsætningshastighed	0,36	0,41	0,44	0,46	0,45
ROCE	11,9%	14,7%	18,1%	18,6%	17,4%

Nøgletsdefinitionerne er bestemt og beregnet i overensstemmelse med Finansforeningens online version af "Anbefalinger og Nøgletal" på nær dem med *markering, som ikke er defineret heri. Definitionen af nøgletal fremgår af note 5.10.

Næste destination er bæredygtig luftfart

Siden 1925 har Københavns Lufthavn bundet Danmark sammen med verden. Alle medarbejdere bidrager til vækst og udvikling – ikke mindst i lokalsamfundet på Amager. Den position forpligter. Både på vores evne til at løfte et samfundsansvar – og vores evne til at bidrage aktivt til den grønne omstilling af luftfarten.

Målet for Københavns Lufthavn er at udvide vores positive rolle i samfundet og bidrage til fremtidens bæredygtige rejser. Det betyder bl.a., at vi vil tage ansvar for lufthavnens indflydelse på vores omgivelser. Det gør vi på mange fronter.

Vi arbejder på en grøn omstilling af lufthavnen og dansk luftfart, vi fokuserer på at sikre et sundt og sikkert arbejdsmiljø for vores medarbejdere – og vi er med til at skabe en positiv samfundsudvikling i vores lokalmiljø.

Vores målsætning er at lade samfundsansvaret spille en central rolle i forretningsudviklingen, og her sætter vores nye strategi en klar retning: Vi vil styrke vores positive rolle i samfundet, og vi vil række ud til eksterne partnere for at gøre en forskel.

Vi har i 2019 arbejdet med vores samfundsansvar på flere områder. På de følgende sider beskriver vi en række af de resultater, vi har opnået i årets løb. Mere information om vores Corporate Responsibility-strategi kan findes på CPH's hjemmeside.

En del af at tage et samfundsansvar er også at medvirke til at skabe ny viden, der kan bidrage til den grønne omstilling og udviklingen af fremtidens bæredygtige lufthavn. Vi indgår derfor løbende samarbejder med en række vidensinstitutioner.

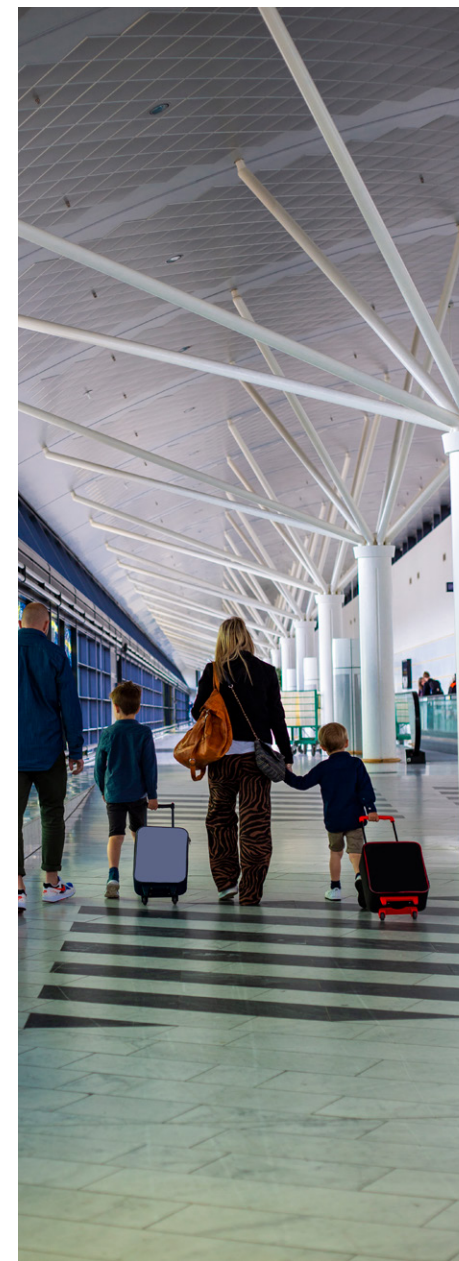
I 2019 har vi bl.a. været med til at udvikle ny viden om ultrafine partikler fra lufthavne. Vi har også medfinansieret et studie, der peger på, at produktion af bæredygtige brændstoffer til fly-, skibs- og vejtransport kan blive virkelighed i Danmark allerede inden 2030.



I CPH arbejder omkring 22.100 medarbejdere i mere end 1.000 virksomheder

Som opfølgning på CPH's nye forretningsstrategi, der sætter samfundsansvaret endnu mere i centrum, vil vi i 2020 opdatere vores Corporate Responsibility-strategi.

Rejsen mod fremtidens lufthavn kræver vedholdende fokus på at udvikle bæredygtige løsninger i samarbejde med alle partnere i og omkring CPH. Det forudsætter, at vi åbner op og i endnu højere grad engagerer os. Vi er allerede i fuld gang – og vi glæder os til at fortsætte rejsen (se [side 31-41](#)).



CPH skal skabe værdi

CPH er en reguleret virksomhed, der ejer, driver og udvikler Roskilde Lufthavn og Københavns Lufthavn. I tæt samarbejde med myndigheder og kunder er opgaven at styrke Danmarks tilgængelighed til verden, fremme den bæredygtige rejse og yde den bedst mulige service til passagerer, flyselskaber og de flere end 1.000 virksomheder, der opererer i CPH.

Vores forretning omfatter to overordnede områder: det aeronautiske og det ikke-aeronautiske.

Det aeronautiske forretningsområde dækker infrastruktur og service i forhold til flytrafikken: alt fra ruteudvikling, bagageanlæg og sikkerhedskontrol til drift og udvikling af teknik, terminaler, IT, standpladser og baner.

Det ikke-aeronautiske forretningsområde dækker aktiviteter som parkering, restauranter og butikker i terminalerne, hotelvirksomhed og udlejning på lufthavnens område.

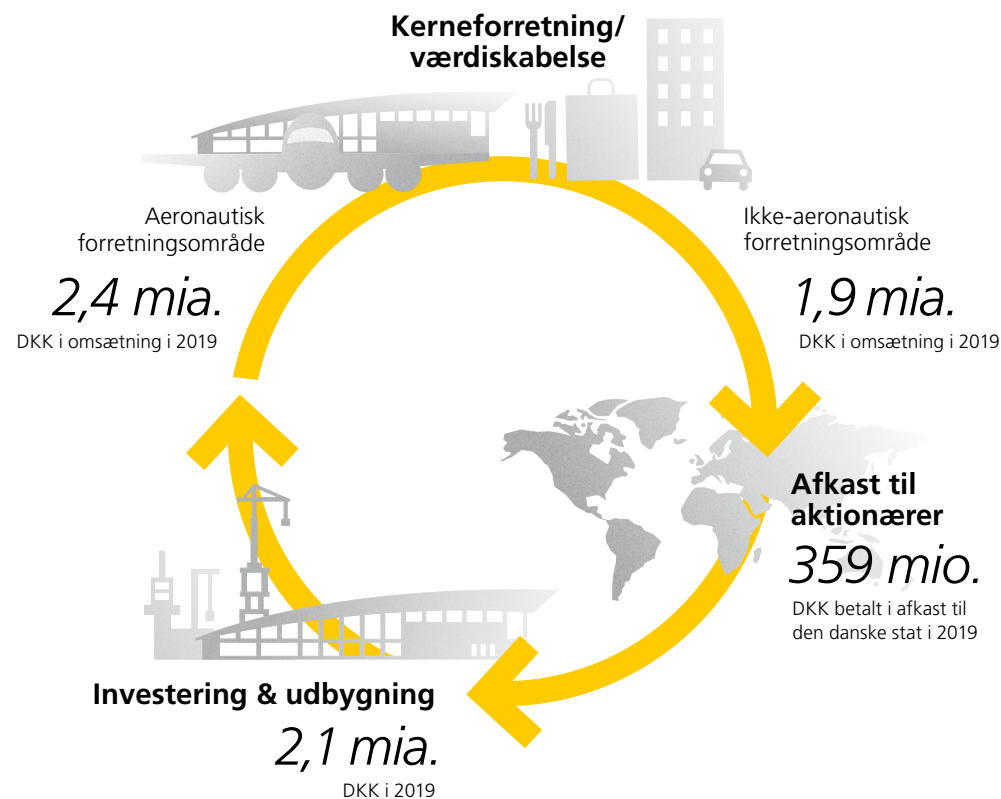
Flere end 1.000 virksomheder driver forretning i Københavns Lufthavn. Heriblandt også de handlingselskaber, der på flyselskabernes

vegne håndterer alt fra check-in og boarding til bagage og de parkerede fly.

Den samlede værdiskabelse inden for de to forretningsområder er afgørende for, at vi kan investere i udviklingen af lufthavnen, leve op til vores samfundsansvar og via ruteudvikling styrke Danmarks tilgængelighed til verden. Samtidig skal vi sikre et rimeligt afkast til CPH's aktionærer, herunder den danske stat.

Rammerne for forretningen

CPH er reguleret efter dansk lovgivning og EU-lovgivning. I lufthavnen betaler flyselskaberne for anvendelsen af de aeronautiske faciliteter gennem en kommercielt forhandlet, flerårig takstafte. Taksterne er omkostningsrelaterede, ikke-diskriminerende



og transparente: fra check-in og sikkerhedskontrol til boarding, håndtering af bagage og vedligeholdelse af banerne.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender de forhandlede priser. Derudover indgår parterne en Service Level Agreement om krav til service på en række kerneområder af betydning for de rejsende og flyselskaberne.

Det seneste takstregulativ blev godkendt i januar 2019. Udover samlet at sænke taksterne med omkring 5% (efter de 10% i 2018) indeholder aftalen tre incitamentsordninger, der skal styrke flyselskabernes forretning i CPH: At udvikle den regionale trafik, ekspandere på eksisterende ruter – og ikke mindst åbne nye ruter.

I forlængelse af den nationale luftfartsstrategi har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastlagt en ny bekendtgørelse BL 9-15. Heri indgår bl.a. et krav om forhøjet overførsel af overskud fra det ikke-aeronautiske/kommercielle område til det aeronautiske område.

Udover flyselskaberne har CPH tre væsentlige kundegrupper: de rejsende, forpagtere i vores shopping-center samt lejere.

Her varetages og reguleres relationerne gennem dagligt samarbejde, koncessionsaftaler og lejekontrakter samt salgs- og marketingaktiviteter.

Forretningsmiljø i skarp konkurrence

Konkurrencen i luftfartsbranchen er hård – både blandt flyselskaber og lufthavne. CPH konkurrerer med andre europæiske knudepunktslufthavne som f.eks. Amsterdam, Bruxelles, Zürich og Stockholm om at tiltrække ruter og flyselskaber.

Etablering af en ny rute kræver store investeringer fra et flyselskab. Derfor er det afgørende, at vi kan tilbyde et attraktivt marked, effektiv drift, tæt og transparent samarbejde og konkurrencedygtige takster. Her er CPH blandt de bedste i Europa, målt på service, kvalitet og pris.

Som lufthavn er vi også afhængige af gode trafikforhold, så det er nemt for de rejsende at komme til og fra lufthavnen – især med kollektiv trafik. I dag ankommer 63% af de rejsende til lufthavnen med metro, tog og bus.

Den bæredygtige rejse

“Let’s travel together to a better tomorrow.” Sådan lyder CPH’s purpose, som er en opfordring til *sammen at skabe fremtidens bæredygtige rejse*.

Vi har sat ambitiøse mål for at reducere det CO₂-aftryk, der kommer fra selve driften af lufthavnen. Men når det handler om flyenes klimabelastning, er partnerskaber nøglen til bæredygtige og innovative løsninger – f.eks. branchens forslag om en klimafond og vores samarbejde med forskerne og industrien om bæredygtigt brændstof til flyene.

Læs mere om vores strategi på [side 15-16](#) og om arbejdet med at reducere klimabelastningen på [side 29, 31-38](#).



Vi rejser mod fremtidens lufthavn

I 2019 introducerede vi en ny strategi for Københavns Lufthavne A/S. Vi ønsker at gå forrest og skabe en fremtidssikker og visionær lufthavn i tæt samarbejde med vores partnere. Strategien bygger videre på vores fundament: effektiv, sikker drift og høj kundetilfredshed. Men den fokuserer i høj grad også på at løfte passageroplevelsen, styrke vores samfundsrolle og fremme den bæredygtige luftfart.

CPH's nye strategi **Architects of the future Airport** tager udgangspunkt i vores vigtigste samfundsrolle: At bringe verden tættere på Danmark med direkte flyruter – at omstille luftfarten til en bæredygtig fremtid.

Grundlæggende handler det om at skabe mest mulig værdi for vores omverden og i samarbejde med vores partnere at skabe fremtidens lufthavn. Med den nye strategi vil vi i endnu højere grad bidrage positivt til det danske samfund – bl.a. ved at tage medansvar for udviklingen af bæredygtig, dansk luftfart.

Udviklingen går stærkt i disse år med alt fra ændret regulering af lufthavnen til voksende

klimabevidsthed, ny teknologi og ændrede forbrugsmønstre. Derfor handler vores strategi også om at accelerere og eksekvere på omstillingen af lufthavnen for ikke at sakke agterud.

Vores nye strategi er drevet af tre grundlæggende principper: 1) Med et skarpt *kundefokus* skal vi give alle den bedst mulige oplevelse. 2) Vi skal drive lufthavnen fremad med *innovation*. 3) Via *simplificering* skal vi gøre processer mere enkle og effektive.

De tre principper er derfor gennemgående i strategiens seks hovedindsatsområder – dét, vi kalder take-offs.



6 strategiske take-offs



Udvide vores positive rolle i samfundet og bidrage til bæredygtige rejser

Vi ønsker at være en værdsat nabo og leve op til vores rolle i samfundet som hele Danmarks internationale lufthavn. Vi skal påtage os ansvaret for en bæredygtig, klimavenlig og social omstilling gennem nytænkning, samarbejde og investeringer i infrastruktur og teknologi.

Vi skal medvirke til at skabe velfærd og jobs og binde Danmark sammen med resten af verden – og vi skal gøre en ekstra indsats for at begrænse støj og sikre god luftkvalitet og socialt ansvarlige indkøb.

I 2019 blev lufthavnen certificeret som CO₂-neutral. Vi lancerede et samarbejde med resten af den danske luftfartsbranche om bæredygtigt brændstof og en fælles klimafond. CPH's mål er, at vi som lufthavn skal være helt emissionsfri i 2030, mens hele luftfarten skal være emissionsfri i 2050.



Løfte passagerrejsen og retail-oplevelsen til et nyt niveau

I 2019 rejste 30,3 mio. passagerer gennem terminalerne – danske og udenlandske rejsende på vej til og fra ferie, forretning eller møde. De forventer en afslappet og relevant rejse igennem lufthavnen og det er vores opgave at sikre passagererne den bedst mulige oplevelse i Københavns Lufthavn med nye services og digitale løsninger.

Passagerere i dag forventer en ubesværet, relevant og personlig rejse gennem lufthavnen. Det skal vi leve op til. Shopping er for mange en del af rejsen. Men stadigt flere shopper på nettet, og det udfordrer retail-branchen. Det skal vi håndtere – ikke mindst fordi indtægterne fra terminalerne i høj grad er med til at finansiere udviklingen af lufthavnen.

I 2019 vandt restauranterne i shopping-centret for tredje år i træk *Regional winner Europe, Airport Food & Beverage Offer of the Year* ved årets FAB-Awards. I Security forbedrede vi passagerernes oplevelse med et nyt, digitalt kø-system og skabte en familievenlig oplevelse sammen med LEGO.



Bygge CPH til den næste generation

Lufthavnen skal fortsat være en af verdens mest effektive og service-mindede lufthavne med bruger-venlig teknologi og alt under ét tag. På den måde kan vi tilbyde de kortest mulige gåafstande til gates og offentlig transport, hurtig transport og effektiv bagagehåndtering.

Vi har drevet og bygget lufthavn siden 1925. Ambitionen er – sammen med vores partnere – at videreudvikle en bæredygtig og effektiv lufthavn, som kan møde fremtidens efterspørgsel med intelligente, holdbare og fleksible løsninger.

I 2019 færdiggjorde vi første etape af terminalbygningen Finger E – et projekt til knap DKK 2 mia. Vi indviede lufthavnstorvet foran Terminal 2 og 3 og gik i gang med at bygge et nyt anlæg til afgående bagage. Derudover begyndte vi at klargøre en stor udvidelse af passagerområdet mellem Finger B og C.



Udvikle fremtidens kompetencer og organisation

Teknologien og digitaliseringen udvikler sig konstant. Det har direkte indflydelse på både arbejdspladsen og de enkelte jobfunktioner. Det betyder, at både virksomheden CPH og medarbejderne skal lære at bruge de mange nye muligheder. Vi vil derfor fokusere på at udvikle både organisation og kompetencer til fremtidens jobs i tæt samarbejde med vores partnere.

I 2019 gik vi i gang med planen for at få etableret et tæt samarbejde med LO, skoler, klubber, fagforeninger og andre aktører om fremtidens medarbejdere. Samtidig fortsatte samarbejdet i netværket Digitalt Dogme, der blandt andre tæller Netcompany, TDC og Danske Bank, om fremtidens digitale kompetencer.



Skabe en digital og datadrevet lufthavn

Intelligent brug af data og udvikling af digitale løsninger er afgørende for, at vi kan styrke passageroplevelsen, optimere driften og skabe nye, relevante services for vores passagerer, partnere og kunder. Vi skal være på forkant med teknologien, hvis vi skal kunne drive en attraktiv og effektiv virksomhed.

I 2019 har vi bl.a. forbedret mulighederne for at samle detaljerede data på omsætningen, så vi kan forfine forretningen i terminalerne. I bagageudleveringen bliver performance fortsat forbedret med kunstig intelligens/machine learning, der styrer bagagebåndene. I terminalerne har vi reduceret energiforbruget gennem et forbedret digitalt overvågningssystem.



Skabe nye indtægtskilder baseret på vores kernekompetencer

Vi vil søge at udvikle nye indtægter, så vi får styrke til at drive omstillingen. Ændringer i reguleringen af lufthavnen og øgede forventninger fra passagerer, kunder, partnere betyder, at vi hele tiden skal udvikle os for at forblive attraktive og konkurrencedygtige. Det skal vi bygge videre på og samtidig styrke innovationskraften, så vi kan udvikle nye forretningsområder.

Vi har over årene opbygget effektive løsninger, som andre lufthavne i verden kunne have gavn af. I 2019 har CPH som rådgiver hjulpet Istanbuls nye storlufthavn i drift. Et andet område med store muligheder er vores processer og IT.

Forventninger til 2020

Luftfarten globalt er under pres med blandt andet økonomisk usikkerhed, klimaomstilling og i den seneste tid udbruddet af Corona virus COVID-19.

Corona udbruddet påvirker antallet af flyrejser markant – både når det gælder ferie- og forretningsrejser. Flyselskaberne annoncerer aflysninger og reducerer driften i takt med den faldende efterspørgsel.

På baggrund af den store usikkerhed COVID-19 har skabt for flytrafikken i Danmark og

resten af verden og usikkerhed om situationens varighed er det på nuværende tidspunkt ikke muligt at foretage en rimelig vurdering af de økonomiske påvirkninger af Coronavirussen. Derfor er det heller ikke muligt at give en forventning for omsætning, resultat før skat og samlede investeringer.

Som en konsekvens heraf vil CPH derfor løbende vurdere og tilpasse de operationelle omkostninger og investeringsniveauet.



Ventetiden i
sikkerhedskontrollen
er rekordlav.

3:24

minutter i 2019



Performance

Lavere takster men uændret passagertal i 2019

Den aeronautiske del af forretningen var præget af lavere takster for flyselskabernes brug af lufthavnen. Antallet af passagerer var på niveau med 2018 med 30,3 mio. rejsende og kunne derfor ikke kompensere for de lavere takster. Den aeronautiske omsætning faldt 6,2% til DKK 2.415,2 mio.

I den aeronautiske del af forretningen arbejder Københavns Lufthavn for at styrke tilgængeligheden til Danmark med direkte flyruter til og fra CPH. Det skal ske gennem en langsigtet og bæredygtig trafikvækst. Den aeronautiske strategi har flere mål. Den skal bl.a.;

- fastholde CPH's position som hub
- øge langdistanceruter og -frekvenser
- skaffe Danmark bedst mulig tilgængelighed med direkte ruter
- gøre CPH til den foretrukne cargo hub i Nordeuropa.

CPH's overordnede forretningsstrategi understøtter målet om at udvikle lufthavnen i takt med efterspørgslen på mere kapacitet

og øget tilgængelighed. Det kræver investeringer i infrastrukturen og en balanceret tilgang til ruteudvikling med passagervækst på både transfer, korte europæiske ruter og de lange interkontinentale ruter.

De rekordhøje investeringer i udviklingen af lufthavnen på mere end DKK 2 mia. årligt er dog udfordret af bl.a. lavere takster og en nulvækst i passagertallet i 2019.

Tæt på tangering af passagerrekord

Antallet af passagerer faldt i 2019 med 0,1%. Det var tæt på en tangering af rekorden i 2018. Tallet dækker over et mindre fald i antallet af lokalafgående passagerer på 0,3% og en vækst i antallet af transferpassagerer på 2,9%.

Stigningen i transfer skyldtes primært flere rejsende på de interkontinentale ruter til f.eks. Kina, USA og Indien. Kombinationen af korte europæiske ruter og lange interkontinentale ruter er afgørende for at styrke CPH's position som hub. Det giver flere nordeuropæiske rejsende mulighed for at flyve via Københavns Lufthavn og videre ud i verden – fremfor at flyve via andre hubs som f.eks. Amsterdam, Frankfurt eller London.

Tæt samarbejde med flyselskaberne

SAS har besluttet at basere selskabets kommende flåde af otte moderne, brændstofvenlige og støjsvage Airbus A350 fly i Københavns Lufthavn. Samtidig er den direkte rute til Los Angeles flyttet fra Stockholm til København. CPH takker for den tillid SAS viser ved at styrke Københavns Lufthavns position som Nordens vigtigste knudepunkt.

SAS er største flyselskab i CPH med 33% af trafikken. Dernæst følger Norwegian med

17%, Ryanair med 8% og easyJet med 6%. CPH har et godt og tæt samarbejde med alle flyselskaber om at være en attraktiv lufthavn og gøre operationen så effektiv som muligt for alle parter. Københavns Lufthavn blev i 2019 kåret som Europas mest effektive lufthavn for 14. gang ud af 16 mulige af Air Transport Research Society (ATRS).

Konkurser og pilotstrejke

Flytrafikken var i 2019 påvirket negativt af en række faktorer: Konkursen hos Primera Air og WOW, syv dages pilotstrejke i SAS og Norwegian's nye strategi med fokus på lønsomhed fremfor vækst. Korrigeret for disse faktorer var der underliggende en pæn fremgang i trafikken. Samlet set var der dog færre passagerer gennem terminalerne end forventet. Det gælder også indenrigstrafikken, der faldt med 6,2%. Det skyldtes færre afgang og ankomster og en række andre faktorer som f.eks. konkurrence fra lavprisbusser.

DKK mio.	2019	2018	Udv.	Pct.
Finansielle resultater				
Omsætning	2.415,2	2.574,8	-159,6	-6,2%
Driftsresultat (EBIT)	146,8	352,9	-206,1	-58,4%
Segmentaktiver	9.971,9	9.057,7	914,2	10,1%
Omsætning				
Startafgifter	432,0	451,0	-19,0	-4,2%
Passagerafgifter	1.113,6	1.191,6	-78,0	-6,5%
Securityafgifter	604,9	609,3	-4,4	-0,7%
ETD-afgifter	8,3	43,1	-34,8	-80,6%
Handling	191,8	202,8	-11,0	-5,4%
Opholdsafgifter, CUTE mv.	64,6	77,0	-12,4	-16,2%
I alt	2.415,2	2.574,8	-159,6	-6,2%

Fald i aeronautisk omsætning

Med en passagerudvikling på niveau med 2018 udeblev den vækst, der kunne have kompenseret for faldet i den aeronautiske omsætning på 6,2%. Den aeronautiske omsætning landede på DKK 2.415,2 mio. Faldet i den aeronautiske omsætning skyldtes primært takstnedsættelsen i 2018 samt den nye takstafte mellem flyselskaberne og lufthavnen, som trådte i kraft d. 1. april 2019.

Den nye takstafte indebar en omlægning af startafgifter og passagerrelaterede afgifter. Det betød, at priserne faldt med 5% i 2019. Dertil kommer prisreduktionen på 10% fra april 2018, der var en kombination af generel nedsættelse af taksterne og et ændret incitamentsprogram for flyselskaberne.

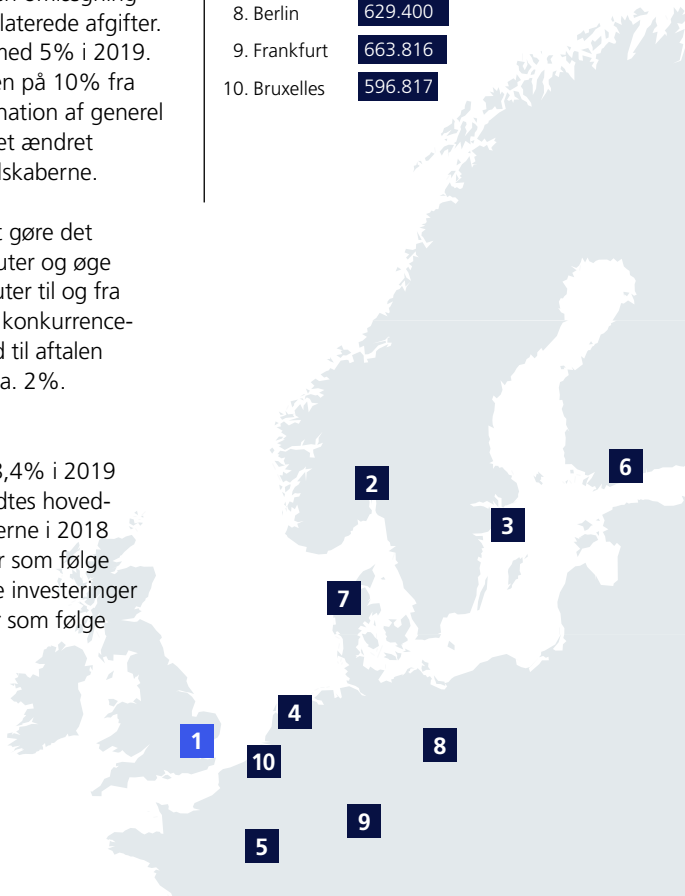
Målet med programmet er at gøre det attraktivt både at åbne nye ruter og øge frekvensen på eksisterende ruter til og fra CPH. Det styrker lufthavnens konkurrencedygtighed i Europa. I henhold til aftalen stiger taksterne i 2020 med ca. 2%.

Driftsresultat (EBIT)

Driftsresultatet (EBIT) faldt 58,4% i 2019 i forhold til 2018. Faldet skyldtes hovedsageligt nedsættelse af taksterne i 2018 og 2019, højere afskrivninger som følge af fortsat øgede aeronautiske investeringer og højere driftsomkostninger som følge af kapacitetsudvidelser.

Top 10 destinationer 2019

1. London	2.240.015
2. Oslo	1.495.035
3. Stockholm	1.398.229
4. Amsterdam	1.110.295
5. Paris	887.206
6. Helsinki	859.889
7. Aalborg	783.057
8. Berlin	629.400
9. Frankfurt	663.816
10. Bruxelles	596.817

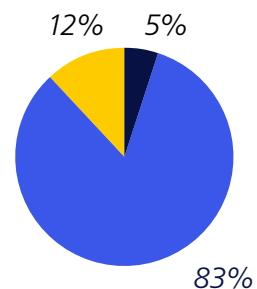


Trafiktal i alt i 2019

30,3
mio. passagerer
0,1% færre end i 2018

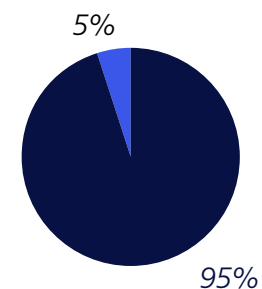
Destination

- Danmark
- Europa
- Interkontinental



Fly

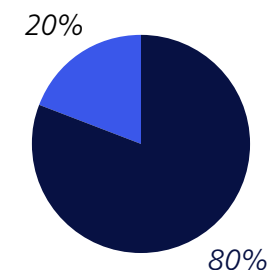
- Rutefly
- Charterfly mv.



Afgående

15,1 mio. passagerer

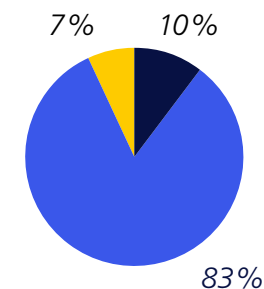
- Lokal
- Transfer/transit



Operationer

263.418 starter og landinger

- Danmark
- Europa
- Interkontinental



Markant stigning i de rejsendes tilfredshed

De knap 30,3 mio. rejsende blev i 2019 mødt af en lufthavn, hvor en lang række byggeprojekter og forbedringer er gennemført. Det er der blevet kvitteret for med rekordhøj passagertilfredshed.

CPH er godt i gang med at omstille sig til rejsen mod en fremtid, hvor vi skal løfte passagerrejsen gennem lufthavnen med nye services og gode oplevelser.

Passagerernes behov ændrer sig ligesom typen af rejsende. I dag er der f.eks. flere ferie- end forretningsrejsende. Det seneste årti er andelen af udenlandske og danske ferierejsende i Københavns Lufthavn vokset fra 52% til 67%.

De 30,3 mio. passagerer kunne i 2019 opleve en lufthavn, hvor en lang række projekter blev færdige og byggevæggene blev fjernet.

Rekord i tilfredshed

Både pladsen foran lufthavnen, ankomst-terminalerne, sikkerhedskontrollen og passagerområderne efter sikkerhedskontrollen er blevet opgraderet, forbedret og udbygget.

Det har bidraget til en markant stigning i den generelle passagertilfredshed, der måles i den internationale Airport Service Quality (ASQ¹) i flere end 350 lufthavne verden over.

I Københavns Lufthavn er tilfredsheden i løbet af året vokset fra 81% til 86%, hvor de rejsende erklærer sig tilfredse eller særdeles tilfredse med serviceniveauet, faciliteterne og rejsen gennem lufthavnen. Det er rekord.

Udover ombygningerne har en dedikeret indsats fra medarbejdere i de mange virksomheder i lufthavnen også haft stor betydning.

F.eks. udtrykker passagererne høj tilfredshed med den service, som f.eks. Security-, rengørings- og servicemedarbejdere yder over for de i gennemsnit 83.000, der dagligt rejser gennem CPH.

Selvbetjening styrker service

To centrale fokusområder i CPH's strategi er at løfte passageroplevelsen til et nyt niveau og at skabe en digital og datadrevet lufthavn.

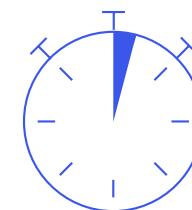
Stadigt flere rejsende efterspørger en effektiv check-in-oplevelse. Derfor har vi nu bagage tag automater til hurtig udskrivning af bagagetags for de mange, der allerede har klaret check-in hjemmefra. Vi har desuden sørget for flere mobile check-in-pulte.

I ankomstzonen har familie og venner, der skal tage imod rejsende, fået endnu bedre muligheder for at følge med via en ny multifunktionel skærmvæg, der viser de ankom-

¹ASQ måles på en fempunktsskala som andelen af afgående passagerer, der bedømmer CPH som 4: Very Good eller 5: Excellent

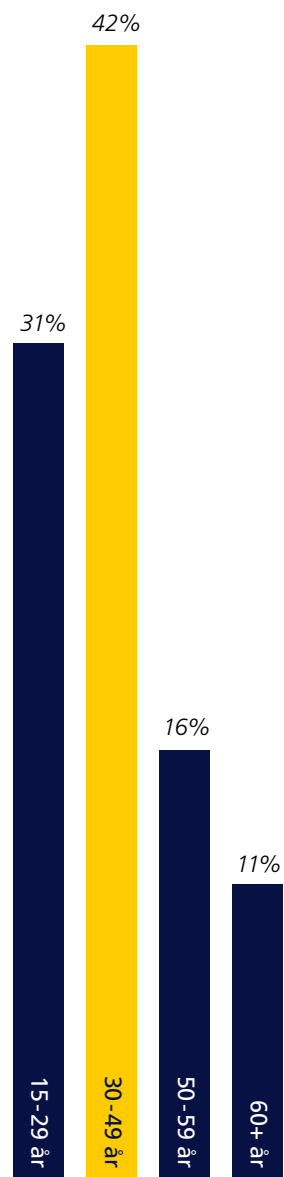


86%
generel
passagertilfredshed



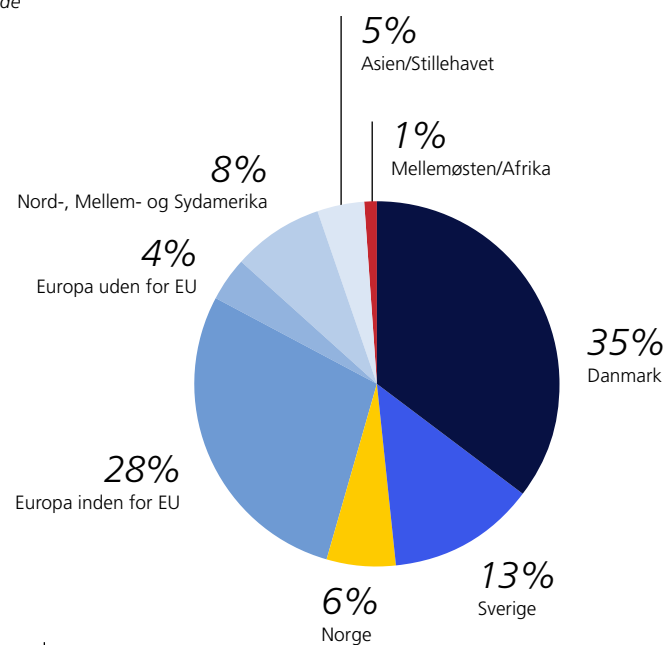
3:24 min.
gennemsnitlig ventetid
i sikkerhedskontrollen

Aldersfordeling

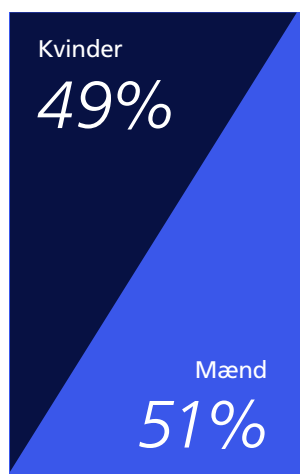


Nationalitetsfordeling

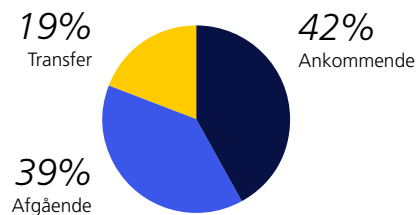
Data er baseret på anonymiserede passagerinterviews og trafiktal.



Køn



Afgående, ankommende & transferpassagerer



Punktlighed

81%

af de planlagte afgangsefterretninger til tiden, hvilket var næstbedst i Europa

mende fly. Samtidig har vi opgraderet hele området med bl.a. flere siddeområder.

I kundeservice har vi opsat en chatbot – en digital løsning, der hurtigt giver passagererne mulighed for selv at finde svar på spørgsmål, når der er behov for det.

I det hele taget er der konstant udvikling af passagerområderne – senest en stille-lounge, mulighed for lysterapi, flere siddeområder og nye opladestationer til telefoner, tablets og laptops.

Mellem Terminal 2 og 3 åbnede vi i september et nyt, udendørs lufthavnstov med legeplads til børnene, areal til hundeluftning, siddeområder og et udendørs cafémiljø om sommeren.

Rejsende med særlige behov

For rejsende med særlige behov har vi i samarbejde med vores partner Falck indrettet nye, bemandede velkomstskranke i terminalerne før sikkerhedskontrollen.

Rejsende med særlige behov skal føle sig trygge og have mulighed for at rejse på lige vilkår med andre passagerer.

² I forbindelse med den nye takstafale og Service Level Agreement mellem CPH og flyselskaberne blev KPI'en for ventetid ændret pr. 1. april 2019. Nu er målet, at 98% af passagerne er igennem sikkerhedskontrollen inden for 15 min. Før var målet 99% inden for 20 min. og 90% inden for 15 min. i peak. Derfor rapporteres der i 2019 ikke om servicemål (se næste side).

Det gælder også rejsende med f.eks. ADHD, autisme, demens og angst. Med en diskret "solsikkesnor" kan man nu signalere, at der er behov for ekstra hensyn, tid eller tålmodighed på rejsen gennem lufthavnen.

Kort ventetid i sikkerhedskontrollen²

Hver dag går tusinder af rejsende igennem den centrale sikkerhedskontrol – det eneste sted i lufthavnen, som samtlige passagerer skal passere.

2019 blev endnu et år med korte, forudsigelige ventetider i sikkerhedskontrollen. Den gennemsnitlige ventetid for året landede på 3:24 min., og ingen passagerer ventede mere end 20 min.

De korte ventetider og serviceniveauet afspejler sig i de regelmæssige målinger af passagertilfredsheden. I 2019 voksede de rejsendes samlede tilfredshed med oplevelsen i Security fra 82% til 84%.

Væsker kan snart blive i håndbagagen

Konstante forandringer, højere krav til sikkerhed i luftfarten og den stigende efterspørgsel på effektivitet forpligter os på proces, teknologi og udstyr. På samme tid skal oplevelsen og servicen fortsat være i top, så de rejsende oplever sikkerhedskontrollen som effektiv, tryk og stressfri.

Vi er i gang med at udvikle fremtidens sikkerhedskontrol med nye spor og udstyr, der bl.a. betyder, at væsker og elektronik snart kan forblive i håndbagagen. Det vil løfte hele passageroplevelsen og gøre rejsen gennem lufthavnen nemmere og mere enkel.

I 2019 indførte vi et nyt, automatisk styrings-system, der ved hjælp af livedata og kon-

stante målinger fra området ved sikkerhedskontrollen gør det lettere for de rejsende at se, hvilket spor man skal vælge for at komme igennem hurtigst muligt. I samme forbindelse lancerede vi en indgang til børnefamilier, hvor vi i samarbejde med LEGO guider de yngste passagerer godt igennem sikkerhedskontrollen.

Målet er flere fly til tiden

At fly afgår til tiden, er vigtigt for de rejsende. Punktigheden i CPH var god i 2019 sammenlignet med de andre store lufthavne i Europa. 80,9% af flyvningerne ankom eller afgik til tiden.

CPH er fortsat en af de store lufthavne i Europa, der er bedst til at indhente tabt tid og dermed modvirke de problemer, der er skabt af eksempelvis mangel på flyveledere og pres på luftrummet, som hele Europa fortsat lider under. Det betyder, at vi ofte kan få flyene afsted med en mindre forsinkelse end den, de er ankommet med. Dermed bidrager vi til færre forsinkelser i det europæiske luftrum.

For at fastholde den position har vi bl.a. etableret en Airport Operations Plan i 2019. Den bliver løbende vedligeholdt af CPH og lufthavnens øvrige parter. Første version blev i 2019 lanceret som en mobil-app til både CPH's medarbejdere, groundhandlere, piloter og andre samarbejdspartnere.



Styrket tilgængelighed skaber velstand

CPH arbejder for at gøre Danmark attraktiv og tilgængelig for verden med flest mulige europæiske og oversøiske flyruter. Flere og bedre rejsemuligheder skaber vækstpotentiale for erhvervslivet og turistindustrien i Danmark og Sydsverige.

At gøre verden tilgængelig med flyrejser, skaber ikke blot kulturel og social værdi. Hver eneste flyrute skaber velstand. Det vurderes i regeringens luftfartsstrategi fra 2017, at luftfarten i Danmark skaber vækst og arbejdspladser for ca. DKK 30 mia.

Alene i Københavns Lufthavn skaber 1 mio. ekstra passagerer ca. 850 nye, varige arbejdspladser. Derfor er ruteudvikling i samarbejde med flyselskaberne et kerneområde for Københavns Lufthavn.

I samarbejde med Erhvervsministeriet, Transportministeriet, Udenrigsministeriet, VisitDenmark og Wonderful Copenhagen har vi udarbejdet en fælles, national ruteliste med 10 potentielle, nye lang-distance-destinationer. Det er Seoul, Johannesburg, Vancouver, Ho Chi Minh City, Manila, Cape Town, Seattle, Mumbai, Houston og Shenzhen.



Et bredere rutenetværk

I CPH samarbejder et team af ruteudviklere kontinuerligt med flyselskaberne om at skaffe Danmark den bedst mulige tilgængelighed med direkte flyruter. I 2019 oplevede CPH en positiv udvikling i rutenetværket. Ved årets udgang kunne flyselskaberne fra Københavns Lufthavn tilbyde direkte rute-flyvning til ikke færre end 188 destinationer – 43 interkontinentale, 139 europæiske og seks indenrigs.

På en lang række destinationer er der flere flyselskaber at vælge imellem. London er stadig klart den største destination fra København med 2,2 mio. passagerer og i gennemsnit 46 daglige afgang og ankomster på hverdage.

I 2019 blev der etableret 32 nye ruter til f.eks. Bordeaux, Liverpool, Scandinavian Mountains Airport og Sulaymaniyah. Der blev også nedlagt 12 ruter – deriblandt til Aqaba, Chisinau og Sibiu. Ud af de nye ruter var 15 til allerede eksisterende destinationer som f.eks. Firenze, München og Prag. De rejsende har derfor fået endnu flere muligheder at vælge imellem.

Ruter til Helsinki, Zürich, Boston og Singapore fik øget antallet af ugentlige frekvenser, ligesom mange ruter blev fløjet med større og nyere flytyper med flere sæder.

Året sluttede med Norwegians annoncering af, at selskabet stopper sine lange direkte flyvninger til USA og Thailand fra både København og Stockholm i 2020. Det er en del af selskabets tilpasningsprogram. Samtidig har Norwegian annonceret en række nye europæiske ruter fra CPH til bl.a. Polen.

Norwegians lange ruter har været kendetegnet ved mange forskellige destinationer og relativt få ugentlige afgang – samlet 13 afgang om ugen til USA og Thailand i højsæsonen.

I dag er alle de markeder, Norwegian har fløjet til – New York, Californien, Florida og Thailand – dækket af andre selskaber med direkte flyvninger. Blandt andre besluttede SAS at flytte den direkte rute til Los Angeles fra Stockholm til København. Den åbnede 15. januar i 2020.

Tilgængelighed i Danmark

Lufthavnene i Danmark spiller en afgørende rolle, når det handler om at binde Danmark bedre sammen – og binde Danmark bedre sammen med resten af verden, så rejsende via CPH kan flyve videre til en af de 182 udenlandske destinationer.

Vi arbejder for, at pendlere og forretnings- og fritidsrejsende finder det attraktivt at flyve indenrigs – f.eks. via det såkaldte indenrigsspor, som er en særlig passage gennem sikkerhedskontrollen for rejsende med kort flyvetid.

Et andet eksempel er Rejseplanen. Her har vi sammen med andre lufthavne, flyselskaber og øvrige parter engageret os i at få indenrigsfly integreret i Rejseplanen – et initiativ, som den tidligere regering lancerede i *Luftfartsstrategi for Danmark* i 2017.

Mere fragt med passagerflyene

I 2019 faldt mængden af luftfragt (cargo) med 3,1% til 345.296 tons. Tallet dækker over en pæn fremgang for belly cargo – den fragt, der lastes på passagerfly. Til gengæld var der nedgang på express-selskabernes trafik.

Væksten i belly cargo betyder, at flyselskabernes indtjening vokser og dermed gør passager-ruterne økonomisk mere bæredygtige. Væksten trækkes især af medicinalindustrien. I dag står den danske medicinalindustri for 42% af værdien af al luftfragt i CPH.

I midten af juni blev LATAM Cargo det første fragtflyselskab til at tilbyde direkte service mellem Skandinavien og Sydamerika. Ruten blev desværre lukket i december 2019. Ruter af denne type ville kunne give det skandinaviske erhvervsliv en effektiv, sikker og direkte forbindelse til Sydamerika.

DHL investerer DKK 1 mia. i at bygge en ny nordeuropæisk cargo-hub i CPH. Den åbner i 2021. Her er planen bl.a. at transportere fragten i eldrevne køretøjer til DHL's nye City Hub i København, hvorfra distributionen allerede i dag foregår på eldrevne budcykler og scootere.

Airport Business Park

Tårnby Kommune vedtog i 2017 lokalplanen om en *Airport Business Park*. Det er et ambitiøst projekt, der på sigt skal udvikle et 150.000 m² stort område i lufthavnen som centrum for eksport af f.eks. medicin, fødevarer og avancerede reservedele.

Området skal styrke eksportvirksomhedernes konkurrenceevne og give internationale virksomheder mulighed for at etablere sig lige ved lufthavnen. Vi skal også kunne facilitere efterspørgslen på luftfragt af varegrupper inden for nethandel, fersk fisk, levende dyr og planter.

32
nye ruter

17
nye destinationer

42%
af al luftfragt
kommer fra dansk
medicinalindustri

150.000 m²
nyt område til eksport
af højværdivarer

Roskilde er fortsat på top-10 i Skandinavien

Udover at være et vigtigt uddannelsessted er lufthavnen i Roskilde en af Europas førende businesslufthavne. For syvende. år i træk markerede Roskilde sig i toppen af sin kategori.

Roskilde Lufthavn tæller 40 medarbejdere – og ca. 300 medarbejdere i de virksomheder, der opererer i lufthavnen.

I 2019 blev Roskilde Lufthavn kåret som den næstbedste af 450 lufthavne i Europa, Mellemøsten, Afrika og Rusland til at håndtere business jets. Det er European Business Air News, der årligt uddeler prisen i kategorien FBO – Fixed-Based Operator.

Roskilde Lufthavn fastholder dermed sin position med den bedste FBO i Skandinavien – og for syvende år i træk er vi på top-10.

Fra DCC og Shell Aviation modtog Roskilde Lufthavn i 2019 en pris for håndteringen af flybrændstof. Denne pris gives for god

præstation i Health, Safety, Security og Environment (HSSE).

Fokus på miljø og energi

Roskilde Lufthavn og DAO Aviation har opbygget et motor-testmiljø, der nu gør det muligt at teste visse motorer i et lukket miljø. Det bidrager til, at vi kan skåne omgivelserne for bl.a. støj og luftforurening.

I Roskilde Lufthavn er der ligeledes introduceret en ny og mere miljøvenlig type brændstof med lavt blyindhold (UL91), der kan anvendes i flere flymotorer. I forbindelse med renoveringen af banerne, er den traditionelle banekants-belysning udskiftet til energibesparende LED.

I 2019 blev Roskilde Lufthavns *RKE Flight Tracker* for alvor taget i brug – en webportal, hvor man kan følge flyene. Naboerne kan, baseret på deres adresse, hente informationer om flyvninger, så de bl.a. kan se den nøjagtige afstand fra flyene til deres bolig.

I august 2019 blev det traditionsrige Roskilde Airshow gennemført med stor succes. Ca. 15.000 gæster havde valgt at lægge vejen forbi showet, hvor militære og civile fly blev vist frem sammen med nogle af lufthavnens køretøjer.

CPH International (ikke-aeronautisk forretning)

Udover lufthavnene i København og Roskilde har CPH også en international forretning, Copenhagen Airports International (CAI), der arbejder med rådgivning og forretning i udlandet.

CAI leverer ekspertviden og bistand omkring national og international lufthavnsdrift. Formålet er derudover at etablere, erhverve og drive virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med lufthavnens drift.

I 2019 var hovedaktiviteten rådgivning i forbindelse med etablering og drift af den nye lufthavn i Istanbul, hvor CAI har været rådgiver siden 2015. Den nye lufthavn åbnede med fuldt trafikprogram d. 6. april 2019. Åbningen var en succes, og vores rådgivning fortsætter til og med 2021.

Derudover fokuserede vi på at udbygge aktiviteterne med flere, længerevarende kontrakter. I 2019 leverede CAI service til kunder i Mexico, Indien, Danmark, Bulgarien og Kroatien.

Restauranter & butikker høster stor anerkendelse

Vi fulgte i 2019 den strategiske målsætning om at løfte passagerrejsen og retail-oplevelsen med en række nye tilbud og muligheder til de rejsende. Den ikke-aeronatiske omsætning steg 3,2% til DKK 1.930,5 mio.

Med 76 butikker og 48 serveringssteder har de rejsende meget at vælge imellem i terminalerne. Det er en af grundene til, at Københavns Lufthavn i 2019 satte rekord i passagertilfredshed med 86%, der erklærer sig tilfredse eller særdeles tilfredse med serviceniveauet, faciliteterne og rejsen gennem lufthavnen.

Vi havde igen i år en lang række aktiviteter, der har haft til formål at engagere og underholde de mange rejsende.

I sommeren 2019 var der LEGO-kampagne i sikkerhedskontrollen; i Taxfree kunne kunderne møde robotten Pepper som shopping-assistent – og sammen med Copenhagen Cooking, Mikkeller og Aamanns inviterede CPH til langbordsmiddag på luftbroen i

Terminal 3, der strækker sig mellem metroen og sikkerhedskontrollen.

Ved årets udgang blev det besluttet at lukke ned for CPH Advantage, da for få brugte fordelsprogrammet. I stedet arbejder vi på at give flest mulige rejsende de bedste mulige tilbud, der passer lige til dem.

Det handler bl.a. om at gøre produkter og tilbud relevante. I 2019 fik vi implementeret et nyt Salesforce CRM-system, der i højere grad vil kunne imødekomme CPH's vision om at blive en datadrevet og kundefokuseret lufthavn.

Systemet giver samtidig et solidt udgangspunkt for at kunne forfine forretningen og udvikle fremtidens digitale brugerrejser.



Koncessionsindtægterne fra shoppingcenteret voksede med 4,8%

International anerkendelse

I 2019 fik shoppingcenteret igen international anerkendelse. CPH vandt for tredje gang i træk *Regional winner Europe, Airport Food & Beverage Offer of the Year* ved årets *The Airport Food & Beverage Conference & Awards (FAB)*.

CPH er også vært for verdens bedste lufthavnsbar. Mikkeller vandt nemlig prisen *Airport Bar of the Year*.



CPH's marketing-afdeling vandt desuden prisen for *Best Use of Social & Digital Media*.

Nye flows i terminalerne

Butikkerne og restauranterne i shoppingcentret var i 2019 generelt udfordret af, at der ikke var vækst i antallet af rejsende. Derudover er der kommet flere yngre rejsende, som har et anderledes forbrug og generelt shopper mere online.

På den anden side af paskontrollen på vejen ud til alle C-gates fik de rejsende styrket deres valgmuligheder med Lagkagehuset og Joe & The Juice.

De rejsende har også skullet vænne sig til nye måder at navigere gennem lufthavnen på, efter vi i 2018 udvidede passagerområdet mellem Finger A og B. Vi arbejder fortsat på at optimere flowet her, så det bliver naturligt og intuitivt for de rejsende.

Afgørende indtægter fra shoppingcenter

Indtægterne fra shoppingcenteret er den væsentligste del af lufthavnens ikke-aeronautiske forretning – altså fra den del af forretningen, der er uden vinger.

I restaurantsegmentet var der i 2019 helårseffekt af de ti nye enheder, der åbnede i løbet af 2018 i forbindelse med udvidelsen af området mellem Finger A og B. Her steg omsætningen 11%. Flere specialbutikker betød, at omsætningen i det segment steg 13% i forhold til sidste år.

Samlet steg koncessionsindtægterne fra shoppingcenteret med 4,8% til DKK 917,3 mio.

Parkering og hotel

Udover shoppingcenteret er der indtægter

fra parkering, udlejning af lokaler og arealer samt hotelaktivitet.

Omsætningen fra lufthavnens flere end 10.000 p-pladser faldt med 3,5%. Det skyldes primært et mindre fald i antallet af lokalafgående passagerer.

Hotelaktiviteten steg samlet set DKK 1,0 mio. som følge af en stigning i lejen.

Samlet sluttede året med en fremgang i den ikke-aeronautiske omsætning på 3,2% til DKK 1.930,5 mio.

Driftsresultatet (EBIT) steg med 4,4% i 2019 ift. 2018. Stigningen skyldes hovedsageligt fremgangen i omsætningen fra shoppingcenteret.

Det positive resultat på den ikke-aeronautiske del af forretningen deles til en vis grad med flyselskaberne. Det sker gennem den såkaldte krydssubsidiering, der medfinansierer en del af de aeronautiske udgifter. Dermed bliver det reelt billigere for flyselskaberne at operere i CPH, end de faktiske aeronautiske omkostninger egentlig tilsiger.

DKK mio.	2019	2018	Udv.	Pct.
Finansielle resultater				
Omsætning	1.930,5	1.870,0	60,5	3,2%
Driftsresultat (EBIT)	1.285,2	1.231,5	53,7	4,4%
Segmentaktiver	3.958,1	3.665,1	293,0	8,0%
Koncessionsindtægter				
Shoppingcenter	917,3	875,3	42,0	4,8%
Parkering	403,9	418,5	-14,6	-3,5%
Øvrige indtægter ¹	71,2	66,9	4,3	6,4%
I alt	1.392,4	1.360,7	31,7	2,3%
Lejeindtægter				
Udlejning af lokaler	125,8	127,2	-1,4	-1,1%
Udlejning af arealer	50,3	48,4	1,9	4,0%
Øvrige lejeindtægter	5,4	5,4	-	-
I alt	181,5	181,0	0,5	0,2%
Salg af tjenesteydelser mv.				
Hotelaktivitet	66,4	65,4	1,0	1,5%
Øvrige ¹	290,2	262,9	27,3	10,4%
I alt	356,6	328,3	28,3	8,6%

¹ Øvrige indtægter indeholder primært omsætning fra passagerer med reduceret mobilitet (PRM), Taxi Management Services (TMS) og energi. PRM, TMS og energi er non-profit for CPH.

Vi investerede DKK 2 mia. i lufthavnen

CPH skal være en af verdens mest effektive, servicemindede og bæredygtige lufthavne. De senere år har vi investeret mere end DKK 2 mia. årligt i at bygge en lufthavn til næste generation.

Et særdeles travlt byggeår sluttede med en ansøgning til myndighederne om et nyt grundlag for den fortsatte udvikling og bæredygtige omstilling til fremtidens lufthavn. Med støtte fra SAS, Norwegian og DAT er ønsket at forskyde lufthavnens tredje bane – tværbanen – der bruges meget sjældent.

Med den nye masterplan vil CPH om en årrække kunne skabe plads til at videreudvikle lufthavnen inden for vores nuværende område med alle faciliteter under ét tag – og skabe bedre plads til fremtidens moderne flytyper, der er mere brændstofvenlige og mindre støjende.

Med rekordhøje investeringer på mere end DKK 2 mia. kr. årligt de senere år er CPH godt i gang med at udvikle fremtidens lufthavn. Vi vil være *Architects of the future Airport*, som visionen i vores nye strategi udtrykker det.

Bæredygtigt og ansvarligt byggeri

Som bygherre er lufthavnen forpligtet til at sikre, at måden, vi bygger på, er ansvarlig. Vi skal ikke blot skabe gode, inspirerende rammer, men også planlægge og gennemføre byggerierne med brug af færrest mulige ressourcer.

Med vores samarbejdspartnere arbejder vi også på at nedbringe CO₂-udledningen fra driften af lufthavnens bygninger. CPH er medlem af Foreningen for Byggeriets Samfundsansvar, hvor der er fokus på:

- genbrug af f.eks. nedtagne trapper, rullefortove, rulletrapper og elevatorer
- opcycling, dvs. opkvalificeret genbrug for at tilføje ny værdi til ting, der ellers ville betegnes som affald
- arbejdsmiljø, undervisning og dialog med vores leverandører, kompetenceløft af CPH's projektledere og digital effektivisering af indrapporteringen
- certificering, løbende evaluering af byggeprojekter og bygningsdrift med mål om det mindst mulige energimæssige fodaftryk og vurdering af projekter til certificering efter en bæredygtighedsvurdering.

I 2019 færdiggjorde vi en række markante byggerier og satte gang i flere nye projekter.



Med vores investeringer og partnerskaber er CPH med til at bidrage til verdensmål nr. 9: Bygge robust infrastruktur, fremme inklusiv og bæredygtig industrialisering og understøtte innovation.

De syv principper i den nye masterplan om fremtidens lufthavn

Udviklingen af fremtidens lufthavn kræver investeringer, og i den nye masterplan opererer vi med syv principper, der skal følges:

1. Udvikling skal ske i **etaper** i takt med efterspørgslen.
2. Udviklingen skal ske indenfor lufthavnens areal – samtidig med at vi er i **drift**.
3. Vi skal fastholde en **sammenhængende** terminal tæt på kollektiv trafik.
4. Lufthavnen skal fastholde sin position som en **effektiv og konkurrencedygtig** lufthavn.
5. Den stigende efterspørgsel skal håndteres inden for lufthavnens nuværende **støjgrænser**.
6. Lufthavnen skal være **emissionsfri** i 2030, og flytrafikken skal være det i 2050.
7. Udviklingen af lufthavnen skal foregå i en åben proces med **inddragelse** af passagerer, flyselskaber, naboer, myndigheder og andre interessenter.

1 Første etape af Finger E

D. 4. juni åbnede H.K.H. Kronprins Frederik første etape af den nye terminalbygning Finger E med brobetjening af en eksisterende standplads til store fly eller to små, en moderne busgate i stueplan, en ny paskontrol og en kontorbygning til blandt andre politiet.

Etape 2 er klar i 2020, hvor vi får to standpladser. Samlet investerer CPH knap DKK 2 mia. i opførelsen af Finger E.

Den nye paskontrol prydes af Danmarks største glasmosaik, skabt af kunstneren Alexander Tovborg. Den 22 meter lange og 6 meter høje farvestrålende mosaik består af 38 felter mundblæst glas. Værket blev i 2019 hædret af Klara Karolines Fond, stiftet af Aase & Poul Gernes.

2 Lufthavnstorvet

I september 2019 kunne vi indvie den opgraderede plads foran den centrale sikkerhedskontrol, der har fået navnet *Lufthavnstorvet*. Med en samlet investering på DKK 80 mio. er der skabt et indbydende, bilfrit byrum for naboer, passagerer og medarbejdere i lufthavnen.

Torvet er inspireret af det nordiske kystlandskab og har fået både overdækkede områder med grønne tage, en lang bølget træbænk med plads til flere hundrede passagerer og en legeplads med en syv meter lang flyver, der troner som et vartegn foran terminalen.

3 Nyt bagageanlæg

Det er afgørende, at vi skaber mere kapacitet til håndteringen af den afgående bagage, så vi fortsat kan levere et højt serviceniveau. Vi er derfor godt i gang med at bygge et helt nyt bagageanlæg ved siden af Terminal 2.

Det betyder, at vi også får plads i det gamle anlæg til at skifte til 3D-bagagescannere, som de nye EU-regler kræver. Sammenlagt koster bagageprojekterne ca. DKK 900 mio. Det nye anlæg bliver på 2.800 m². Derudover bliver der etableret ca. 5.400 m² kældre, kontorer og supportfaciliteter.

4 Nyt parkeringshus

I efteråret gik vi i gang med at bygge et nyt parkeringshus, hvor blandt andre medarbejdere fra CPH skal parkere. Der bliver omkring 2.340 pladser i det nye hus, fordelt på seks etager i området mellem biludlejningen og den nye kølecentral på Lufthavnsholmen.

Parkeringshuset skal sikre, at vi stadig kan blive ved med at tilbyde parkering til vores medarbejdere på lufthavnens område, og at vi også kan følge med den efterspørgsel, vi har på parkering hos både passagerer og samarbejdspartnere. Investeringen bliver samlet på ca. DKK 300 mio., når P-huset står klar til brug i 2021.

5 Nyt hotel og konferencecenter

I september 2020 indvier Nordic Choice Hotels og CPH det nye Comfort Lufthavnshotel og et fælles konferencecenter med nabohotellet Clarion. Det nye kompleks vil samlet rumme ca. 1.000 værelser.

6 80.000 nye m² til passagerer og bagage

I 2019 kom vi godt i gang med planlægningen af udvidelsen af terminalområdet mellem Finger C og B. Det bliver det største projekt i årtier med en 80.000 m² stor, 270m lang og 60m bred tilbygning – bl.a. til en markant større bagageudlevering. Der blev i 2019 omlagt kabler og forsyninger for at gøre byggepladsen klar.

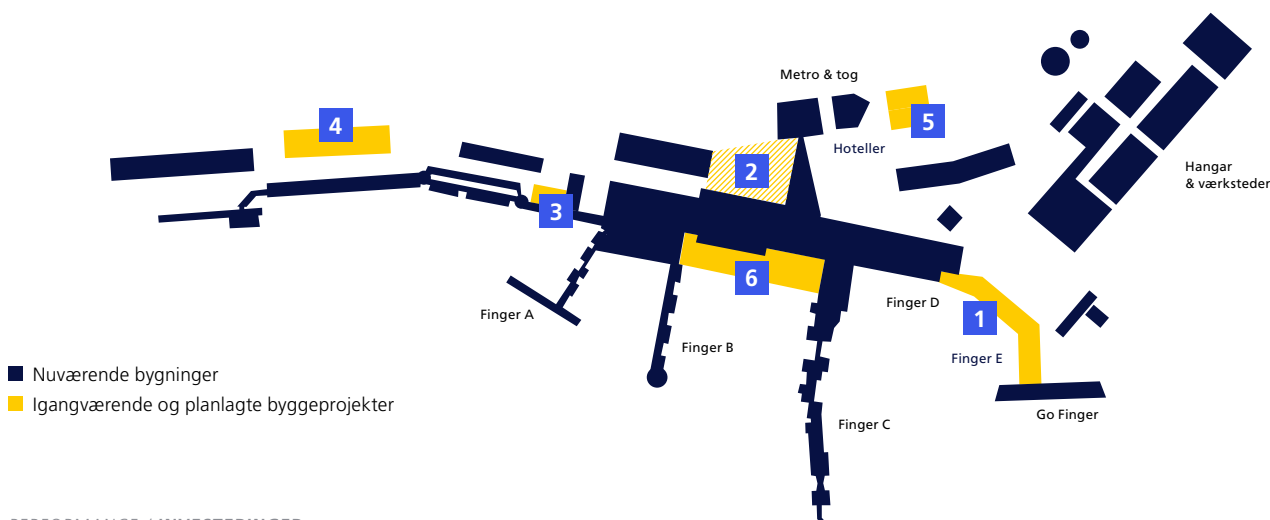
Byggeriet designes og planlægges efter et co-creation-princip, hvor CPH er rykket ind på et fælles projektkontor sammen med et konsortium bestående af Aarsleff, COWI, Vilhelm Lauritzen Arkitekter og Zeso Architects.

Her sidder fast omkring 60 ansatte – fra designere, leverandører og CPH's projekt-afdeling til alle involverede CPH-specialer. Det fælles mål er at skabe et byggeri med smuk, nordisk arkitektur, rummelighed og ukompliceret service.

Det skal også bygges med grøn omtanke, og derfor har alle i samarbejdet underskrevet et manifest om bæredygtighed, hvor vi forpligter os til at vælge bæredygtige løsninger og materialer, hvor det giver mening.

Første etape er planlagt til at stå færdig omkring 2025. Den skal bl.a. rumme en markant udvidelse af bagageudleveringen, mere plads til passagererne i terminalområdet og mere plads og øget kapacitet i paskontrollen ved Finger C.

Københavns Lufthavn investerer ca. DKK 4 mia. i projektet frem mod 2028.



CPH støtter Global Compact

I 2011 tilsluttede CPH sig FN's Global Compact-initiativ. Det gjorde vi for at støtte og udbrede kendskabet til de 10 generelle principper for virksomheders arbejde med samfundsansvar. I årsrapporten beskriver vi vores indsats for at drive en ansvarlig organisation og de resultater, vi har opnået i 2019.



Menneskerettigheder

Side 41

- 1 CPH støtter og respekterer beskyttelse af de internationalt erklærede menneskerettigheder.
- 2 CPH deltager ikke i nogen form for aktiviteter, der overtræder menneskerettighederne.

Arbejdsforhold

Side 38, 39 og 40

- 3 CPH's medarbejdere har organisations- og forhandlingsfrihed.
- 4 CPH støtter udryddelsen af alle former for tvangsarbejde.
- 5 CPH støtter effektiv afskaffelse af børnearbejde.
- 6 CPH støtter eliminering af diskrimination i relation til arbejds- og ansættelsesforhold.

Miljø

Side 33, 34, 35, 36 og 37

- 7 CPH støtter en forsigtighedstilgang til miljømæssige udfordringer.
- 8 CPH tager initiativ til at styrke den miljømæssige ansvarlighed.
- 9 CPH fremmer udvikling og indførelse af miljøvenlige teknologier.

Antikorrruption

Side 41

- 10 CPH modarbejder alle former for korrupsion, herunder bestikkelse og afpresning.

FN's verdensmål er integreret i CR-strategien

Vi arbejder med FN's verdensmål som led i udviklingen af vores samfundsansvar.



Med afsæt i vores CR-strategi gennemførte vi i 2018 en væsentlighedsanalyse, hvor vi prioriterede de verdensmål, som CPH har størst negativ og positiv indvirkning på. Vi udvalgte fire verdensmål, som har været med til at danne rammen for vores CR-arbejde i 2018 og 2019.

På side [28](#), [33](#), [34](#), [37](#), [38](#) og [39](#) i denne årsrapport kan du læse mere om, hvordan vi arbejder med de fire verdensmål.

Som opfølgning på CPH's nye forretningsstrategi, der sætter samfundsansvaret mere centralt i vores daglige arbejde og strategiske indsatser, vil vi i 2020 opdatere vores CR-strategi. Som led i den opdatering vil vi genbesøge vores arbejde med FN's verdensmål med henblik på at integrere målene i vores forretning i endnu højere grad.

Mål 8



Fremme vedvarende, inklusiv og bæredygtig økonomisk vækst, fuld og produktiv beskæftigelse samt anstændigt arbejde til alle

Mål 9



Bygge robust infrastruktur, fremme inklusiv og bæredygtig industrialisering og understøtte innovation

Mål 12



Sikre bæredygtigt forbrug og produktionsformer

Mål 13



Handle hurtigt for at bekæmpe klimaforandringer og deres konsekvenser

Fremtidens flyrejser skal være bæredygtige

Flyrejser skaber økonomisk, menneskelig og kulturel værdi. Men luftfarten er også ansvarlig for en del af de globale CO₂-udledninger. Det skal vi gøre noget ved. Københavns Lufthavn har et ansvar for at bidrage til luftfartens bæredygtige omstilling – et ansvar, som vi satte ekstra handling bag i 2019.

I marts 2019 lancerede CPH en klimastrategi med målsætningen om at drive lufthavnen og flytrafikken helt uden CO₂-udledning og emissioner i 2050. Vi er allerede i gang med at forfølge det mål.

På vejen mod fremtidens bæredygtige flyrejser nåede vi i 2019 målet om en CO₂-neutral drift af lufthavnen. Nu arbejder vi frem mod næste delmål om en emissionsfri lufthavnsdrift og landtransport i 2030.

I juni modtog vi den internationale ACA-akkreditering som CO₂-neutral lufthavn. Akkrediteringen betyder, at de CO₂-emissioner fra driften, som CPH selv har kontrol over, nu er CO₂-neutrale. Akkrediteringen hviler på vores mangeårige systematiske klima- og miljøarbejde, og på at CPH nu også CO₂-

komponerer for restudledningen via et klima- og udviklingsprojekt i Laos om energieffektive komfurer. Globalt er 61 lufthavne, heraf 50 i Europa, akkrediterede som CO₂-neutrale.

Emissionsfri i 2030

Vi tager nu for alvor fat på at udvikle de løsninger, der skal sikre en emissionsfri lufthavnsdrift og landtransport i 2030.

For at realisere målet skal vi i de kommende år fortsætte med at investere i den grønne omstilling i lufthavnen. Vi skal opnå endnu flere energibesparelser, og vi skal omstille lufthavnens køretøjer og maskiner til el. Det betyder også, at vi allerede inden 2023 skal etablere solcelleanlæg med op til 9 MW's kapacitet og sikre udbygning af el-lade-infrastruktur til køretøjer og maskiner.

Med vores resultater i 2019 er vi kommet rigtig godt i gang:

- Vi arbejder fortsat med at reducere energiforbruget i terminalerne og resten af lufthavnens bygninger. I 2018 nåede vi under 89 kWh/m². I år er det lykkedes at reducere energiforbruget med 9 kWh/m² til 80 kWh/m².
- Målt pr. passager har vi således igen i år været i stand til at reducere vores scope 1 og 2-udledning. I år faldt CO₂-udledningen pr. passager fra 0,96 til 0,89 kg.
- Vi har i 2019 indkøbt flere nye solceller, så vi i alt har 1,8 MW solcelleeffekt. Det dækker ca. 3,5% af CPH's samlede elforbrug. Inden 2019 havde vi installeret 0,125 MW og har dermed på et år over dobbelt vores energiforsyning med vedvarende energi.
- Vi har også – som et af de første steder i Danmark – etableret en 175 kW offentligt tilgængelig hurtiglader. Den skal hjælpe passagerer og taxachauffører med nemt og hurtigt at oplade el-biler på vej til og fra lufthavnen.
- På baggrund af en investering på DKK 70 mio. kunne vi i 2019 indvie en ny, effektiv kølecentral. Kølecentralen bruger langt mindre strøm end de gamle køleanlæg. Centralens fordamper køles med sekundavand, som ellers bliver udledt som regnvand. Vandet øger kølecentralens effektivitet, samtidig med at vi udnytter en eksisterende spildressource. Kølemaskinen får strøm fra et af de nye solcelleanlæg. Det er et godt eksempel på, hvordan vi arbejder med den grønne omstilling og med effektiv ressourceudnyttelse i CPH.



Bæredygtige partnerskaber

CPH er medlem af Brancheforeningen Dansk Luftfart, der i 2019 lancerede en klimaplan. Planens målsætning er, at sektoren skal være CO₂-neutral i 2050.

I CPH stammer ca. 74% af CO₂-udledningen fra de fly, der letter og lander (scope 3 fly). I alt 321.234 tons CO₂ i 2019. Derfor er CPH's egen 2050-klimamålsætning om en emissionsfri lufthavn helt afhængig af, at den samlede luftfartsindustri lykkes med en grøn omstilling – både i Danmark og globalt.

Omstillingen er i gang. Nye flytyper bliver stadig mere brændstofeffektive, og forskningen viser, at det er teknologisk muligt at producere bæredygtigt flybrændstof i stor skala allerede inden 2030.

Brancheforeningen Dansk Luftfart lancerede i oktober 2019 et udspil om at etablere en klimafond for luftfart. Det er et forslag, som CPH er stolte over at være en del af og bakker varmt op om. Ved at pålægge en mindre passagerafgift på afgang fra danske lufthavne kan der hvert år genereres flere hundrede mio. kr., der kan målrettes udviklingen af bæredygtige løsninger til luftfarten – herunder produktion af flybrændstof. Dermed kan Dansk Luftfart yde et stærkt bidrag til selv at sikre den grønne omstilling af lufttransporten.

I CPH vil vi i 2020 fortsætte vores engagement i at fremme udviklingen af bæredygtige løsninger til den grønne omstilling af luftfarten. Herunder vil vi aktivt arbejde for at fremme en dansk produktion og anvendelse af bæredygtigt brændstof i transportsektoren.

Se note 4, 5, 6 og 7 på side 105-108 i det ikke-finansielle regnskab.



Med vores fokus på at imødekomme klimaudfordringer i partnerskaber er CPH med til at bidrage til verdensmål nr. 13: Handle hurtigt for at bekæmpe klimaforandringer og deres konsekvenser.



Airport Carbon Accreditation er den eneste globale standard for håndtering af CO₂-udledning fra lufthavne. Den bygger på de samme principper som Greenhouse Gas Protocol, men er tilpasset de driftsmæssige og organisatoriske forhold, der er kendetegnende for lufthavne. Lufthavne kan blive akkrediteret på fire niveauer: 1: Mapping, 2: Reduction, 3: Optimisation og 3+: Neutrality. CPH har i 2019 opnået højeste akkrediteringsniveau, 3+ Neutrality, hvilket dokumenterer, at CPH nu er CO₂-neutral. CPH har siden 2014 været akkrediteret på niveau 3, Optimisation.

Se mere på www.airportcarbonaccreditation.org.

NISA CPH har i 2019 fortsat sit engagement i NISA – Nordic Initiative for Sustainable Aviation. NISA var i 2019 bl.a. medforfatter af pre-feasibility studiet *Nordic GTL*, som kortlægger mulighederne for at fremstille bæredygtige brændstoffer i Norden inden for en relativ kort tidshorisont.

Se rapporten og læs mere om NISA på www.cleancluster.dk/nisa/.

CO₂-udledning i Københavns Lufthavn

Scope 1 & 2 I alt 27.013 ton

Direkte CO₂-emissioner (scope 1) og indirekte CO₂-emissioner fra CPH's aktiviteter (scope 2).



CPH's energi- og brændstofforbrug fra CPH's bygninger, banesystem og køretøjer. 7%

Scope 3 I alt 347.882 ton

Indirekte emissioner fra aktiviteter i lufthavnen, som ikke ejes eller kontrolleres af CPH.



Samarbejdspartners energi- og brændstofforbrug fra bygninger, grej og køretøjer. 9%



Passagerer og lufthavnsmedarbejders transport til og fra lufthavnen. 10%



Flyenes brændstofforbrug fra motorkøring, hjælpemotorer (APU) og hovedmotorer (op til ca. 1 km's højde). 74%

374.895 ton

samlet CO₂-udledning i 2019

Lufthavnen bidrager til lokal samfundsudvikling

Som Danmarks største lufthavn og største arbejdsplads ønsker vi at udvide vores positive rolle i samfundet og bidrage til værdifuld udvikling og vækst i lokalsamfundet – med respekt for mennesker og miljø.

Siden 1925 har lufthavnen bidraget aktivt til Amagers udvikling. Det skal vi fortsætte med i en stadig tættere og løbende dialog med naboer, politikere og det lokale erhvervsliv.

I 2019 handlede det meget om lufthavnens bæredygtige omstilling, klima og planerne for fremtiden. Det blev diskuteret bl.a. i møder med erhvervslivet og kommunalbestyrelserne på Amager – og via lufthavnens kontaktgruppe, der samler nationale og lokale myndigheder og de omkringliggende grundejerforeninger.

I 2019 afholdt vi desuden to store nabomøder, hvor lufthavnen og naboerne har været i dialog om alt fra flystøj og luftkvalitet til jobs og fremtidsplaner.

Dialog online

Lufthavnen inviterer også løbende til dialog på de sociale medier. I Facebookgruppen *Kære Nabo* lægger vi opslag op til information og debat, og vi svarer løbende på spørgsmål og input.

I 2019 inviterede vi desuden gruppens medlemmer til at nominere en lokal forening til lufthavnens *Kære Nabo*-legat på i alt DKK 20.000. Legatet uddeles hvert år til fem foreninger, der bl.a. bidrager til lokalt engagement og sammenhold. Igen i år blev arrangementet holdt på Clarion Hotel ved lufthavnen, hvor TV2 Lorry kom forbi for at lave en lokal reportage.

Vi udloddede også nabobilletter til SAS' store lancering i december 2019 af de nye Airbus A350-fly, der udleder 30% mindre CO₂ og støjer 40% mindre end de fly, de erstatter. På lanceringen kunne lufthavnens naboer opleve A350'eren og stille spørgsmål til flyudviklere, SAS og CPH.

Udviklingen af lufthavnen

Ved udgangen af 2019 indgav vi en ansøgning om ændring af rammerne for, hvordan vi benytter lufthavnens nuværende areal.



Dagen efter offentliggørelsen af den reviderede udviklingsplan d. 25. november afholdt vi et stort nabomøde i Vilhelm Lauritzen-terminalen med 150 naboer.

Her kunne de mange interesserede høre mere om planerne for fremtidens lufthavn og få seneste nyt om Københavns Lufthavns arbejde med klima, støj og luftkvalitet. Der var også mulighed for at stille spørgsmål til lufthavnens direktion og ledelse for miljø, trafik og planlægning.

Med opbakning fra SAS, DAT og Norwegian er det planen at forkorte og forskyde lufthavnens tredje bane – den såkaldte tværbane, der bruges meget sjældent. Det betyder, at vi kan frigive et område indenfor lufthavnens nuværende areal, der kan bruges til at bygge standpladser til fremtidens moderne, mere brændstofvenlige og mindre støjende fly.

Med en lidt kortere og forskudt tværbane i retning mod Øresund bliver flyvning over byområder vest for lufthavnen indstillet. Der skal i fremtiden kun lettes og landes over Øresund.

Der vil desuden blive frigivet et areal vest for lufthavnen, som Tårnby Kommune f.eks. kan benytte til by- og erhvervsudvikling.

Det er naturligt og forståeligt, at udviklingsplanerne skaber nysgerrighed, men også bekymringer for nogle af vores naboer. Derfor vil der i de kommende år være en tæt og åben dialog. Vi glæder os til at høre gode forslag og få input til, hvordan vi fortsat kan bidrage positivt til lokalsamfundet på Amager.

Læs om flystøj og ultrafine partikler under *Miljø og støj* på næste side.

CPH arbejder målrettet med støj & luftkvalitet

I takt med at vi omstiller lufthavnen til fremtidens rejsebehov, skal vi også håndtere udfordringer som støj og luftkvalitet. Vi er derfor i tæt dialog med lufthavnens naboer, faggrupper og partnere, så vi i fællesskab kan finde de bedste løsninger.

Støj fra flytrafikken er en af de mest mærkbare miljøpåvirkninger fra en lufthavn. Vi samarbejder derfor med en lang række partnere om at håndtere støjen. 12 målestationer følger støjen hvert eneste døgn året rundt. Seks er placeret i boligområderne omkring lufthavnen, seks andre står indenfor hegnet.

Støjen kontrolleres bl.a. efter TDENL-metoden (Total Day-Evening-Night Level), der med ét tal beskriver niveauet i støjbelastningen for flytrafikken. For 2019 blev TDENL-værdien beregnet til 145,1 dB, hvilket ligger inden for den grænse, som er fastsat i lufthavnens miljøgodkendelse af støj fra flytrafik.

Støj indenfor grænsen

Hvert tredje år får CPH også gennemført en særlig beregning af støjbelastningen, Lden

(Day-Evening-Night Level), som viser den geografiske udbredelse. I 2019 fik vi udført sådan en beregning for flytrafikken i 2018. Den viste, at flystøjen lå indenfor de grænser, der er fastsat i miljøgodkendelsen.

I 2019 har CPH desuden udskiftet støjovervågningsanlægget, som efterhånden var af ældre dato. Som en del af det nye anlæg og supplement til de faste støjmålere har CPH i 2019 indkøbt to mobile målestationer. Det giver mulighed for at indsamle supplerende støjdata i områder, hvor der ikke er faste støjmålestationer. Samtidig udskiftede vi også den portal, hvor det bl.a. er muligt at følge flytrafikken og de målte støjniveauer. Den nye portal hedder CPH Flight Tracker. Vi supplerer også portalen med CPH Noise Lab i starten af 2020, som vil indeholde flere

informationer. Der vil f.eks. være mulighed for at få vist statistikker for flyoperationer, støj og andre miljøforhold, målt i længere perioder.

I 2019 har vi udvidet en af støjvoldene og undersøgt mulighederne for yderligere støjafskærmning omkring lufthavnen. Vi har også kortlagt mulighederne for at øge brugen af startpositioner med større afstand til de boliger, der ligger tæt på en af startbanerne, når flyene letter og lander om natten.

Se CPH Flight Tracker her:
<https://cph.flighttracking.casper.aero/>.

Luftkvalitet

Luftkvaliteten i og omkring lufthavnens område kan blive påvirket af emissioner fra fly og køretøjers motorer. Derfor har vi en systematisk indsats for at forbedre luftkvaliteten af hensyn til naboerne og medarbejdernes arbejdsmiljø i lufthavnen.

Afgørende for det arbejde er at nedbringe antallet af ultrafine partikler. I perioden 2011-2016 har det medført en reduktion på mere end 50% på den centrale del af lufthavnens forplads. Målinger for 2019 har vist, at reduktionen fastholdes.

Vi søger løbende nye løsninger til at reducere brugen af fossile brændstoffer, som oftest er den direkte årsag til forekomsten af ultrafine partikler. Vi bidrager også til forskellige forskningsprojekter.

I 2019 blev et treårigt studie af ultrafine partikler i lufthavne afsluttet af Nationalt Center for Arbejdsmiljø, NFA. Studiet konkluderer, at partikler fra flyenes motorer potentielt er sundhedsskadelige

på niveau med den udstødning, vi kender fra dieselmotorer.

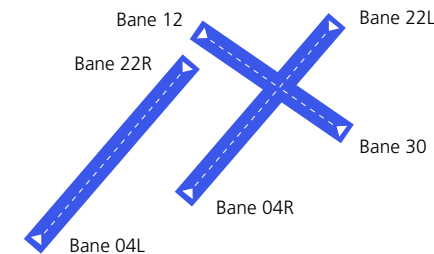
Lufthavnen, operatørerne og fagforeningerne vil bruge studiet til at fortsætte og skærpe arbejdet med at forbedre luftkvaliteten – bl.a. via en mere målrettet indsats og kontrol med brugen af flyenes hjælpemotor, den såkaldte APU.

Københavns Lufthavn indhenter også indsigter fra internationale studier af luftkvalitet, ligesom vi deltager i samarbejder – bl.a. det internationale *Aviator*-projekt, som er støttet af EU's Horizon 2020-program. Her er formålet at måle ultrafine partikler i flere forskellige lufthavne og måle partikler fra forskellige flymotorer.

Se mere på aviatorproject.eu.

Baneanvendelse i 2019

Bane	Start	Landing
04L	0,0% (0,0%*)	27,4% (34,5%*)
04R	29,8% (37,1%*)	2,6% (3,0%*)
12	0,1% (0,1%*)	0,2% (0,5%*)
22L	4,1% (4,4%*)	65,6% (59,2%*)
22R	65,7% (58,3%*)	0,6% (0,7%*)
30	0,3% (0,1%*)	3,6% (2,1%*)



*Baneanvendelse i 2018

Genanvendelse & affald står højt på agendaen

CPH håndterer hvert år en stor mængde affald. Vi arbejder på at sikre, at så meget affald som muligt bliver genanvendt.

CPH håndterer årligt mere end 5.000 ton affald. Det er afgørende, at vi genanvender så meget af affaldet som muligt. Vi har derfor sat et mål om, at mindst 60% af affaldet fra den daglige drift i terminalområdet, serviceområdet og administrationen i Københavns Lufthavn skal gå til genanvendelse i år 2023.

I 2019 gik 27% af affaldet fra den daglige drift til genanvendelse. Det er en udvikling på 6%-point sammenlignet med 2018. Den samlede affaldsmængde i 2019 var 5.385 ton, hvilket svarer til mængden af affald i 2018.

Det er ikke så høj en genanvendelse, som vi kunne ønske os. Særligt har vi haft udfordringer med det system, vi bruger til at håndtere bio-affald, der ikke har kunnet levere den forventede kapacitet.

Fra bananskræller til biogas

For at styrke genanvendelsen af vores bio-affald har vi i 2019 suppleret den eksisterende bio-affaldsordning med et nyt samarbejde med DAKA Refood. De henter hver dag ca. 400 kg bio-affald fra vores terminaler.

Affaldet køres til anlæg, hvor affaldet omdannes til biogas. Det afgassede restprodukt bliver til gødning, som kan bruges i landbruget. Vi evaluerer forsøget i 2020 og vurderer herefter, om ordningen kan bredes ud til al bioaffald i CPH.

Affaldshåndtering i den kommende terminal T3

Når vi i de kommende år udvider terminalerne med en 80.000 m² udbygning af området mellem Finger B og C, er der indtænkt gode rammer for fremtidens affaldssystemer, så

f.eks. plastsortering ikke vil begrænse en optimal affaldssortering. De nuværende terminalbygninger i CPH er opført på et tidspunkt, hvor der var mindre fokus på affaldshåndtering. I fremtiden vil dette være i fokus helt fra designfasen af kommende bygninger.

Fokus på plastik

CPH er opmærksom på, at der er behov for at reducere brugen af plastik. Vi arbejder derfor aktivt med at sikre en så høj genanvendelse af plastik som muligt. I 2019 fjernede vi muligheden for at bestille engangsemballage i plastik fra vores fælles indkøbsplatform. Desuden har vi igangsat en række forsøg med bl.a. bionedbrydelig emballage i vores kantine.

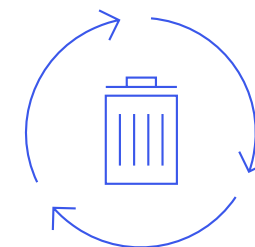
I TAXFREE Heinemann-butikkerne tages der nu penge for plastikposer. Overskuddet går til havmiljøorganisationen OceanCare. Vi håber at se mere af denne slags initiativer i fremtiden fra vores samarbejdspartnere, og vi vil gøre, hvad vi kan, for at understøtte dem, så de lykkes med deres idéer til at gøre en forskel for miljøet.

Genbrug og up-cycling af byggematerialer

Både produktionen af byggematerialer, selve byggeprocessen og den efterfølgende drift af bygningen er en del af klimaregnskabet.

I alle faser fra produktion til drift er vi i CPH optaget af at begrænse vores bygningers energiforbrug. Fra starten af projekteringen anvendes lufthavns-standarder som konstant opdateres for at optimere på driftsomkostningerne – herunder energiforbruget. Et godt eksempel på, hvordan vi arbejder med bæredygtigt byggeri, er vores kommende nye Bagagefabrik vest for Terminal 2. Byggeriet bliver nemlig det første projekt i Danmark, der bliver beklædt med et nyt og bæredygtigt aluminiumsfacadesystem. Alu-facadesystemet er helt klassisk cradle-to-cradle, der for første gang anvendes i aluminiumsfacadeindustrien. Gamle aluminiumsdøre, vinduer og facader omsmeltes og gendannes til nyt. Mindst 75% af facadens aluminium er genbrugt. Dermed får vi en løsning, der har høj kvalitet, men som har kostet mindre CO₂ at producere.

Se note 5 på side 106 i det ikke-finansielle regnskab.



60%

af affaldet fra den daglige drift genanvendes i 2023



Med vores fokus på bioaffald, byggematerialer og genanvendelse af f.eks. propylenglykol er CPH med til at bidrage til verdensmål nr. 12: Sikre bæredygtigt forbrug og produktionsformer.

Medarbejdere skal have medansvar & indflydelse

Medarbejderne er lufthavnens største aktiv. Deres arbejdsindsats og engagement er grundlaget for, at vi sammen kan drive og udvikle en af verdens bedste lufthavne og udvikle fremtidens job og organisation.

I CPH arbejder vi på at sikre, at lufthavnen er en attraktiv arbejdsplads for nuværende og kommende medarbejderne. Derfor investerer vi i medarbejderes engagement, udvikling og trivsel.

Målet er at udvikle fremtidens job og kompetencer. Derfor forbereder vi os på nye typer jobs, nye måder at arbejde på og nye kompetencer.

Vi ønsker at skabe de bedste arbejdsforhold og udviklingsmuligheder igennem hele arbejdslivet – f.eks. at gøre arbejdslivet nemmere via digitalisering og automatisering og udvikle nye arbejdsformer og -rammer. Det skal også være en mangfoldig og inkluderende arbejdsplads, hvor alle har lige muligheder.

Fokus på indflydelse og udvikling

Det er vigtigt, at man som medarbejder i CPH kan få indflydelse på sin jobudvikling. Vi har derfor et stort fokus på at sikre medansvar for

egne opgaver. Men vi er også opmærksomme på at give vores medarbejdere mulighed for at have indflydelse på hele lufthavnens bæredygtige omstilling og udvikling.

I forbindelse med udarbejdelsen af CPH's nye strategi har en række medarbejdere sammen med udvalgte ledere deltaget i udviklingen og prioriteringen af vores nye strategiske fokusområder (se [side 15-16](#)).

I 2019 har vi lanceret en ny model for den løbende dialog mellem leder og medarbejder. *Check-In* modellen bruges som et forum for forventningsafstemning, hvor medarbejder og leder kan have en dialog om performance, læringsmål og jobudvikling. Her er der også mulighed for at give og modtage feedback.

Høj medarbejdertilfredshed og ledelsesmåling

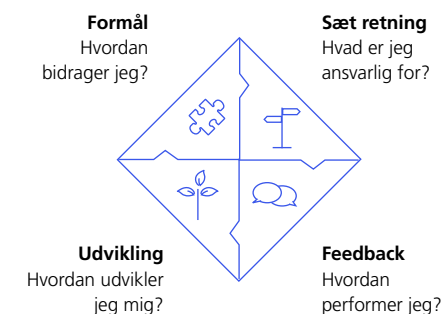
I den årlige engagementsmåling fik CPH et resultat på index 81 ud af 100, som er samme høje niveau som sidste år. Resultatet er

baseret på en høj svarprocent på 88,5%. I målingen ser vi på styrker og svagheder, og i år er vi gået fra seks til syv styrker. Som ny styrke for CPH er medarbejdernes oplevelse af, at arbejdsmængden er tilpas – selvom der selvfølgelig vil være perioder, hvor medarbejderne har ekstra travlt. Det ser vi som resultat af, at leder og medarbejder er blevet bedre til at forventningsafstemme. Samme høje resultat ses i CPH's ledelsesmåling, der også landede på 81/100. Ledelsesmålingen viser samtidig, at 1. linjelederne står styrket med en forbedring i forhold til sidste år. Dette er specielt væsentligt, da 1. linjelederne udgør 48% af CPH's ledere.

Mangfoldig arbejdsplads

Vi er i gang med at videreudvikle vores mangfoldigheds- og inklusionsstrategi. Målet er at være med til at skabe muligheder for alle ved at give rammer og fjerne barrierer, der gør, at alle medarbejderne kan fungere på lige vilkår. En vigtig del af mangfoldighedsstrategien er at hjælpe unge mennesker godt videre i

Check-in modellen



tilværelsen og ind i arbejdslivet. Vi har i 2019 fortsat vores samarbejde med Glad Fonden og Københavns Kommune i et nyt 2-årigt forsøgsprojekt for unge med kognitive handicap. Ligeledes har vi videreført mentorsamarbejdet med Tårnby Kommune og Talentspejderne.

Her stiller CPH-medarbejdere op som mentorer for unge, der har det svært i skolen.

På uddannelsesområdet sidder CPH med i bestyrelsen for Hovedstaden/Storkøbenhavn for den nye forberedende grunduddannelse (FGU). Vi ønsker et øget samarbejde med uddannelsesinstitutioner og at bidrage til udviklingen af unges fremtidige kompetencer. Den nye institution henvender sig til unge under 25 år, der ønsker at blive uddannelsesparate til en gymnasial uddannelse eller erhvervsuddannelse. Et vigtigt samfundsbidrag for CPH er derudover at skabe lærlinge- og elevpladser i CPH, og i 2019 oversteg antallet af lærlinge- og elevpladser i CPH minimumskravet.

Derudover har vi fortsat fokus på vores samfundsansvar over for hjemvendte soldater gennem vores støtte til organisationen *Velkommen hjem*, som har fokus på at modvirke arbejdsløshed blandt hjemvendte soldater.

Seniorjobs

Mange af vores medarbejdere bliver i luft-havnen i mange år. Det er vi glade for. I 2019 lancerede vi derfor en seniorordning, der skal sætte gode rammer op for vores medarbejderes sidste arbejdsår i CPH som seniorer.

Vi har etableret seniorjobs, mulighed for ned-sat arbejdstid og løn, samt orlov uden løn og seniorfridage. Derudover er der mulighed for kompetenceafklaring og eventuel omskoling til jobs i det nye *Seniorkorps*, som er mindre fysisk krævende: f.eks. serviceopgaver, byggepladsovervågning eller brandvagt.

Medarbejderdreven innovation

Vores dygtige medarbejdere udvikler løbende nye løsninger til at øge kvaliteten, effektiviteten og produktiviteten af processer og

arbejdsgange. Det er en central del af CPH's DNA, at vi hele tiden forsøger at gøre tingene lidt bedre og lidt mere effektivt.

Også i 2019 har vores medarbejderes engagement og innovationsevne givet helt konkrete forbedringer. De nye løsninger har vundet både danske og internationale priser. I 2019 har CPH bl.a. vundet priser for kvalitetsstyring i vores bagageafdeling – og for udvikling af et digitalt værktøj, der hurtigt og effektivt kan sikre, at eksterne leverancer i byggeriet lever op til CPH's fastsatte krav.

Også i det europæiske samarbejde *Single European Sky* er CPH blevet præmieret med en samarbejdspris og en innovationspris. Samarbejdsprisen fik CPH for det målrettede arbejde med at stille vores flyvedata til rådighed for optimeringen af det europæiske luftrum. CPH fik innovationsprisen, da vi var de første til at skifte gamle kommunikationsmetoder ud med moderne, således at kommunikationen mellem de forskellige interessenter i afviklingen af flytrafikken i Europa kan flyde lettere.

Kønsfordeling i ledelsesniveauet

CPH har i 2019 fortsat haft særligt fokus på at øge andelen af kvinder i bestyrelsen, som nu er på to ud af seks generalforsamlingsvalgte. Det betyder, at CPH har opnået ligelig kønsfordeling i bestyrelsen jf. Erhvervsstyrelsens vejledning. Derudover har vi konstant fokus på at øge andelen af kvindelige ledere i vores rekrutteringsproces. Vi forventer bl.a., at vores search-partnere hver gang præsenterer kandidater af begge køn, når opslåede stillinger skal besættes. Desuden udarbejder vi jobannoncer, der har til formål at sikre appel til både kvinder og mænd. Vi ansætter altid efter bedste kompetencer til stillingen.

Herudover arbejder vi målrettet på, at vores udviklingsaktiviteter skal understøtte både mandlige og kvindelige talenter og forberede dem til lederrollen.

Aktiviteterne bidrager til CPH's mål om, at andelen af kvindelige ledere skal svare til andelen af kvindelige medarbejdere. Andelen var i 2019 henholdsvis 28% og 38% (2018 henholdsvis 28% og 35%).

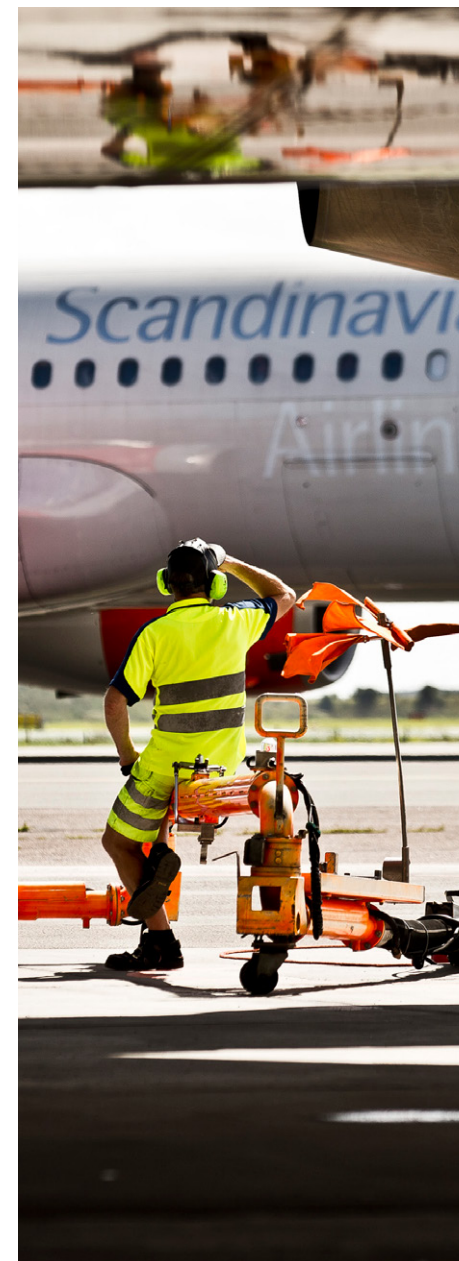
I CPH tror vi på, at vi opnår bedre forretningsmæssige resultater ved at have ledere hvis mangfoldighed i f.eks. køn, alder og erfaring betyder forskellig ledelsesstil og arbejdskultur; mere innovation, bedre networking og øget forretningsudvikling. Dette fokusområde handler ikke blot om at øge det samlede antal kvindelige ledere, men om at sikre, at vi har den rette balance mellem kønnene på tværs af organisationen.

Vi tilstræber at opnå en mangfoldighedsgrad på max. 70% af samme køn og aldersgruppe i større afdelinger på tværs af forretningen og således også på de forskellige ledelseslag. Det gør vi gennem forskellige tiltag – f.eks. i vores rekrutteringsproces og udviklingstiltag.

Se note 6, 7 og 8 på [side 107-109](#) i det ikke-finansielle regnskab.



Med vores indsats på områderne sikkerhed, arbejdsmiljø, attraktiv arbejdsplads og passageroplevelsen er CPH med til at bidrage til verdensmål nr. 8: Fremme vedvarende, inklusiv og bæredygtig økonomisk vækst, fuld og produktiv beskæftigelse samt anstændigt arbejde til alle.



CPH skal være en sund & sikker arbejdsplads

Arbejds miljøet i CPH skal være sikkert og sundt – både for vores egne medarbejdere, for håndværkerne på byggepladserne og for de mange samarbejdspartnere, der arbejder i og omkring lufthavnen.

Et sikkert og sundt arbejdsmiljø er en del af lufthavnens DNA. Ambitionen er, at alle trygt skal kunne udføre deres arbejde i lufthavnen. Hver eneste dag. Året rundt. Det gælder både vores egne medarbejdere og de ansatte hos vores partnere. Ingen skal rammes af arbejdsulykker eller skader.

Vi arbejder målrettet med at nedbringe langt og kort sygefravær. Vi interesserer os for arbejdsmiljøet hos vores medarbejdere og på vores byggepladser – og vi er bevidste om, at vores rolle også har indflydelse på vores partners arbejdsmiljø.

Arbejdsulykker

CPH arbejder kontinuerligt med at forebygge og reducere arbejdsulykker. Vi arbejder med en bred vifte af initiativer, og en stor del af indsatsen mod arbejdsulykker sker via en

særlig *Arbejds miljøpulje*. Den sikrer, at store og små forbedringer kan føres ud i livet.

Puljen finansierede i 2019 flere end 50 projekter med et samlet budget på DKK 6 mio. Hertil skal nævnes den store indsats, der lægges fra de mange konstruktions- og vedligeholdelsesprojekter i vores samlede investeringsprogram.

Alle arbejdsulykker analyseres til bunds med henblik på at forebygge gentagelser, og arbejdsmiljøorganisationen trænes i at blive bedre til at forebygge ulykkerne.

Antallet af arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer er for CPH medarbejdere på niveau med 2018, 7,9, med et mål på 7,5. For eksterne på byggepladser er det væsentligt reduceret. I 2018 var der 21,5 arbejdsulykker pr. mio.

arbejdstimer, og i 2019 var tallet 9,1. Vi har indfriet vores 2019 mål om færre end 21,5 arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer på byggepladserne. Det reducerede antal afspejler dels, at vi i 2019 ansatte endnu en arbejdsmiljøkonsulent, samt at flere byggeprojekter er mindre komplekse. Med stort fokus på arbejdsulykker fra både topledelse og medarbejdere, har vi mindsket arbejdsulykkerne.

Ansvarlig og professionel bygherre

Københavns Lufthavn investerer DKK 2 mia. om året i at forbedre og udbygge lufthavnen. Som professionel bygherre er det CPH's ansvar at sikre, at der ikke sker arbejdsulykker under byggearbejde i lufthavnen. Det ansvar tager vi meget alvorligt.

I 2019 er der blevet arbejdet på en række nye initiativer, som udspringer af vores strategi *Safety Culture in Construction Projects*. Initiativerne skal sikre, at arbejdsmiljø bliver tænkt ind som et centralt element i byggeprojekterne fra projekteringsfasen til færdigt byggeri.

Sygefravær

I CPH arbejder vi målrettet på at sikre trivsel blandt vores medarbejdere og på at forebygge sygdom. En af vores kerneaktiviteter er *Health Leadership-programmet*. Her bliver alle ledere og tillids- og arbejdsmiljørepræsentanter trænet i at arbejde præventivt og holde fokus på, hvordan deres medarbejdere trives.

I år er vores Health Leadership-program blevet udvidet med en ny politik for godt psykisk arbejdsmiljø. I 2019 har vi indført et nyt værktøj, der skal hjælpe os med at forebygge sygefravær – og med at få sygdomsramte medarbejdere hurtigt og trygt tilbage på arbejdspladsen. 2-5-7-dagskontaktprogram-

met skaber faste, ensartede rammer for den løbende dialog mellem arbejdsplads og medarbejder under sygdommeldingen, og er nu rullet ud i hele lufthavnen.

I 2019 har vores sundhedscenter fået nye og større rammer. Det betyder, at vi har bedre muligheder for at udvikle tilbud, der støtter og værner om vores medarbejders fysiske og psykiske trivsel. Det samlede sygefravær var i 2019 på 5,28%. Målet er at reducere sygefraværet til mindre end 4,65% i 2020.

Se note 7 på [side 108](#) i det ikke-finansielle regnskab.

Arbejds miljø i 2019

+50
arbejds miljøprojekter

5,28%
sygefravær

9,1
arbejdsulykker pr. mio.
timer på byggepladser

Det skal være trygt at gå på arbejde

CPH støtter og respekterer beskyttelsen af de internationale menneskerettigheder. Vi modarbejder alle former for korruption, herunder bestikkelse og afpresning. I lufthavnen har vi særligt fokus på sikkerhedstjek og behandling af data.

CPH støtter og værner om beskyttelsen af de internationalt erklærede menneskerettigheder og deltager ikke i nogen form for aktivitet, der overtræder menneskerettighederne.

Vi har særligt fokus på menneskerettigheder i forbindelse med sikkerhedstjek af passagerer og håndtering af personoplysninger.

Alle medarbejdere i Security gennemgår en obligatorisk uddannelse, der bl.a. omfatter forståelse og respekt for vores passagerers forskellige baggrunde og værdier – f.eks. af kulturel, etnisk eller religiøs karakter.

Når en passager skal igennem et ekstra sikkerhedstjek i Security, kan han eller hun altid bede om, at undersøgelsen bliver varetaget af en medarbejder af samme køn.

De data, der indsamles som led i overvågningen af Københavns Lufthavns område, håndteres efter faste procedurer. Procedurerne sikrer, at kun et begrænset antal medarbejdere har adgang til overvågningsbillederne. Adgangen til brug og opbevaring af billederne er også underlagt restriktive procedurer.

CPH er ikke bekendt med klager indgivet til Datatilsynet i 2019 angående CPH's behandling af personoplysninger. CPH har rettidigt behandlet henvendelser, herunder bl.a. anmodninger om sletning, indsigt/anmodninger og indsigelser.

Åben og ansvarlig virksomhedskultur

At være en ansvarlig arbejdsplads, handler også om at have klare regler for etisk adfærd for medarbejdere og hele virksomheden.

CPH tolererer ikke korruption og har i 2013 introduceret retningslinjer for etisk adfærd. Retningslinjerne sætter rammerne for vores samspil med omverden og hinanden og skal sikre sunde, etiske principper.

I 2012 lancerede CPH en whistleblowerordning. Hensigten er at have en åben virksomhedskultur, hvor alle kan ytre sig – også hvis de oplever uregelmæssigheder eller ulovligheder. Via whistleblowerordningen kan medarbejdere og andre interessenter lave indberetninger om alvorlige forhold.





CPH's skattebidrag, DKK

1,3 mia.

Beskatning

Virksomheden CPH skaber værdi for DKK 4,3 mia.

Med en lang række aktiviteter og ca. 2.600 ansatte genererer Københavns Lufthavne A/S en væsentlig økonomisk værdi for Danmark. Det gælder ikke mindst i forhold til skat, udgiftsført af CPH, og skat, opkrævet af CPH (i transit).

Den værdi, virksomheden Københavns Lufthavne A/S skaber, er en kombination af den aeronautiske og ikke-aeronautiske forretning. Virksomhedens samlede værdi fordeles gennem betalinger til f.eks. leverandører for varer og tjenester, løn til personale, finansielle udgifter og ikke mindst skatter og afgifter, betalt til stat og kommune (se figur).

Samtidig skaber det mulighed for at investere i fremtidens lufthavn og finansiere et afkast til vores aktionærer; primært den danske stat, ATP og den canadiske pensionskasse OTPP.

I 2019 udgjorde CPH's økonomiske værdi DKK 4,3 mia. Vores samlede skattebidrag, inklusive udgiftsførte skatter og opkrævede skatter i transit, udgjorde DKK 1,3 mia.

Udover værdiskabelsen i virksomheden Københavns Lufthavne A/S, der tæller ca. 2.600 ansatte, er der ca. 22.100 ansatte i de flere end 1.000 virksomheder, der opererer i lufthavnen – alt fra flyselskaber til butikker, teknik, groundhandling etc. Det genererer også værdi for samfundet.

I den nationale luftfartsstrategi fra 2017 vurderes det, at luftfarten samlet bidrager med mindst DKK 30 mia. årligt til Danmarks velstand. Her er CPH's bidrag markant.

Udgiftsførte og opkrævede skatter

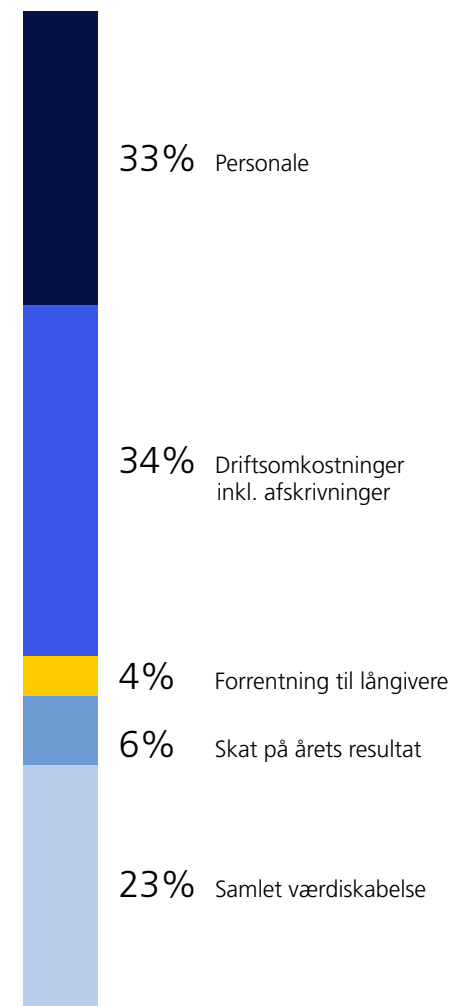
Skatter, der bæres af CPH, inkluderer f.eks. selskabsskat, skat på løn mv., miljøafgifter og indirekte skatter som moms og punktafgifter. I 2019 betalte vi DKK 308 mio. i skatter. Det repræsenterer 7% af årets samlede økonomiske værdi.

Størstedelen af den udgiftsførte skat for CPH er skat på selskabets overskud. I 2019 udgjorde selskabsskatten 89% af den samlede udgiftsførte skat i CPH – samme andel som i 2018. Her var CPH sammen med KAP blandt de 25 største bidragsydere af selskabsskat i Danmark.

Udover de afholdte skatter indsamler CPH f.eks. skat, betalt på vegne af vores ansatte, moms og andre relevante punktafgifter. I 2019 udgjorde vores indsamlede skatter i transit DKK 1 mia., hvor den største del udgør sociale bidrag (skat på løn) m.v. og moms.

Samlet værdiskabelse i CPH i 2019

DKK 4.346 mio.



Ejerskab og skattestrategi

Virksomheden Københavns Lufthavne A/S driver med sine dattervirksomheder i Danmark to lufthavne og ejer et hotel. Det betyder, at virksomheden primært er skattepligtig i Danmark. Vi har en klar compliance-strategi, der sigter efter, at både selskabsskat og andre skatter betales rettidigt og indberettes i henhold til lovgivningen.

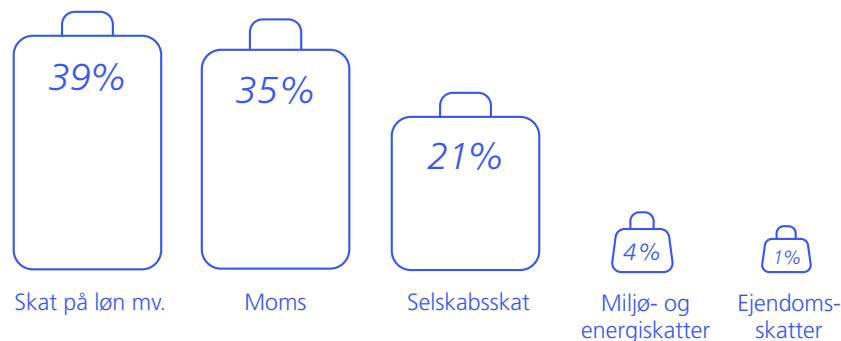
CPH's skattepolitik vedrørende selskabsskat gælder kun Københavns Lufthavne A/S og dets dattervirksomheder – ikke holdingselskaberne. 59,4% af aktierne i CPH ejes af

selskabet Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD). CAD er indirekte kontrolleret af Kastrup Airports Parent ApS (KAP), der er det øverste danske holdingselskab, CPH er sambeskattet med.

KAP er i sambeskattningen administrations-selskabet, som er ansvarlig for at indlevere selvangivelser og for at kommunikere med de danske skattemyndigheder, hvad angår selskabsskat. CPH rapporterer i denne forbindelse til KAP.

CPH's samlede skattebidrag i 2019

DKK 1.317 mio.



Beskatning

DKK mio.	2019				2018				2017				2016				2015			
	Udgifts-ført af CPH	Opkrævet i transit	I alt	I %	Udgifts-ført af CPH	Opkrævet i transit	I alt	I %	Udgifts-ført af CPH	Opkrævet i transit	I alt	I %	Udgifts-ført af CPH	Opkrævet i transit	I alt	I %	Udgifts-ført af CPH	Opkrævet i transit	I alt	I %
Skattebidrag																				
Selskabsskat ¹	273	-	273	21%	344	-	344	25%	351	-	351	26%	306	-	306	24%	281	-	281	24%
Miljø- og energiskatter ²	2	48	50	4%	4	51	55	4%	4	48	52	4%	3	46	49	4%	1	43	44	4%
Skat på løn mv. ³	22	497	519	39%	24	473	497	36%	20	461	481	36%	19	442	461	36%	19	408	427	36%
Moms ⁴	1	458	459	35%	1	466	467	33%	1	436	437	33%	1	450	451	35%	1	418	419	35%
Ejendomsskatter	10	6	16	1%	19	7	26	2%	11	6	17	1%	12	-6	6	1%	22	-6	16	1%
I alt	308	1.009	1.317	100%	392	997	1.389	100%	387	951	1.338	100%	341	932	1.273	100%	324	863	1.187	100%
I %	23%	77%	100%		28%	72%	100%		29%	71%	100%		27%	73%	100%		27%	73%	100%	

¹ Selskabsskat – betalbar selskabsskat.

² Miljø- og energiafgifter opkrævet i CPH/opkrævet fra lejere.

³ Tilbageholdt skat på løn mv./skat mv. betalt af arbejdsgiver.

⁴ Ikke afregnet moms/moms betalt af kunderne.

CPH



263.418

starter og landinger i 2019

Safety
& risikostyring

Flyvesikkerheden er afgørende

Vores mål er at være en af verdens bedste lufthavne til styring af flyvesikkerhed (Safety), så passagererne og de ansatte kan føle sig trygge. Derfor skal safety-hændelser indberettes, så vi kan lære af dem.

Målet med safety-arbejdet er at drive og udvikle Københavns og Roskilde Lufthavn, så risikoen for flyvesikkerhedsmæssige hændelser eller ulykker reduceres til et så lavt niveau som praktisk muligt efter ALARP-princippet (As Low As Reasonably Practicable).

I 2019 blev 1.103 *occurrence reports* indberettet og sagsbehandlet i CPH for at høste erfaringer og forhindre potentielle fremtidige risici mod flysikkerheden. I 2018 var der 749 indberetninger.

Typisk bliver 10-15 af sagerne genstand for et grundigere stykke udredningsarbejde, der gennemføres af lufthavnens uafhængige *hændelses-udredere*. I 2019 var der en del omtale af et ufærdigt udkast til en af rapporterne – om løse lysarmaturer på lufthavnens manøvre-område.

Som en del af vores faste procedurer inspireres banerne fem gange dagligt. Hvis der findes fremmedobjekter, bliver banen lukket

øjeblikkeligt, og de løse objekter fjernes. Det skete også i de omtalte tilfælde med lysarmaturer, der blev tjekket og efterspændt.

Alle afvigelser fra normalbilledet håndteres med velintegrerede *standard operating procedures*. Vi tager ved lære af alle hændelser og optimerer robustheden af systemerne for at reducere risikoen for lignende hændelser fremover.

Rampmanship

På det aeronautiske område (forpladsen/rampen), hvor flyene håndteres, har CPH tæt samarbejde med blandt andre groundhandlerne om adfærden. Der skal være en stærk fælles forståelse for sikkerhed og procedurer på de meget travle områder med grej, biler, fly, medarbejdere og passagerer.

Rampmanship er vigtigt for flyselskaberne, der ofte har brug for en hurtig turnaround – at få tømt og fyldt flyene og komme hurtigt og sikkert afsted igen.

Vi har udviklet en Performance Report, der understøtter det daglige arbejde med handlingerne om f.eks. grejhåndtering, oprydning og klargøring af flyenes standpladser.

Ground Coordinator funktionen

Ground Coordinator funktionen blev etableret i 2018 for at skabe bedre overblik over flytrafikken og alle aktiviteterne på forpladserne.

Det betyder bl.a., at vi kan reducere klimabelastningen ved at minimere den tid, flyene har motorerne i gang. Samtidig øger systemet forudsigeligheden og dermed udnyttelsen af kapacitet både i luften og på jorden.

Det forbedrede overblik betyder, at der nu observeres og indberettes flere safety-hændelser. Det er meget positivt, da det giver os en dybere forståelse for potentielle trusler mod flyvesikkerheden. En indsigt, vi omsætter til læring og forebyggende forbedringer.

Bird control

Fugle er en udfordring i lufthavne verden over – også i Københavns Lufthavn. I 2019 fortsatte vi med implementeringen af 3D-fugleradarteknologien som led i vores Wildlife Hazard Management.

Fokus er på validering, optimering af data og konceptudvikling for brug af real-time overvågning af fugle i og omkring lufthavnen. Det hjælper vores 12 mågejægere. Baseret på det overblik, radarbillederne giver, kan mågejægerne søge mod de områder, hvor der er brug for at skræmme fugle væk, og dermed reducere risikoen for "bird strikes".

Radaren hjælper desuden med ekstra overblik, når det f.eks. er meget overskyet, tåget eller mørkt. Dermed kan CPH sammen med flyvelederne give piloterne de bedste Forudsætninger for at navigere, når der f.eks. er fugleflokke på træk.

Risikostyring, risici & interne kontroller

CPH er eksponeret for en bred vifte af risici. Virksomheden anvender derfor helhedsorienteret risikostyring som et vigtigt ledelsesværktøj.

Metode og tilgang til risikostyring i CPH

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

Vi integrerer det aktuelle risikobillede i beslutningsprocesserne på tværs af organisationen. Det bidrager til, at virksomheden i overensstemmelse med den fastsatte risikovillighed kan træffe beslutninger, der påvirkes af en eller flere risici.

Interne kontroller

CPH arbejder målrettet med at vedligeholde de interne kontroller, styrke forankringen i organisationen og engagere medarbejderne.

Overvågningen omfatter bl.a. CPH's eksponering for bedrageri og brud på etiske politikker og en vurdering af virksomhedens samlede risikoeksponering.

Governance-struktur, organisering af risikostyring og interne kontroller

Det overordnede ansvar for risikostyringen og det interne kontrolmiljø i CPH ligger hos bestyrelsen. Bestyrelsen overvåger risikohåndteringen gennem Revisions- og Risikoudvalget og har uddelegeret ansvaret for den løbende udvikling og implementering til ledelsen. Group Risk Manager overvåger og faciliterer den praktiske udførelse af risikostyringen. For at styrke effektiviteten af risikostyring og interne kontroller er CPH organiseret efter modellen *Three Lines of Defense*.

Modellen understøtter en effektiv kommunikation om risikostyring, compliance og intern kontrol. Det gør den ved at præcisere

fordelingen af roller og opgaver inden for følgende tre grupper:

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

Ansvaret for de enkelte risici er forankret i alle dele af organisationen og håndteres af udvalgte *risikoejere*, der er repræsenteret i de enkelte forretningsenheder. Det omfatter bl.a. identifikation, vurdering, styring, kontrol og rapportering af risici samt etablering af et informeret beslutningsgrundlag i overensstemmelse med CPH's risikoappetit. Alle risici bliver grundigt drøftet, afstemt og kvalitetssikret på individuelle møder med risikoejere og på ledergruppemøder i de respektive forretningsenheder inden den kvartalsvise ERM-afrapportering, som fra 2020 bliver halvårlig.

Væsentlige risici

CPH er eksponeret for risici af strategisk, finansiel og operationel karakter såvel som risici, der relaterer sig til lufthavnens om-dømme. Det er sjældent, at CPH's samlede risikoprofil ændrer sig markant fra år til år. På følgende side gennemgås de væsentligste risici.

Finansielle risici

Det er CPH's finansafdeling, der styrer virksomhedens finansielle risici. Bestyrelsen godkender principperne og rammerne for den finansielle risikostyring minimum en gang årligt. Læs mere om styring af de finansielle risici i note 4.3 til det finansielle regnskab, [side 88-92](#).

	Beskrivelse	Påvirkning	Tiltag
Safety og Security	Sikkerhed går forud for alt andet på en arbejdsplads som CPH. Medarbejdernes og passagerernes sikkerhed er derfor kernen i vores risikostyring. I overensstemmelse med CPH's risikotolerance har sikkerhed højeste prioritet, og det er i fokus i vores daglige aktiviteter. Vores ambition er fortsat at være en af de bedste lufthavne i verden til at styre flyvesikkerhed.	Ulykker eller overtrædelser af sikkerhedsregler kan have meget alvorlige konsekvenser for en arbejdsplads som CPH, hvor ca. 22.100 mennesker går på arbejde, og ca. 83.000 rejsende passerer hver dag. Som lufthavn holder vi fokus på at levere præcise og pålidelige operationer inden for de gældende regler. Samtidig er medarbejdernes og passagerernes sikkerhed og behov i fokus.	CPH's indsats for at overvåge, forebygge og agere i forhold til sikkerhedshændelser er omfattende. Vi har i den forbindelse udviklet målrettede beredskabsplaner i tæt dialog med vores samarbejdspartnere. Beredskabsplanerne gør os i stand til at reagere på mulige hændelser med kort varsel. CPH måler og rapporterer hver måned på hændelser ud fra de KPI'er, der er vedtaget. CPH er desuden underlagt en lang række sikkerhedskrav fra myndighederne. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen overvåger og kontrollerer løbende, at virksomheden overholder disse.
Miljø og klima	CPH tager sit miljøansvar alvorligt og arbejder langsigtet og systematisk med at minimere miljøpåvirkningen – og med at sikre miljømæssig ansvarlighed i både drift og udvikling af lufthavnen. Klimaudfordringerne trækker massiv opmærksomhed i disse år – både nationalt og internationalt. Kravene til vores forretning ændres i hastigt tempo. Parallelt med det stiger behovet for, at vi tager ansvar, ser muligheder og løser udfordringer.	Drift af en lufthavn kan påvirke miljøet på flere forskellige måder, f.eks. i form af støj, luftkvalitet, overfladevand, spildevand, grundvand mv. Måden, vi bygger på, spiller en stor rolle i vores påvirkning af miljø og klima. Det gælder bl.a. vores håndtering og transport af byggematerialer, affald, ressourceforbrug og genanvendelse.	I overensstemmelse med vores risikoappetit arbejder CPH med innovative metoder og løsninger på miljømæssige udfordringer – ofte i partnerskaber. Vi arbejder altid i overensstemmelse med relevante miljøregler. Vi arbejder systematisk med at sikre, at både drift og udvikling af lufthavnen sker ansvarligt i forhold til miljø og klima. Det hensyn er integreret i CPH's aktiviteter og beslutningsprocesser.
Brud på IT-sikkerhed	Et af CPH's strategiske fokusområder er digitalisering. Det kræver bl.a., at vi er innovative og udnytter digitaliseringsbølgen som løftestang for vækst. Derfor er der særlig fokus på at sikre, at CPH's IT-strategi understøtter det mål.	CPH er særligt afhængig af velfungerende og pålidelige IT-systemer, som støtter CPH's evne til at drive lufthavnen effektivt og sikre passagerernes sikkerhed. Cyberkriminalitet udgør en konkret trussel, da hackere kan skabe forstyrrelser, der rækker langt ud over selve hændelsen.	I CPH har vi stort fokus på at beskytte vores IT-systemer mod hacking, cyberkriminalitet og virus. I den forbindelse har vi vedtaget en strategi for IT-sikkerhed, der skal mindske risikoen for, at CPH's IT-systemer kompromitteres eller beskadiges.
Regulering	Som delvist statsejet, privat reguleret virksomhed er CPH afhængig af de politisk fastlagte rammer – både fra national side og fra EU.	Vores forretningsmodel fokuserer inden for de regulatoriske rammer på at gøre lufthavnen så velfungerende, effektiv og attraktiv som mulig for kunderne – og for derigennem at sikre den størst mulige værdiskabelse for samfundet, forretningspartnere, medarbejdere og ejere.	CPH følger relevante myndigheder med henblik på at være informeret om nye og ændrede lovkrav. Hvor det er relevant, giver CPH høringssvar og involverer sig i relevante interesseorganisationer. CPH er i løbende dialog med relevante myndigheder – både nationalt og i EU.
Kapacitet	For at understøtte den nationale luftfartsstrategi fra 2017 arbejder CPH målrettet med at udbygge tilgængeligheden til hele verden.	De mest kritiske kapacitets-procesområder er sikkerhedskontrol, bagagehåndtering og paskontrol, da de er afgørende for, at passagererne kan nå frem til afgang. Vi vurderer derfor disse områder til at have stor påvirkning på vores daglige operation og omdømme.	Vi planlægger og udfører udbygningsprojekterne i CPH med hensyntagen til forventet udvikling hos flyselskabskunder og i passagervolumen. Vi tager også de aftalte serviceniveauer og den operationelle fleksibilitet og effektivitet i betragtning.



Den danske stat ejer

39,2%

af aktierne

Ledelsesinformation & aktier

Aktierelateret information

I løbet af 2019 var CPH's aktier noteret i Nasdaq Copenhagens Nordic Large Cap-segment, der består af virksomheder (eksklusive C25) med en markedsværdi på mindst EUR 1 mia.

Investor relations-politik

CPH's investorpolitik er at tilbyde et konsekvent højt niveau af information om CPH's mål, resultater og forventninger gennem en aktiv og åben dialog med aktionærer, andre investorer og interessenter.

IR-aktiviteter i 2019

I 2019 kunne aktionærer og andre interessenter finde opdateret information om CPH's økonomiske resultater på www.cph.dk.

Årsrapporten 2019 er tilgængelig online på www.cph.dk.

Analytikerdækning

Som konsekvens af CPH's ejerstruktur følger ingen aktieanalytikere CPH.

Aktien

Pr. 31. december 2019 havde CPH en aktiekapital på DKK 784.807.000, fordelt på 7.848.070 aktier á DKK 100. Der er kun én aktieklasse, og ingen aktier har særlige rettigheder. Aktierne er noteret på Nasdaq Copenhagen under ISIN DK0010201102.

I alt blev 48.430 aktier handlet i løbet af året. Det svarer til 0,6% af aktiekapitalen og i gennemsnit 195 aktier pr. handelsdag. Den samlede værdi af de omsatte aktier var DKK 282,0 mio. Københavns Lufthavns markedsværdi udgjorde DKK 44,6 mia. ultimo året (2018: DKK 42,7 mia.).

Aktionærer

CPH havde pr. 31. december 2019 i alt 4.236 navnenoterede aktionærer.

Egne aktier

CPH har ikke købt eller solgt egne aktier i 2019. Ved årets udgang besad CPH ingen egne aktier.

Udbyttepolitik

Målet med CPH's udbyttepolitik er at skabe værdi for aktionæerne. Et centralt element her er at vedligeholde en effektiv og forsigtig kapitalstruktur, der giver finansiering til forretnings- og investeringskrav.

Kreditværdighed

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

Ledelsens aktiebeholdning pr. 31. december 2019

Bestyrelse: John Flyttov: 1 aktie (2018: 1 aktie)

Der er ikke udstedt optioner eller warrants til medlemmer af bestyrelsen eller direktionen. Se note 2.4 i det finansielle regnskab vedr. direktionens vederlag.

Aktiebesiddelser på mere end 5%

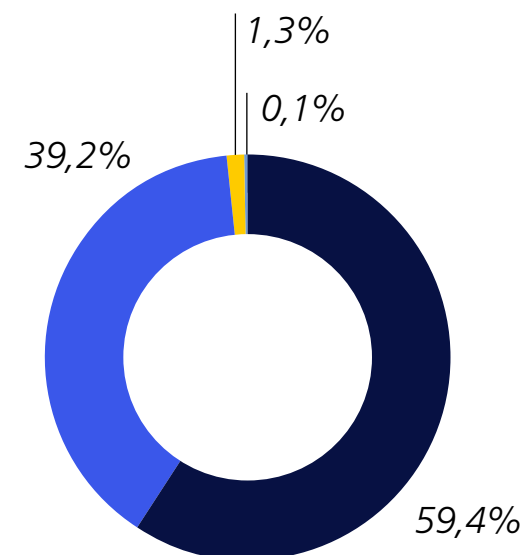
Følgende aktionærer havde mere end 5% af aktiekapitalen d. 1. marts 2020:

- Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD)
- Den danske stat

Aktionæroversigt

pr. 31. december 2019

- Copenhagen Airports Denmark ApS (CAD)*
 - Ontario Teachers' Pension Plan (OTPP)
 - Arbejdsmarkedets Tillægspension (ATP)
- Den danske stat
- Danske private og institutionelle investorer
- Udenlandske private og institutionelle investorer



* OTPP's og ATP's ejerskab af CPH er nærmere beskrevet i note 5.5 i det finansielle regnskab vedr. nærtstående parter.

Selskabsledelse

God selskabsledelse i CPH har til formål at understøtte værdiskabende og ansvarlig ledelse og dermed bidrage til langsigtet succes.

Generalforsamling

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

Bestyrelse

CPH's bestyrelse består af ni medlemmer. De seks af medlemmerne er valgt af generalforsamlingen; de tre af medlemmerne er valgt af medarbejderne. Bestyrelsen varetager den overordnede og strategiske ledelse af CPH. Bestyrelsens rolle og ansvar er fastlagt i en forretningsorden, hvor det bl.a. fremgår, at bestyrelsen;

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

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

CPH's medarbejdere vælger tre medlemmer til CPH's bestyrelse for en fireårig periode. Det seneste valg blandt medarbejderne fandt sted i marts 2019. De medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer har ifølge dansk lovgivning samme rettigheder, pligter og ansvar som de bestyrelsesmedlemmer, der er valgt på generalforsamlingen. Bestyrelsen har udarbejdet en beskrivelse af de kompetencer, som CPH's bestyrelsesmedlemmer skal besidde. Forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer udformes i lyset af denne kompetencespecifikation. Det fremgår bl.a. af kompetencespecifikationen, at bestyrelsens medlemmer skal have en faglig relevant baggrund med særlig fokus på lufthavne eller andre relevante sektorer. Kvalifikationerne skal bl.a. omfatte erfaring i virksomhedsrådgivning, hovedsageligt inden for forretningsmæssig

og økonomisk rådgivning, kommerciel drift og luftfartsudvikling.

Bestyrelsen har fastlagt en evalueringsprocedure i overensstemmelse med anbefalingerne for god selskabsledelse. I efteråret 2019 blev der gennemført en evaluering af den samlede bestyrelse, de individuelle medlemmer og samarbejdet med direktionen og den øverste ledelse i CPH. Det er formanden for bestyrelsen, der forestår evalueringen, som i 2019 er gennemført med ekstern bistand ved brug af spørgeskemaundersøgelse og personlige interviews. Konklusionerne er efterfølgende drøftet i bestyrelsen. Hovedkonklusionen af evalueringen var, at bestyrelsesarbejdet generelt fungerer godt. Dialogen om de enkelte delelementer i evalueringen afdækkede nogle yderligere, og der er lagt en plan for, hvordan disse områder skal udvikles.

Formandskab

Bestyrelsen i CPH har nedsat et formandskab, der består af formanden og de to næstformænd. Formandskabet forbereder og organiserer bestyrelsens arbejde med henblik på at understøtte selv samme i at kunne varetage sine opgaver, pligter og ansvarsområder effektivt og ansvarligt.

Formandskabet varetager også de opgaver, som et nominerings- og vederlagsudvalg har ansvar for. I 2019 har der været afholdt elleve møder i formandskabet. På møderne har formandskabet behandlet en række emner i henhold til en årsplan for de forskellige aktiviteter, som formandskabet har ansvar for.

Revisions- og Risikoudvalg

Bestyrelsen i CPH har nedsat et Revisions- og Risikoudvalg. Udvalgets primære formål er

at bistå bestyrelsen i regnskabs-, rapporterings- og revisionsopgaver samt i kontrol og risikostyring i CPH.

I 2019 har der været afholdt fire møder i Revisions- og Risikoudvalget. På møderne har udvalget behandlet en række emner i henhold til en årsplan for de forskellige aktiviteter, som fremgår af kommissoriet for udvalget. Herudover blev der i maj 2019 afholdt et risikoseminar for den samlede bestyrelse.

Direktion

Direktionen varetager den daglige ledelse af CPH og følger de retningslinjer og anvisninger, som bestyrelsen har fastlagt i en instruks for direktionen.

Direktionen afgiver indstillinger om kapitalberedskab, organisering og forsikringsforhold til bestyrelsen. Direktionen indstiller endvidere, til bestyrelsens beslutning, fastlæggelsen og implementeringen af CPH's målsætninger, strategier, handlingsplaner og investeringspolitik. Endelig sikrer direktionen rettidig rapportering og information til bestyrelsen om den daglige drift og de finansielle forhold.

Henvisning til redegørelse for selskabsledelse

CPH udarbejder en udførlig redegørelse for selskabsledelse og beskriver heri, hvordan CPH forholder sig til anbefalinger fra Komitéen for god Selskabsledelse i Danmark. I redegørelsen indgår også en beskrivelse af hovedelementerne i CPH's interne kontrol og risikostyringssystemer i forbindelse med regnskabsafregning. Den lovpligtige redegørelse for virksomhedsledelse, jf. årsregnskabslovens § 107b, er tilgængelig på CPH's website: www.cph.dk/om-cph/investorer/corporate-governance-i-cph.

Bestyrelse



Lars Nørby Johansen

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

Bestyrelsesposter **Formand**

- Codan A/S og Codan Forsikring A/S
- Dansk Vækstkapital
- Foundation of Entrepreneurship
- Montana
- Rockwool Fonden
- Syddansk Universitet
- Trapholt, Museum for moderne kunst og design
- William Demant Foundation
- William Demant Invest

Næstformand

Arp-Hansen Hotel Group

Relevante kompetencer

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

Mødedeltagelse

Bestyrelsesmøder: 7
Møder i formandskabet: 11



David Stanton

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

Bestyrelsesposter **Medlem**

- Birmingham Airport
- London City Airport

Relevante kompetencer

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

Mødedeltagelse

Bestyrelsesmøder: 7
ARMC-møder: 5
Møder i formandskabet: 11



Ulrik Dan Weuder

Dansk statsborger, født i 1969. Vicedirektør og chef for Global Direct Investments i ATP. Medlem og næstformand i bestyrelsen siden december 2017. Medlem af Revisions- og Risikoudvalget (ARMC). Valgt for ét år ad gangen.

Bestyrelsesposter **Medlem**

Redexis, non-executive director

Relevante kompetencer

Betydelig erfaring med planlægning, finansiering og udbygning af infrastruktur. Administrerer i ATP investeringer for mere end DKK 85 mia., heraf DKK 45 mia. i infrastruktur.

Mødedeltagelse

Bestyrelsesmøder: 7
ARMC-møder: 5
Møder i formandskabet: 11



Charles Thomazi

Canadisk statsborger, født i 1963. Managing Director, EMEA of OTPP's Infrastructure and Natural Resources portfolio. Bestyrelsesmedlem siden 2015. Valgt for ét år ad gangen.

Bestyrelsesposter **Medlem**

- Brussels Airport
- Maple Co
- Ontario Airports Investments Limited
- Scotia Gas Networks

Relevante kompetencer

Mere end 25 års erfaring inden for den finansielle sektor og mere end 18 års erfaring inden for infrastruktur. Har arbejdet inden for mange sektorer, dog med primært fokus på transportinfrastruktur.

Mødedeltagelse

Bestyrelsesmøder: 7



Janis Kong

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

Bestyrelsesposter **Formand**

Bristol Airport

Medlem

- Portmeirion Group PLC
- Roadis
- TUI Group AG

Relevante kompetencer

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

Mødedeltagelse

Bestyrelsesmøder: 7
ARMC-møder: 5



Marlene Haugaard

Dansk statsborger, født 1964. Senior Vice President i NCC Building Danmark. Medlem af bestyrelsen siden 2018. Valgt for ét år ad gangen. Uafhængigt medlem af bestyrelsen.

Bestyrelsesposter **Medlem**

- Danish National Metrology Institute
- Kalaallit Airports International A/S

Relevante kompetencer

Mere end 30 års viden om og erfaring med ledelse, rådgivning og strategisk rådgivning inden for beton, byggeri og miljø.

Mødedeltagelse

Bestyrelsesmøder: 7

Medarbejdervalgte bestyrelsesmedlemmer



Betina Hvolbøl Thomsen

Dansk statsborger, født i 1963.
Project coordinator.

Medarbejdervalgt

Bestyrelsesmedlem siden 2019.
Valgt for fire år ad gangen.

Mødedeltagelse

Bestyrelsesmøder: 4



John Flyttov

Dansk statsborger, født i 1956.
Vagtfunktionær.

Medarbejdervalgt

Bestyrelsesmedlem siden 2015.
Valgt for fire år ad gangen.

Mødedeltagelse

Bestyrelsesmøder: 7



Dan Hansen

Dansk statsborger, født i 1978.
Specialarbejder.

Medarbejdervalgt

Bestyrelsesmedlem siden 2015.
Valgt for fire år ad gangen.

Mødedeltagelse

Bestyrelsesmøder: 6

Direktion



Thomas Woldbye *Adm. direktør*

Dansk statsborger, født i 1964.
Ansæt i Københavns Lufthavne A/S
siden den 1. maj 2011 som
adm. direktør. Har tidligere arbejdet
for A.P. Møller-Mærsk i 27 år,
herunder ca. 20 år i udlandet.

Bestyrelsesposter

Formand

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

Medlem

- ACI Europe
- Center for Ledelse, CfL
- DI's Erhvervspolitiske Udvalg
- SITA N.V.
- Wonderful Copenhagen





Resultat før skat, DKK

1.293,3 mio.

Koncernregnskab

Konsolideret finansiel redegørelse & regnskab

Finansiell redegørelse

Omsætning

Omsætningen udgjorde DKK 4.345,7 mio. fordelt på en aeronautisk omsætning på DKK 2.415,2 mio. og en ikke-aeronautisk omsætning på DKK 1.930,5 mio. Koncernomsætningen faldt DKK 99,1 mio. svarende til 2,2%.

Faldet i omsætningen var hovedsageligt drevet af takstnedsættelsen pr. 1. april 2018 og den nye takstafale, som trådte i kraft 1. april 2019. Dette blev delvist modsvaret af en stigning i omsætningen fra shoppingcentret.

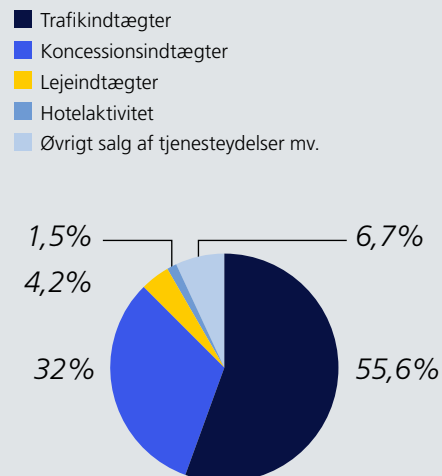
Driftsomkostninger

Driftsomkostningerne, inklusive afskrivninger, steg 2,5% til DKK 2.898,4 mio., når der korrigeres for særlige forhold, som primært vedrørte effekten af restruktureringsomkostninger.

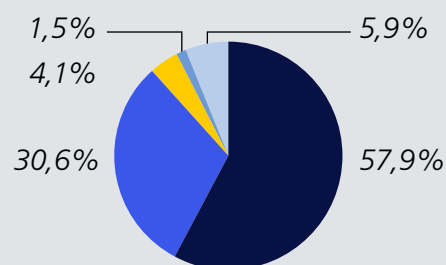
Stigningen i driftsomkostningerne skyldes hovedsageligt en stigning i personaleomkostninger på DKK 88,1 mio. grundet den årlige lønregulering og en stigning på 67 fuldtidsansatte, primært som følge af kapacitetsudvidelsen i sikkerhedskontrollen samt fortsat øgede myndighedskrav. Det modsvares delvist af et fald i eksterne omkostninger på DKK 28,2 mio. grundet gunstige energipriser, fokus på energiforbedringer og lavere konsulentomkostninger. Dette blev delvist opvejet af flere PRM-håndteringer (Persons with Reduced Mobility) og øgede omkostninger pga. udvidet kapacitet. Afskrivningerne steg DKK 10,1 mio. hovedsageligt grundet det fortsat høje investeringsniveau.

Omsætning i 2019

DKK 4.345,7 mio.



2019



2018

EBITDA

Det rapporterede EBITDA faldt 5,7% til DKK 2.370,1 mio. Korrigeret for særlige forhold faldt EBITDA 6,3%.

EBIT

Det rapporterede EBIT faldt 9,6% til DKK 1.432,0 mio. Korrigeret for særlige forhold faldt EBIT 10,5%.

Nettofinansieringsomkostninger

Nettofinansieringsomkostningerne er faldet DKK 28,4 mio. i forhold til 2018, hvilket hovedsageligt skyldes en lavere gennemsnitlig rente samt en stigning i aktivering af renter på anlægsaktiver som følge af højere investeringsniveau.

Skat af årets resultat

Koncernens skat af årets resultat udgjorde DKK 273,0 mio., og den effektive skatteprocent var 21,1%. Selskabsskatten i 2019 var 22,0% (2018: 22,0%).

Årets resultat

Årets resultat efter skat faldt DKK 85,0 mio. til DKK 1.020,3 mio., svarende til et fald på 7,7%. Faldet skyldes hovedsageligt takstnedsættelsen pr. 1. april 2018 og den nye takstafale, som trådte i kraft d. 1. april 2019 samt en stigning i personaleomkostninger, der delvist er modsvaret af lavere eksterne omkostninger og stigning i koncessionsindtægter. Korrigeret for særlige forhold udgjorde årets resultat DKK 1.033,6 mio.

DKK mio.	Resultatopgørelse				Resultatopgørelse korrigeret for særlige forhold			
	2019	2018	Udv.	Pct.	2019	2018	Udv.	Pct.
Omsætning	4.345,7	4.444,8	-99,1	-2,2%	4.345,7	4.444,8	-99,1	-2,2%
Andre driftsindtægter	1,8	2,2	-0,4	-18,2%	1,8	2,2	-0,4	-18,2%
Eksterne omk.	532,9	583,9	-51,0	-8,7%	528,9	557,1	-28,2	-5,1%
Personaleomk.	1.444,5	1.350,7	93,8	6,9%	1.431,4	1.343,3	88,1	6,6%
EBITDA	2.370,1	2.512,4	-142,3	-5,7%	2.387,2	2.546,6	-159,4	-6,3%
EBIT	1.432,0	1.584,4	-152,4	-9,6%	1.449,1	1.618,6	-169,5	-10,5%
Resultat før skat	1.293,3	1.417,3	-124,0	-8,7%	1.310,4	1.451,5	-141,1	-9,7%
Årets resultat	1.020,3	1.105,3	-85,0	-7,7%	1.033,6	1.132,0	-98,4	-8,7%

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

NOTE	DKK mio.	2019	2018
	Resultatopgørelse		
	Trafikindtægter	2.415,2	2.574,8
	Koncessionsindtægter	1.392,4	1.360,7
	Lejeindtægter	181,5	181,0
	Salg af tjenesteydelser mv.	356,6	328,3
2.1, 2.2	Omsætning	4.345,7	4.444,8
	Andre driftsindtægter	1,8	2,2
2.3	Eksterne omkostninger	532,9	583,9
2.4	Personaleomkostninger	1.444,5	1.350,7
3.1	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	938,1	928,0
	Driftsresultat	1.432,0	1.584,4
4.1	Finansielle indtægter	7,1	6,2
4.1	Finansielle omkostninger	145,8	173,3
	Resultat før skat	1.293,3	1.417,3
2.5	Skat af årets resultat	273,0	312,0
	Årets resultat	1.020,3	1.105,3
5.9	Resultat pr. aktie á DKK 100 (EPS basis og udvandet) EPS er udtrykt i DKK	130,0	140,8

NOTE	DKK mio.	2019	2018
	Totalindkomstopgørelse		
	Årets resultat	1.020,3	1.105,3
	Poster, der reklassificeres til resultatopgørelsen		
	Kursregulering af egenkapital i udenlandsk filial	-0,8	-0,7
	Værdireguleringer af sikringstransaktioner	147,3	169,6
4.1	Værdireguleringer af sikringstransaktioner overført til finansielle poster i resultatopgørelsen	-59,5	-115,6
2.5	Skat af anden totalindkomst	-19,3	-11,9
	Årets anden totalindkomst	67,7	41,4
	Totalindkomst for året i alt	1.088,0	1.146,7

Koncernens balance

Pr. 31. december 2019 udgjorde koncernens samlede aktiver DKK 14.146,8 mio. (2018: DKK 12.968,1 mio.). Stigningen på DKK 1.178,7 mio. skyldes primært et højere investeringsniveau.

Anlægsaktiver

Koncernens anlægsaktiver udgjorde i alt DKK 13.503,0 mio. pr. 31. december 2019 (2018: DKK 12.268,4 mio.), svarende til 95,4% af de samlede aktiver (2018: 94,6%). De største investeringer i 2019 omfatter bl.a. udvidelse af Terminal 3 landside, opførelse af Finger E, udvidelse af kølekapacitet og nye bagagefaciliteter.

Omsætningsaktiver

Koncernens omsætningsaktiver udgjorde i alt DKK 643,8 mio. (2018: DKK 699,7 mio.). Faldet skyldes primært lavere likvidbeholdning.

Forpligtelser

Forpligtelser udgjorde DKK 10.888,2 mio. pr. 31. december 2019 (2018: DKK 9.881,8 mio.). Langfristede forpligtelser faldt DKK 392,0 mio. i forhold til 31. december 2018 (2018: en stigning på DKK 1.789,0 mio.). Kortfristede forpligtelser eksklusiv den kortfristede del af kreditinstitutter og andre lån udgjorde DKK 1.425,1 mio. (2018: DKK 1.644,2 mio.), et fald på DKK 219,1 mio. Faldet skyldes primært lavere skyldig selskabsskat, lavere gæld til leverandør og lavere modtagne forudbetalinger fra kunder.

Fordeling af investeringer på det aeronautiske og ikke-aeronautiske segment

- Aeronautiske investeringer
- Ikke-aeronautiske investeringer

DKK mio.



Balance, 31. december

NOTE	DKK mio.	2019	2018
	Aktiver		
	Anlægsaktiver		
3.2	Immaterielle anlægsaktiver i alt	391,2	456,0
3.3	Materielle anlægsaktiver		
	Grunde og bygninger	5.764,8	5.103,3
	Tekniske anlæg og maskiner	4.249,6	4.080,4
	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	750,2	649,5
	Materielle anlægsaktiver under udførelse	2.230,2	1.893,0
	Materielle anlægsaktiver i alt	12.994,8	11.726,2
	Finansielle anlægsaktiver		
3.4	Kapitalandele i associerede virksomheder	0,4	0,4
4.3	Andre finansielle anlægsaktiver	116,6	85,8
	Finansielle anlægsaktiver i alt	117,0	86,2
	Anlægsaktiver i alt	13.503,0	12.268,4
	Omsætningsaktiver		
	Tilgodehavender		
5.1	Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	427,7	473,4
	Andre tilgodehavender	129,5	7,8
	Periodeafgrænsningsposter	67,4	59,4
	Tilgodehavender i alt	624,6	540,6
	Likvide beholdninger	19,2	159,1
	Omsætningsaktiver i alt	643,8	699,7
	Aktiver i alt	14.146,8	12.968,1

NOTE	DKK mio.	2019	2018
	Passiver		
	Egenkapital		
	Aktiekapital	784,8	784,8
	Reserve for sikringstransaktioner	-32,0	-94,1
	Omkostninger ved afdækning	-10,1	-16,5
	Overført overskud	2.515,9	2.412,1
	Egenkapital i alt	3.258,6	3.086,3
	Langfristede forpligtelser		
2.5	Udskudt skat	1.035,2	1.015,2
4.2	Kreditinstitutter og andre lån	6.139,6	6.553,3
4.3, 5.2	Anden gæld	39,6	37,9
	Langfristede forpligtelser i alt	7.214,4	7.606,4
	Kortfristede forpligtelser		
4.2	Kreditinstitutter og andre lån	2.248,7	631,2
	Modtagne forudbetalinger fra kunder	305,2	340,9
	Leverandører af varer og tjenesteydelser	640,5	713,8
2.5	Selskabsskat	116,3	200,4
4.3, 5.2	Anden gæld	357,3	381,5
	Periodeafgrænsningsposter	5,8	7,6
	Kortfristede forpligtelser i alt	3.673,8	2.275,4
	Forpligtelser i alt	10.888,2	9.881,8
	Egenkapital og forpligtelser i alt	14.146,8	12.968,1

For yderligere information henvises til noteoversigten [side 64](#).

Egenkapital & udbytte

Egenkapital

Egenkapitalen udgjorde DKK 3.258,6 mio. pr. 31. december 2019 (2018: DKK 3.086,3 mio.), svarende til en stigning på DKK 172,3 mio.

Udvikling i egenkapitalen

Egenkapitalen steg med årets resultat på DKK 1.020,3 mio. (2018: DKK 1.105,3 mio.), delvist modsvaret af udbetalt udbytte til aktionærene på DKK 915,7 mio. (2018: DKK 1.212,8 mio.). Herudover var der en positiv påvirkning fra værdireguleringer vedrørende sikringstransaktioner og skatten heraf på DKK 68,5 mio. (2018: positiv påvirkning på DKK 42,1 mio.). Værdireguleringerne vedrørte indgåede valutaswapkontrakter til afdækning af USD- og GBP-eksponering samt renteswapkontrakter.

Udbytte

Bestyrelsen foreslår denne gang at undlade at udbetale udbytte for andet halvår til godkendelse på den ordinære generalforsamling. Det samlede udbytte for året udgør således DKK 237,6 mio. svarende til DKK 30,28 pr. aktie. Udbyttet svarer til 50% af halvårsresultatet udbetalt d. 13. august 2019.

Udbetaling af udbytte i 2019 består af udbytte vedrørende 2018 på DKK 678,1 mio. samt udbytte vedrørende 2019 på DKK 237,6 mio. Udbetaling af udbytte i 2018 består af udbytte vedrørende 2017 på DKK 785,6 mio. samt udbytte vedrørende 2018 på DKK 427,2 mio.

Der henvises til moderselskabets egenkapitaloppgørelse for angivelse af, hvilke reserver der er disponible for udlodning.

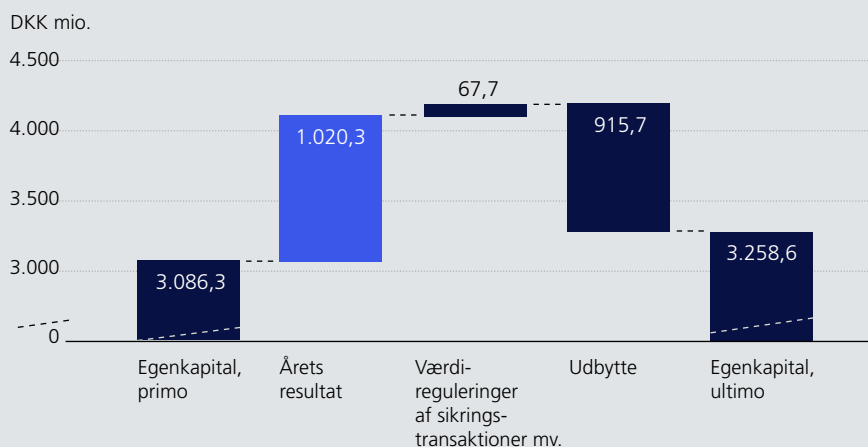
Soliditetsgrad

Egenkapitalens andel udgjorde 23,0% (2018: 23,8%) af den samlede balance, hvilket er et fald på 0,8 procentpoint sammenholdt med 2018. Dette skyldes primært det høje investeringsniveau.

Egenkapitalforrentning

Egenkapitalforrentningen udgjorde 32,2%, hvilket er et fald på 3,2 procentpoint sammenholdt med 2018. Faldet skyldes primært udviklingen i årets resultat.

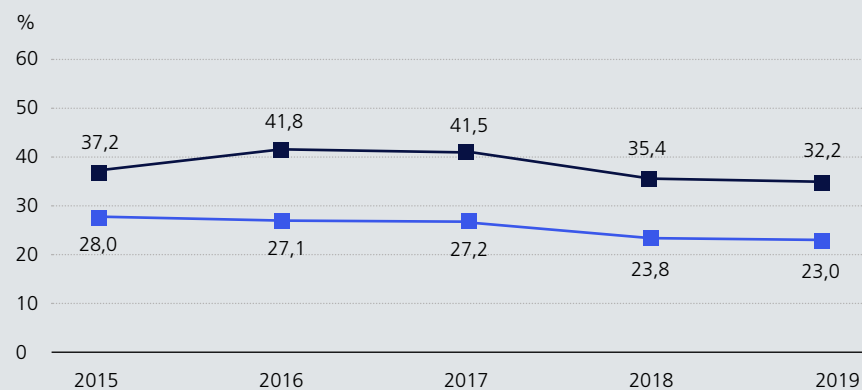
Egenkapitalbevægelser i 2019



Soliditetsgrad og egenkapitalforrentning

■ Egenkapitalforrentning

■ Soliditetsgrad



Egenkapitalopgørelse, 1. januar – 31. december



DKK mio.	2019					2018				
	Aktie- kapital	Reserve for sikrings- transaktioner	Omkostning ved afdækning	Overført overskud	I alt	Aktie- kapital	Reserve for sikrings- transaktioner	Omkostning ved afdækning	Overført overskud	I alt
Egenkapital pr. 1. januar	784,8	-94,1	-16,5	2.412,1	3.086,3	784,8	-119,2	-33,5	2.520,3	3.152,4
Totalindkomst for året										
Årets resultat	-	-	-	1.020,3	1.020,3	-	-	-	1.105,3	1.105,3
Anden totalindkomst										
Kursregulering af egenkapital i udenlandsk filial	-	-	-	-0,8	-0,8	-	-	-	-0,7	-0,7
Værdireguleringer af sikringstransaktioner	-	108,4	6,4	-	114,8	-	115,3	17,0	-	132,3
Værdireguleringer af sikringstransaktioner overført til finansielle poster i resultatopgørelsen	-	-46,3	-	-	-46,3	-	-90,2	-	-	-90,2
Anden totalindkomst i alt	-	62,1	6,4	-0,8	67,7	-	25,1	17,0	-0,7	41,4
Totalindkomst i alt for året	-	62,1	6,4	1.019,5	1.088,0	-	25,1	17,0	1.104,6	1.146,7
Transaktioner med ejere										
Udbetalt udbytte	-	-	-	-915,7	-915,7	-	-	-	-1.212,8	-1.212,8
Transaktioner med ejere i alt	-	-	-	-915,7	-915,7	-	-	-	-1.212,8	-1.212,8
Egenkapital pr. 31. december	784,8	-32,0	-10,1	2.515,9	3.258,6	784,8	-94,1	-16,5	2.412,1	3.086,3

Pengestrømsopgørelse

Pengestrømme fra driftsaktivitet

Pengestrømme fra driftsaktivitet udgjorde DKK 1.773,5 mio., hvilket er et fald på DKK 206,5 mio. i forhold til 2018. Udviklingen kan primært henføres til mindre omsætning grundet takstnedsættelsen d. 1. april 2018 og ny takstafale pr. 1. april 2019.

Pengestrømme fra investeringsaktivitet

Betalingerne til immaterielle og materielle anlægsaktiver udgjorde DKK 2.141,3 mio. (2018: DKK 1.761,3 mio.).

Pengestrøm fra finansieringsaktivitet

Finansieringsaktiviteter vedrørte primært optagelse af gæld samt nettotræk på kreditfacilitet på i alt DKK 1,2 mia. Dette er delvist modsvaret af betaling af udbytte samt tilbagebetaling og afdrag på lån.

Likvider

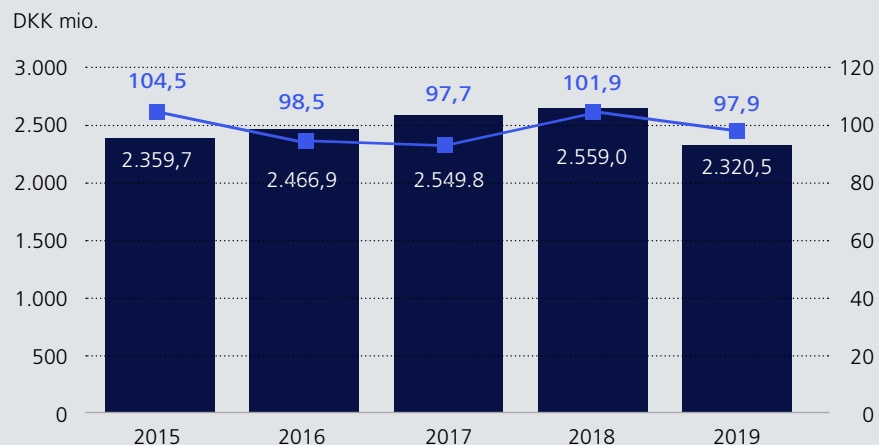
CPH havde DKK 19,2 mio. i likvider (2018: DKK 159,1 mio.) samt garanterede uudnyttede kreditfaciliteter på DKK 1.881,8 mio. pr. 31. december 2019 (2018: DKK 2.242,9 mio.).

Finansiering

Pr. 31. december 2019 udgjorde CPH's rentebærende gæld DKK 8.388,3 mio. (2018: DKK 7.184,5 mio.) og nettorentebærende gæld DKK 8.369,1 mio. (2018: DKK 7.025,4 mio.). Forskellen på DKK 19,2 mio. (2018: DKK 159,1 mio.) udgøres af likvide midler. Af den rentebærende gæld var 73,2% (2018: 91,2%) langfristet, dvs. med en forfaldstid på mere end et år fra 31. december 2019, og bestod primært af faciliteter i USD, DKK og GBP.

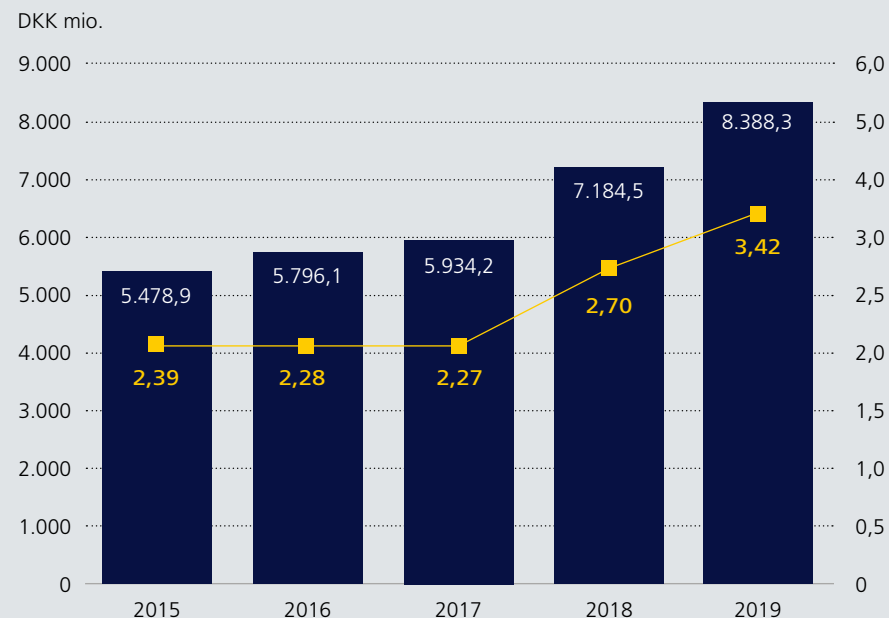
Pengestrømme

- Pengestrømme fra driftsaktivitet før finansielle poster og skat
- EBITDA-indeks



Finansiering

- Rentebærende gæld
- Leverage ratio



Pengestrømsopgørelse, 1. januar – 31. december

NOTE	DKK mio.	2019	2018
	Pengestrømme fra driftsaktivitet		
5.3	Indbetalt fra kunder	4.354,8	4.503,2
5.3	Udbetalt til personale, leverandører mv.	-2.034,3	-1.944,2
	Pengestrømme fra drift før finansielle poster og skat	2.320,5	2.559,0
5.3	Renteindbetalinger mv.	3,7	1,9
5.3	Renteudbetalinger mv.	-194,3	-223,1
	Pengestrømme fra drift før skat	2.129,9	2.337,8
2.5	Betalt selskabsskat	-356,4	-357,8
	Pengestrømme fra driftsaktivitet	1.773,5	1.980,0
	Pengestrømme fra investeringsaktivitet		
	Køb af materielle anlægsaktiver	-2.050,3	-1.620,2
	Køb af immaterielle anlægsaktiver	-91,0	-141,1
	Salg af materielle anlægsaktiver	1,8	2,3
	Pengestrømme fra investeringsaktivitet	-2.139,5	-1.759,0

NOTE	DKK mio.	2019	2018
	Pengestrømme fra finansieringsaktivitet		
4.2	Afdrag på langfristet gæld	-2.169,2	-200,0
4.2	Optagelse af langfristet gæld	2.950,0	2.100,0
4.2	Afdrag på kortfristet gæld	-1.387,7	-1.580,0
4.2	Optagelse af kortfristet gæld	1.748,7	818,3
	Betalt udbytte	-915,7	-1.212,8
	Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	226,1	-74,5
	Årets ændring i likviditet	-139,9	146,5
	Likvide beholdninger ved årets begyndelse	159,1	12,6
	Likvide beholdninger ved årets udgang	19,2	159,1

Noter Finansielt regnskab

NOTE

Generelt	
1.1	Væsentlig anvendt regnskabspraksis 65 ■
1.2	Nyeste vedtagne regnskabsstandarder og -fortolkninger 67
1.3	Særlige forhold 68 ■
Årets resultater	
2.1	Segmentoplysninger 69 ■
2.2	Omsætning 71 ■
2.3	Eksterne omkostninger 74 ■
2.4	Personaleomkostninger 74 ■
2.5	Skat 76 ■
Investeringer	
3.1	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver 78 ■
3.2	Immaterielle anlægsaktiver 78 ■ ■
3.3	Materielle anlægsaktiver 80 ■ ■
3.4	Dattervirksomheder og associeret virksomhed 84 ■

- Indeholder regnskabspraksis
- Indeholder væsentlige skøn og vurderinger
- Indeholder skøn og vurderinger

NOTE

Finansiering & finansielle risici	
4.1	Finansielle indtægter og omkostninger 85 ■
4.2	Kreditinstitutter og andre lån 86 ■
4.3	Finansielle risici 88 ■
Andre noter	
5.1	Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser 93 ■ ■
5.2	Anden gæld 94 ■
5.3	Noter til pengestrømsopgørelse 94
5.4	Økonomiske forpligtelser 95
5.5	Nærtstående parter 96
5.6	Koncession til drift af lufthavne og takstregulering 96
5.7	Honorarer til generalforsamlingsvalgt revisor 97
5.8	Efterfølgende begivenheder 98
5.9	Kapitalforhold og EPS 98
5.10	Finansielle nøgletalsdefinitioner 98

Noter Generelt

NOTE 1.1 Væsentlig anvendt regnskabspraksis

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

Grundlag for regnskabsaflæggelsen

CPH er et aktieselskab, hjemmehørende i Danmark og noteret på Nasdaq Copenhagen.

Koncernregnskabet for CPH er aflagt i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards (IFRS), som godkendt af EU, og de yderligere krav, der er gældende i Danmark.

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

Væsentlige regnskabsmæssige skøn

CPH's skøn ved opgørelsen af den regnskabsmæssige værdi af aktiver og forpligtelser er baseret på forudsætninger, som afhænger af fremtidige begivenheder. Dette indebærer bl.a. vurderinger af brugstider og restværdier på 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 skøn er uændrede ift. 2018. De regnskabsmæssige værdier af disse poster fremgår af note 3.2 og 3.3.

For en beskrivelse af CPH's risici henvises til note 4.3 vedrørende finansielle risici.

Generelt

Koncernårsrapporten er udarbejdet med udgangspunkt i det historiske kostprisprincip. Efterfølgende måles aktiver og forpligtelser som beskrevet nedenfor. Dette er uændret ift. 2018.

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 konsolideringen 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.

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

Andre driftsindtægter

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

Omregning af beløb i fremmed valuta

CPH's funktionelle valuta er DKK. Ved udarbejdelse af Koncernårsrapporten er DKK derfor anvendt 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.

Totalindkomstopgørelse

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

Noter Generelt

NOTE 1.1 Væsentlig anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Egenkapital

Udbytte

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

Reserve for sikringstransaktioner

Reserve for sikringstransaktioner indeholder den akkumulerede nettoændring i dagsværdien af sikringstransaktioner, der opfylder kriterierne for sikring af fremtidige betalingsstrømme, og hvor den sikrede transaktion endnu ikke er realiseret.

Reserven opløses, når den sikrede transaktion realiseres, hvis de sikrede pengestrømme ikke længere forventes realiseret, eller sikringsforholdet ikke længere er effektivt.

Omkostninger ved afdækning

Omkostninger ved afdækning indeholder de samlede omkostninger til afdækning af sikringstransaktioner. Omkostninger opløses, når den sikrede transaktion realiseres.

Periodeafgrænsningsposter

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

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

Pengestrømsopgørelse

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

Likvide beholdninger

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

Pengestrøm fra driftsaktivitet

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

Pengestrøm fra investeringsaktivitet

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

Pengestrøm fra finansieringsaktivitet

Pengestrømme fra finansieringsaktivitet omfatter pengestrømme fra optagelse og tilbagebetaling af lang- og kortfristede gældsforpligtelser til kreditinstitutter mv. samt betalinger af udbytte til aktionærer.

Noter Generelt

NOTE 1.2 Nyeste vedtagne regnskabsstandarder og -fortolkninger

1.2

Koncernen har med virkning fra 1. januar 2019 implementeret følgende ændrede standarder og fortolkningsbidrag:

- IFRS 16 Leasingkontrakter
- Amendments to IFRS 9 om indfrielsesoptioner med negativ indfrielsesværdi
- IFRIC 23 om usikre skattepositioner

Implementeringen af ovenstående standarder har ikke haft effekt på resultatet eller den finansielle stilling i øvrigt.

Vedtagne regnskabsstandarder samt fortolkningsbidrag, der ikke er trådt i kraft

IASB har udsendt følgende nye regnskabsstandarder og fortolkningsbidrag, der ikke er obligatoriske for CPH ved udarbejdelsen af årsrapporten for 2019:

- IFRS 17 Insurance Contracts
- IFRS 3 Business Combinations — Amendments to IFRS 3
- IAS 1 Presentation of Financial Statements og IAS 8 Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors — Amendments to IAS 1 and IAS 8: Definition of Material
- Conceptual Framework — Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards.

Ingen af ovenstående standarder og fortolkningsbidrag er godkendt af EU.

De godkendte ikke-ikrafttrådte standarder og fortolkningsbidrag implementeres, i takt med at de bliver obligatoriske for CPH. Det er vurderet, at ingen af ovenstående standarder og fortolkningsbidrag får indflydelse på indregning og måling i årsrapporten for CPH.

Noter Generelt

NOTE Særlige forhold

1.3

Regnskabspraksis

Særlige poster (særlige forhold) omfatter indtægter og omkostninger, der har en særlig karakter i forhold til CPH's driftsaktiviteter, - f.eks. 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 engangskaraktter under denne post, herunder gevinster ved salg af aktiviteter.

		2019			2018		
NOTE	DKK mio.	Inklusive særlige forhold	Særlige forhold	Korrigeret for særlige forhold	Inklusive særlige forhold	Særlige forhold	Korrigeret for særlige forhold
2.1, 2.2	Omsætning	4.345,7	-	4.345,7	4.444,8	-	4.444,8
	Andre driftsindtægter	1,8	-	1,8	2,2	-	2,2
2.3	Eksterne omkostninger	532,9	-4,0	528,9	583,9	-26,8	557,1
2.4	Personaleomkostninger	1.444,5	-13,1	1.431,4	1.350,7	-7,4	1.343,3
	EBITDA	2.370,1	17,1	2.387,2	2.512,4	34,2	2.546,6
3.1	Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver	938,1	-	938,1	928,0	-	928,0
	Driftsresultat	1.432,0	17,1	1.449,1	1.584,4	34,2	1.618,6
4.1	Nettofinansieringsomkostninger	138,7	-	138,7	167,1	-	167,1
	Resultat før skat	1.293,3	17,1	1.310,4	1.417,3	34,2	1.451,5
2.5	Skat af årets resultat	273,0	3,8	276,8	312,0	7,5	319,5
	Årets resultat	1.020,3	13,3	1.033,6	1.105,3	26,7	1.132,0

Noter Årets resultater

NOTE Segmentoplysninger

2.1

Regnskabspraksis

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

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

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

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

Driftssegmenter

CPH har to segmenter: Aeronautisk og Ikke-aeronautisk.

CPH's segmentinddeling følger den juridiske og organisatoriske opdeling af koncernens aktiviteter, således at det aeronautiske segment omfatter den regulerede del i Københavns Lufthavne (trafiktakster). Det ikke-aeronautiske segment omfatter alle øvrige aktiviteter. Denne opdeling er hensigtsmæssig, idet segmentopgørelsen for det aeronautiske segment samtidig hermed udgør rapporteringen af de regulatoriske aktiviteter under BL 9-15 (trafiktakster). BL 9-15 er beskrevet under note 5.6.

Aeronautisk

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

Ikke-aeronautisk

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

Omsætning relateret til CPH's største kunde udgør DKK 875,6 mio. i 2019 (2018: DKK 937,3 mio.) svarende til 20,1% af omsætningen i 2019 (2018: 21,1%). Omsætningen vedrører det aeronautiske og ikke-aeronautiske segment. Omsætning relateret til den næststørste kunde udgør DKK 454,3 mio. i 2019 (2018: DKK 511,7 mio.) svarende til 10,5% af omsætningen (2018: 11,5%). Omsætningen vedrører det aeronautiske og ikke-aeronautiske segment. Omsætning relateret til den tredjestørste kunde udgør DKK 424,1 mio. i 2019 (2018: DKK 425,9 mio.) svarende til 9,8% af omsætningen (2018: 9,6%). Omsætningen vedrører udelukkende det ikke-aeronautiske segment.

Noter Årets resultater

NOTE 2.1 Segmentoplysninger (fortsat)

DKK mio.	2019			2018		
	Segmenter			Segmenter		
	Aeronautisk	Ikke-aeronautisk	I alt	Aeronautisk	Ikke-aeronautisk	I alt
Omsætning	2.415,2	1.930,5	4.345,7	2.574,8	1.870,0	4.444,8
Driftsresultat	146,8	1.285,2	1.432,0	352,9	1.231,5	1.584,4
Anlægsaktiver	9.669,6	3.716,4	13.386,0	8.744,5	3.437,7	12.182,2
Øvrige aktiver	302,3	241,7	544,0	313,2	227,4	540,6
Kapitalandele i associerede virksomheder		0,4	0,4		0,4	0,4
Ikke-fordelte aktiver*			216,4			244,9
Aktiver i alt	9.971,9	3.958,5	14.146,8	9.057,7	3.665,5	12.968,1
Forpligtelser	806,1	540,3	1.346,4	853,8	590,0	1.443,8
Ikke-fordelte forpligtelser**			9.541,8			8.438,0
Forpligtelser i alt	806,1	540,3	10.888,2	853,8	590,0	9.881,8
Anlægsinvesteringer (inkl. aktiverede renter)	1.630,4	511,7	2.142,1	1.554,6	524,2	2.078,8
Afskrivninger	732,3	205,8	938,1	725,3	202,7	928,0

* I ikke-fordelte aktiver indgår likvider og finansielle anlægsaktiver.

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

Noter Årets resultater

NOTE 2.2 Omsætning

Regnskabspraksis

Omsætning omfatter 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 2.1.

Trafikindtægter

Trafikindtægter omfatter passager-, security-, ETD-, start- og opholdsafgifter, handling og CUTE-afgifter (IT-teknologi, der anvendes i forbindelse med check-in) og indregnes i forbindelse med levering, der sker på tidspunktet, hvor flyet afgår, af de ydelser, der relaterer sig hertil. I trafikindtægter fratrækkes opstartsrabatter til tidligere uservicerede ruter, transfer-/transit-rabat baseret på seneste 12 måneders trafik, incitamentsordning for højfrekvente feederruter og incitamentsordning for fastholdelse af passagervækst. NO_x-afgifter indgår under startafgifter. Fra 1. april 2019 indgik ETD-afgiften med den nye takstafale som en del af den ordinære securityafgift.

Koncessionsindtægter

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

Lejeindtægter omfatter husleje samt arealleje og indregnes over kontraktens løbetid.

Salg af tjenesteydelser mv.

Indtægter fra salg af tjenesteydelser mv. omfatter indtægter fra hotelaktivitet og øvrige aktiviteter, herunder handicapserviceordningen (PRM), som indtægtsføres i takt med, at levering af ydelserne finder sted, samt Taxi Management Services (TMS), som indtægtsføres i takt med indkørsel til taxaholdeplads. Øvrige tjenesteydelser omfatter typisk en leveringsforpligtigelse, der indregnes enten lineært over en periode eller et bestemt tidspunkt, hvor tjenesteydelserne leveres.

DKK mio.	2019	2018
Trafikindtægter		
Startafgifter	432,0	451,0
Passagerafgifter	1.113,6	1.191,6
Securityafgifter	604,9	609,3
ETD-afgift	8,3	43,1
Handling	191,8	202,8
Opholdsafgifter, CUTE mv.	64,6	77,0
Trafikindtægter i alt	2.415,2	2.574,8
Koncessionsindtægter		
Shoppingcenter	917,3	875,3
Parkering	403,9	418,5
Øvrige koncessionsindtægter	71,2	66,9
Koncessionsindtægter i alt	1.392,4	1.360,7
Lejeindtægter		
Udlejning af lokaler	125,8	127,2
Udlejning af arealer	50,3	48,4
Øvrige lejeindtægter	5,4	5,4
Lejeindtægter i alt	181,5	181,0
Salg af tjenesteydelser mv.		
Hotelaktivitet	66,4	65,4
Øvrige salg af tjenesteydelser mv.	290,2	262,9
Salg af tjenesteydelser mv. i alt	356,6	328,3
Omsætning i alt	4.345,7	4.444,8

Noter Årets resultater

NOTE Omsætning (fortsat)

2.2

Omsætnings sammensætning

DKK mio.	2019					
	Aeronautisk segment	Ikke-aeronautisk segment				
	Trafik-afgifter	Koncessions-indtægter*	Indtægter fra parkering	Lejeindtægter*	Andre services	I alt
I alt på segmenter	2.415,2	988,5	403,9	181,5	356,6	4.345,7
Indregnings-tidspunkt						
- På et bestemt tidspunkt	2.415,2	-	403,9	-	-	2.819,1
- Over tid	-	988,5	-	181,5	356,6	1.526,6
I alt	2.415,2	988,5	403,9	181,5	356,6	4.345,7
Kontrakttype						
- Fastpris	2.415,2	101,3	403,9	181,5	356,6	3.458,5
- Omsætningsbestemte kontrakter	-	887,2	-	-	-	887,2
I alt	2.415,2	988,5	403,9	181,5	356,6	4.345,7

*Koncessions- og lejeindtægter indregnes i henhold til IFRS 16 - Leases.

CPH's omsætning vedrører udelukkende tjenesteydelser relateret til det aeronautiske og det ikke-aeronautiske segment. Koncessionsindtægter (undtagen forpagtere som er på minimumsafgift) fra forpagtere i shoppingcentret mv. afhænger af aktiviteten. Der er intet finansieringselement til stede, da betalingsbetingelser følger kontantbetaling ved levering eller 14 dages kredit

DKK mio.	2018					
	Aeronautisk segment	Ikke-aeronautisk segment				
	Trafik-afgifter	Koncessions-indtægter*	Indtægter fra parkering	Lejeindtægter*	Andre services	I alt
I alt på segmenter	2.574,8	942,2	418,5	181,0	328,3	4.444,8
Indregnings-tidspunkt						
- På et bestemt tidspunkt	2.574,8	-	418,5	-	-	2.993,3
- Over tid	-	942,2	-	181,0	328,3	1.451,5
I alt	2.574,8	942,2	418,5	181,0	328,3	4.444,8
Kontrakttype						
- Fastpris	2.574,8	106,4	418,5	181,0	328,3	3.609,0
- Omsætningsbestemte kontrakter	-	835,8	-	-	-	835,8
I alt	2.574,8	942,2	418,5	181,0	328,3	4.444,8

Noter Årets resultater



NOTE 2.2 Omsætning (fortsat)

DKK mio.	2019	2018
Forfaldsanalyse vedrørende koncessions- og lejeindtægter (IFRS 16)		
Inden for 1 år	1.050,7	1.085,9
Mellem 1 og 2 år	1.002,9	995,7
Mellem 2 og 3 år	992,8	941,6
Mellem 3 og 4 år	569,3	928,3
Mellem 4 og 5 år	393,7	501,2
Efter 5 år	3.657,5	3.783,3
I alt	7.666,9	8.236,0

Noter Årets resultater

NOTE 2.3 Eksterne omkostninger

2.3

Regnskabspraksis

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

DKK mio.	2019	2018
Drift og vedligeholdelse	350,7	374,5
Energiomkostninger	90,4	100,8
Administrationsomkostninger	67,2	86,1
Øvrige omkostninger	24,6	22,5
Eksterne omkostninger i alt	532,9	583,9

De eksterne omkostninger faldt DKK 51,0 mio. i forhold til sidste år. Dette skyldes primært gunstige energipriser, fokus på energiforbedringer samt lavere konsulentomkostninger. Dette blev delvist opvejet af flere PRM-håndteringer (Persons with Reduced Mobility) og øgede omkostninger pga. udvidet kapacitet. Se i øvrigt note 1.3 Særlige forhold.

CPH har i 2019 haft særlige forhold på DKK 4,0 mio., primært vedrørende omstrukturering (2018: DKK 26,8 mio.). Se forklarende tabel over særlige forhold i note 1.3.

NOTE 2.4 Personalemkostninger

2.4

Regnskabspraksis

Personalemkostninger omfatter lønninger, gager og pension til CPH's personale, herunder direktion og bestyrelshonorarer samt øvrige personalemkostninger.

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.	2019	2018
Gager og lønninger	1.415,6	1.353,8
Pensioner	118,6	112,8
Andre omkostninger til social sikring	10,7	10,3
Øvrige personalemkostninger	59,8	52,5
	1.604,7	1.529,4
Fratrukket aktiveret som anlægsaktiver	160,2	178,7
Personalemkostninger i alt	1.444,5	1.350,7

Gager og lønninger steg DKK 93,8 mio. i 2019, hovedsagelig pga. en stigning på 67 fuldtidsansatte, den årlige lønregulering samt lavere kapitalisering på de mange anlægsinvesteringer.

Noter Årets resultater

NOTE 2.4 Personalemkostninger (fortsat)

DKK mio.	2019	2018
Vederlag til direktionen		
Kontant vederlag til direktionen, herunder pension, fri bil mv.	6,9	6,7
Hensættelse til kortsigtet incitamentsordning for direktionen, jf. nedenfor	3,0	3,5
Hensættelse til langsigtet incitamentsordning for direktionen, jf. nedenfor	2,5	2,5
I alt	12,4	12,7
Vederlag til bestyrelsen*		
Lars Nørby Johansen	1,0	1,0
Marlene Haugaard	0,3	0,3
Janis Kong	0,3	0,3
Betina Hvolbøl Thomsen	0,3	-
Jesper Bak Larsen	0,1	0,3
John Flyttov	0,3	0,3
Dan Hansen	0,3	0,3
I alt	2,6	2,5
Vederlag til Revisions- og Risikoudvalget*		
Janis Kong	0,2	0,2
Samlet vederlag til bestyrelsen	2,8	2,7
Vederlag til direktion og bestyrelse	15,2	15,4
Antal medarbejdere i CPH		
Gennemsnitligt antal fuldtidsbeskæftigede	2.539	2.472
Heraf statstjenestemænd, der har bevaret deres ansættelsesforhold til Staten	15	18

* Den øvrige del af bestyrelsen har besluttet at afstå deres bestyrelshonorar.

I løn til direktionen udgør arbejdsgiveradministreret pension DKK 1,1 mio. (2018: DKK 1,0 mio.).

Vederlag til direktionen består af en fast grundløn (inklusive pension), visse personalegoder (fri bil mv.) samt en incitamentsordning, der er nærmere beskrevet i det følgende. I tilfælde af opsigelse fra CPH's side er direktionen berettiget til kompensation svarende til maksimalt 2 års vederlag.

For at fremme en god langsigtet adfærd er der for direktionen indført en rullende treårig ordning. For 2019 er der hensat DKK 2,5 mio. (2018: DKK 2,5 mio.) til den langsigtede incitamentsordning. Den treårige incitamentsordning kan maksimalt udgøre 6 måneders løn pr. år. Den kortsigtede incitamentsordning har en varighed på op til et år. Målet for den kortsigtede incitamentsordning er 50% af den pågældendes faste årlige løn, og værdien kan maksimalt udgøre 75% heraf, hvis resultatopfyldelsen overstiger målene. I 2019 er der hensat DKK 3,0 mio. (2018: DKK 3,5 mio.) til den kortsigtede incitamentsordning.

Det samlede vederlag i 2019 til direktionen udgør DKK 12,4 mio. (2018: DKK 12,7 mio.). Heri indgår hensættelse til mulig udbetaling af langsigtet incitamentsordning på DKK 2,5 mio. (2018: DKK 2,5 mio.) samt hensættelse til kortsigtet incitamentsordning på DKK 3,0 mio. (2018: DKK 3,5 mio.). Pensionsbidrag for direktionen indbetales løbende til private pensionselskaber. CPH har ingen forpligtelser forbundet hermed.

Aflønningen af bestyrelsen og direktionen er i 2019 sket i overensstemmelse med de "Generelle retningslinjer for vederlag til bestyrelsen og direktionen i Københavns Lufthavne A/S". Nøglepersoner i ledelsen består af direktionen.

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 2019 (2018: 21,2%). Pensionsbidraget udgør for 2019 DKK 0,9 mio. (2018: DKK 1,1 mio.).

CPH har i 2019 haft særlige forhold på DKK 13,1 mio. (2018: DKK 7,4 mio.) vedrørende omstrukturering, herunder fratrædelsesomkostninger. Se forklarende tabel over særlige forhold i note 1.3.

Noter Årets resultater

NOTE Skat af årets resultat

2.5

Regnskabspraksis

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

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

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

Udskudt skat opgøres efter den balanceorienterede gældsmetode af alle midlertidige forskelle mellem regnskabs- og skattemæssig værdi af aktiver og forpligtelser.

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.	2019	2018
Omkostningsført skat		
Årets aktuelle skat	272,3	344,3
Ændring i udskudt skat	20,0	-20,4
I alt	292,3	323,9
Der fordeler sig således:		
Skat af årets resultat	273,0	312,0
Skat af anden totalindkomst, der vedrører sikringstransaktioner	19,3	11,9
I alt	292,3	323,9

Noter Årets resultater

NOTE 2.5 Skat af årets resultat (fortsat)

DKK mio.	2019	2018
Skat af årets resultat kan specificeres således:		
Beregnet 22,0% af resultat før skat	284,5	311,8
Skatteeffekt af:		
Ikke-fradragsberettigede omkostninger inklusive effekt af rentebeskyring mv.	-11,5	0,2
I alt	273,0	312,0
Hensatte forpligtelser til udskudt skat		
Regnskabsmæssig værdi pr. 1. januar	1.015,2	1.035,6
Ændring i udskudt skat	20,0	-20,4
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	1.035,2	1.015,2
Hensatte forpligtelser til udskudt skat kan specificeres således:		
Materielle anlægsaktiver	1.012,9	984,1
Andre tilgodehavender	-2,2	-1,7
Anden gæld	24,5	32,8
I alt	1.035,2	1.015,2

DKK mio.	2019	2018
Selskabsskat		
Regnskabsmæssig værdi pr. 1. januar	200,4	213,9
Betalt acontoskat i indeværende år	-156,2	-144,2
Betalt restskat i tidligere år	-200,2	-213,6
Årets aktuelle skat	272,3	344,3
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	116,3	200,4

Selskabet er omfattet af regler om rentebeskyring. Som følge af usikkerheden om udnyttelse af visse fremførbare kurstab indregnes den skattemæssige værdi af disse fremførbare kurstab ikke. Den skattemæssige værdi af sådanne fremførbare kurstab udgør DKK 0 mio. i 2019 (2018: DKK 0 mio.).

Københavns Lufthavne A/S hæfter fra 1. juli 2012 subsidært for skatteforpligtelserne i de danske holdingselskaber, som ejer 59,4% af aktierne i selskabet. Hæftelsen er begrænset til 59,4% af skattekrav, som forfalder 1. juli 2012 og senere.

I 2019 udgør skatteeffekten vedrørende særlige forhold DKK 3,8 mio. (2018: DKK 7,5 mio.).

Noter Investeringer

NOTE 3.1 Afskrivninger på immaterielle og materielle anlægsaktiver

Regnskabspraksis

Afskrivninger omfatter årets afskrivninger på CPH's immaterielle og materielle anlægsaktiver.

DKK mio.	2019	2018
Software	155,6	133,2
Grunde og bygninger	286,5	299,0
Tekniske anlæg og maskiner	319,0	334,7
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	177,0	161,1
Afskrivninger af immaterielle og materielle anlægsaktiver i alt	938,1	928,0

Afskrivningerne steg DKK 10,1 mio. ift. 2018. Afskrivningerne afspejler det aktuelle investeringsniveau samt straksafskrivninger på anlæg ifm. kapacitetsudvidelsesprojekter. I 2018 var der straksafskrivninger på anlæg i forbindelse med bygning af Finger E samt standpladser.

NOTE 3.2 Immaterielle anlægsaktiver

Regnskabspraksis

Software måles til kostpris med fradrag af akkumulerede afskrivninger.

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

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

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

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

Nedskrivninger

Den regnskabsmæssige værdi af software, herunder software under udvikling, vurderes mindst en gang årligt for at afgøre, om der er nedskrivningsbehov ud over det, som udtrykkes ved afskrivning. Er det tilfældet, foretages der nedskrivning til aktivets genindvindingsværdi, hvis denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi.

Genindvindingsværdien for aktivet opgøres som den højeste værdi af nettosalgsprisen og kapitalværdien. Genindvindingsværdien af software vurderes sammen med andre aktiver i den mindste gruppe af aktiver, hvor der ved en samlet vurdering kan fastsættes en pålidelig genindvindingsværdi.

Skøn og vurderinger

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

Noter Investeringer

NOTE 3.2 Immaterielle anlægsaktiver (fortsat)

DKK mio.	2019			2018		
	Software	Software under udvikling	I alt	Software	Software under udvikling	I alt
Anskaffelsesværdi						
Samlet anskaffelsesværdi pr. 1. januar	1.012,4	184,7	1.197,1	990,3	115,7	1.106,0
Årets tilgang	-	91,0	91,0	-	141,1	141,1
Årets afgang	-57,1	-	-57,1	-50,0	-	-50,0
Overført	146,3	-146,3	-	72,1	-72,1	-
Samlet anskaffelsesværdi pr. 31. december	1.101,6	129,4	1.231,0	1.012,4	184,7	1.197,1
Afskrivninger						
Samlede afskrivninger pr. 1. januar	741,1	-	741,1	657,9	-	657,9
Årets afskrivninger	155,6	-	155,6	133,2	-	133,2
Samlede afskrivninger på årets afgang	-56,9	-	-56,9	-50,0	-	-50,0
Samlede afskrivninger pr. 31. december	839,8	-	839,8	741,1	-	741,1
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	261,8	129,4	391,2	271,3	184,7	456,0

De største investeringer i immaterielle anlægsaktiver omfatter bl.a. opgradering af CRM-system, fornyelse af CPH's trådløse infrastruktur, auto-køsystem (kø-styringsprogram som skal lede passagerne gennem Securitychecket frem til checksteder med mindst kø), samt andre IT-systemer.

Noter Investeringer

NOTE Materielle anlægsaktiver

3.3

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 rentekomkostninger under opførelsen af anlægget.

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

Der foretages ikke afskrivninger på grundværdier.

Brugstider for materielle anlægsaktiver

Grunde og bygninger

Grundforbedringer (kloakker mv.)	40 år
Bygninger (terminaler, kontorhuse mv.)	80-100 år
Bygninger (andre)	40 år
Aptering	5-10 år

Tekniske anlæg

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

Andre anlæg, driftsmateriel og inventar

IT-anlæg	3-5 år
Energianlæg	15 år
Køretøjer 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 Investeringer

NOTE **Materielle anlægsaktiver (fortsat)**

3.3

Væsentlige skøn og vurderinger

Alle materielle anlægsaktiver afskrives lineært til den forventede restværdi over den forventede brugstid, som CPH har estimeret ovenfor. CPH har foretaget disse estimater med udgangspunkt i selskabets forretningsplaner og forventede tidsmæssige anvendelse af anlæggene samt anlæggenes tekniske og vedligeholdelsesmæssige tilstand samt lovgivningsmæssige krav. Restværdien er estimeret til DKK 184,7 mio. (2018: DKK 184,7 mio.) pr. balancedagen. Anlæggenes levetid og restværdi revurderes som minimum ved udgangen af hver regnskabsperiode baseret på nævnte forhold. Selskabet gennemgår anlæggenes regnskabsmæssige værdier med henblik på at vurdere, hvorvidt der er indtruffet begivenheder, som kræver en korrektion af værdierne, fordi aktivernes regnskabsmæssige værdi ikke forventes at ville kunne genindvindes.

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

Nedskrivninger

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

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

Noter Investeringer

NOTE 3.3 Materielle anlægsaktiver (fortsat)

DKK mio.	2019				I alt
	Grunde og bygninger*	Tekniske anlæg og maskiner	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	Materielle anlægsaktiver under udførelse	
Anskaffelsesværdi					
Samlet anskaffelsesværdi pr. 1. januar	8.498,6	8.228,9	1.985,6	1.893,0	20.606,1
Årets tilgang	-	-	-	2.051,1	2.051,1
Årets afgang	-248,7	-127,6	-39,1	-	-415,4
Overført	948,0	488,2	277,7	-1.713,9	-
Samlet anskaffelsesværdi pr. 31. december	9.197,9	8.589,5	2.224,2	2.230,2	22.241,8
Afskrivninger					
Samlede afskrivninger pr. 1. januar	3.395,3	4.148,5	1.336,1	-	8.879,9
Årets afskrivninger	286,5	319,0	177,0	-	782,5
Samlede afskrivninger på årets afgang	-248,7	-127,6	-39,1	-	-415,4
Samlede afskrivninger pr. 31. december	3.433,1	4.339,9	1.474,0	-	9.247,0
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	5.764,8	4.249,6	750,2	2.230,2	12.994,8
Heraf anlægsaktiver til operationel leasing	1.737,3	693,8	148,7	-	2.579,8

* Der er tinglyst pant i CPH's ejendomme for en samlet værdi på DKK 514,9 mio. (2018: DKK 573,1 mio.).

De største investeringer i 2019 omfatter bl.a. udvidelse af Terminal 3 landside, opførelse af Finger E, udvidelse af kølekapacitet og nye bagagefaciliteter.

Noter Investeringer

NOTE 3.3 Materielle anlægsaktiver (fortsat)

DKK mio.	2018				I alt
	Grunde og bygninger*	Tekniske anlæg og maskiner	Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	Materielle anlægsaktiver under udførelse	
Anskaffelsesværdi					
Samlet anskaffelsesværdi pr. 1. januar	8.174,4	8.010,3	1.986,0	925,2	19.095,9
Årets tilgang	-	-	-	1.937,7	1.937,7
Årets afgang	-122,5	-175,0	-130,0	-	-427,5
Overført	446,7	393,6	129,6	-969,9	-
Samlet anskaffelsesværdi pr. 31. december	8.498,6	8.228,9	1.985,6	1.893,0	20.606,1
Afskrivninger					
Samlede afskrivninger pr. 1. januar	3.218,8	3.988,8	1.304,8	-	8.512,4
Årets afskrivninger	299,0	334,7	161,1	-	794,8
Samlede afskrivninger på årets afgang	-122,5	-175,0	-129,8	-	-427,3
Samlede afskrivninger pr. 31. december	3.395,3	4.148,5	1.336,1	-	8.879,9
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	5.103,3	4.080,4	649,5	1.893,0	11.726,2
Heraf anlægsaktiver til operationel leasing	1.619,4	662,4	135,7	-	2.417,5

* Se forrige side.

Noter Investeringer

NOTE **Dattervirksomheder og associeret virksomhed**

3.4

Regnskabspraksis

Definition af dattervirksomheder og associeret virksomhed er beskrevet i note 1.1

Væsentlig anvendt regnskabspraksis under afsnittet Konsolideringspraksis.

Dattervirksomheder

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

Associeret virksomhed

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

Noter Finansiering & finansielle risici

NOTE 4.1 Finansielle indtægter og omkostninger

4.1

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 tilbageførelse af dagsværdireguleringer af effektiv sikring af lån, tillæg og godtgørelse under acontoskatteordningen. Dagsværdiregulering af rentelementet i swapkontrakter klassificeres som regnskabsmæssig sikring af pengestrømme og indregnes i totalindkomsten.

DKK mio.	2019	2018
Finansielle indtægter		
Renter af øvrige tilgodehavender	3,5	1,5
Valutakursgevinster, netto	3,6	4,7
Finansielle indtægter i alt	7,1	6,2

De finansielle indtægter steg DKK 0,9 mio., hvilket hovedsagelig skyldes stigning i renter fra tilgodehavender.

DKK mio.	2019	2018
Finansielle omkostninger		
Renter af gæld til kreditinstitutter og andre lån mv.	196,2	213,5
Aktiverede renter på anlægsaktiver under udførelse	-60,1	-51,6
Valutakurstab	2,9	3,6
Øvrige finansieringsomkostninger	1,9	2,8
Amortisering af låneomkostninger	4,9	5,0
Finansielle omkostninger i alt	145,8	173,3

De finansielle omkostninger faldt DKK 27,5 mio., hvilket primært skyldes lavere gennemsnitlig lånerente samt stigning i aktiverede renter på anlægsaktiver under udførelse.

Ved beregningen af låneomkostninger i kostprisen for aktiver er der i 2019 anvendt en effektiv rentesats på 2,6% (2018: 3,5%) svarende til CPH's vægtede gennemsnitlige låneomkostning på låntagning til finansiering af køb af anlægsaktiver.

Som anført i note 4.3 vedrørende finansielle risici i afsnittene Valutaswapkontrakter og Swapkontrakter anvender CPH valutaswapkontrakter til sikring af lån i udenlandsk valuta, således at valutaeksponering på såvel renter som hovedstol konverteres fra udenlandsk valuta til faste DKK-betalinger i hele de respektive låns løbetid. De pågældende lån er sikret ved 100% afdækning.

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

I nettoindregning for valutakurstab i 2019 indgår urealiseret valutakurstab vedrørende langfristede USD og GBP-lån på DKK 59,5 mio. (2018: urealiseret valutakurstab på DKK 115,6 mio.), der modsvares af en urealiseret valutakursgevinst på valutaswaps vedrørende samme lån på DKK 59,5 mio. (2018: urealiseret valutakursgevinst på DKK 115,6 mio.).

Øvrige finansieringsomkostninger består hovedsageligt af restskattetilæg og morarenter på kommercielle eksponeringer.

Amortisering af låneomkostninger relaterer sig til omkostninger i forbindelse med optagelse af bankgæld og kreditfaciliteter.

Noter Finansiering & finansielle risici

NOTE 4.2 Kreditinstitutter og andre lån

4.2

Regnskabspraksis

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

DKK mio.	2019	2018
Gæld til kreditinstitutter og andre lån er indregnet således i balancen:		
Langfristede forpligtelser	6.139,6	6.553,3
Kortfristede forpligtelser	2.248,7	631,2
I alt	8.388,3	7.184,5

DKK mio.	1. januar	Pengestrømme	Ikke-kontante ændringer		31. december 2019
			Reklassifikation og låneomk.	Valutakursreguleringer	
Gældsforpligtelser fra finansieringsaktivitet					
Langfristede forpligtelser	6.553,3	780,8	-1.219,6	25,1	6.139,6
Kortfristede forpligtelser	631,2	361,0	1.222,1	34,4	2.248,7
I alt	7.184,5	1.141,8	2,5	59,5	8.388,3

DKK mio.	1. januar	Pengestrømme	Ikke-kontante ændringer		31. december 2018
			Reklassifikation og låneomk.	Valutakursreguleringer	
Gældsforpligtelser fra finansieringsaktivitet					
Langfristede forpligtelser	4.653,3	1.900,0	-93,0	93,0	6.553,3
Kortfristede forpligtelser	1.280,9	-761,7	89,4	22,6	631,2
I alt	5.934,2	1.138,3	-3,6	115,6	7.184,5

Noter Finansiering & finansielle risici

NOTE 4.2 Kreditinstitutter og andre lån (fortsat)

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

DKK mio.	Lån	Valuta	Fast/variabel	Udløb	Regnskabsmæssig værdi		Dagsværdi*	
					2019	2018	2019	2018
	Kassekredit	DKK	Variabel	-	118,2	57,1	118,2	57,1
	Bank Club	DKK	Variabel	20. dec. 2023	200,0	-	200,0	-
	Danske Bank	DKK	Fast	30. jun. 2020	800,0	500,0	800,8	500,1
	RD (DKK 58 mio.)**	DKK	Variabel	-	-	48,0	-	48,0
	RD (DKK 64 mio.)**	DKK	Fast	23. dec. 2032	44,6	47,6	48,7	48,9
	Nordea Kredit**	DKK	Variabel	30. dec. 2039	450,9	450,9	450,9	450,9
	Nordiske Investerings Bank (NIB)***	DKK	Fast	12. feb. 2026	99,4	114,7	104,7	123,1
	Nordiske Investerings Bank (NIB)****	DKK	Fast	19. dec. 2027	847,1	900,0	900,1	971,6
	Europæiske Investering Bank (EIB)****	DKK	Fast	15. dec. 2026	250,0	250,0	275,1	247,3
	Europæiske Investering Bank (EIB)****	DKK	Fast	7. april 2032	600,0	600,0	678,5	564,8
	Europæiske Investering Bank (EIB)****	DKK	Fast	26. jan. 2033	400,0	400,0	459,7	398,4
	Europæiske Investering Bank (EIB)****	DKK	Fast	14. aug. 2033	600,0	600,0	630,7	554,8
	Europæiske Investering Bank (EIB)****	DKK	Fast	12. apr. 2034	700,0	-	782,6	-
	USPP-obligation	DKK	Fast	27. aug. 2025	1.055,0	1.055,0	1.203,7	1.126,3
	USPP-obligation	USD	Fast	29. juni 2020	981,4	958,4	1.028,5	992,8
	USPP-obligation	USD	Fast	22. aug. 2023	1.068,2	1.043,1	1.194,2	1.083,0
	USPP-obligation	GBP	Fast	29. juni 2020	201,6	190,3	212,8	201,1
	I alt				8.416,4	7.215,0	9.089,2	7.368,2
	Låneomkostninger til fremtidig amortisering				-28,1	-30,5	-28,1	-30,5
	I alt				-28,1	-30,5	-28,1	-30,5
	I alt				8.388,3	7.184,5	9.061,1	7.337,7

* Se note 4.3 for en beskrivelse af metode for opgørelse af dagsværdier af finansielle forpligtelser.

** Der er tinglyst pant i CPH's ejendomme for en samlet værdi på DKK 514,9 mio. (2018: DKK 573,1 mio.).

*** Til finansiering af udvidelsen af Finger C.

**** Til finansiering af udvidelsen af Københavns Lufthavn, som forventes afsluttet i 2024.

De fastforrentede USPP-obligationslån på USD 307 mio. og GBP 23 mio. (2018: USD 307 mio. og GBP 23 mio.) er ved indgåelse omlagt til DKK for såvel hovedstol som rentebetalinger via renteswaps.

Fra årsskiftet er realkreditlånet i Nordea Kredit variabelt.

Noter Finansiering & finansielle risici

NOTE **Finansielle risici**

4.3

Regnskabspraksis

I forbindelse med CPH's sikring af fremtidige finansielle transaktioner og pengestrømme anvendes afledte finansielle instrumenter som en del af CPH's risikostyring.

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

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

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

CPH's risikostyringspolitik

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

Kreditrisici

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

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

CPH's omsætning består af aeronautiske indtægter fra nationale og internationale flyselskaber samt indtægter fra de ikke-aeronautiske aktiviteter fra nationale og internationale virksomheder i og uden for luftfartsindustrien. Som led i CPH's interne procedurer vedrørende risikostyring overvåges kreditrisikoen over for kunderne på månedlig basis. Overvågningen sker i form af en gennemgang af manglende betaling af forfaldne beløb samt en vurdering af finansielle vanskeligheder hos kunden.

CPH's samhandelspartnere SAS, Norwegian og Gebr. Heinemann (der er den største koncessionshaver) udgør den væsentligste koncentration af kreditrisiko. Bruttotilgodehavenderne fra salg og tjenesteydelser til disse kunder udgør omkring 40,0% (2018: 36,1%) af de samlede tilgodehavender. SAS' kreditvurdering hos Standard & Poor's er B+ (2018: B+). Norwegian har ingen offentligt tilgængelig kreditvurdering, men har indbetalt depositum til sikkerhed for huslejen. Gebr. Heinemann har ingen offentligt tilgængelig kreditvurdering, men har afgivet en bankgaranti til CPH svarende til fire måneders indtægter (2018: fire måneder). Den øvrige kreditrisiko er spredt på resten af CPH's kunder. Se note 5.1, 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 modpart, som har en

Noter Finansiering & finansielle risici

NOTE **Finansielle risici (fortsat)**

4.3

tilfredsstillende kreditvurdering. Kreditrisikoen opgøres pr. modpart med udgangspunkt i den aktuelle markedsværdi på de indgåede kontrakter. CPH har på balancedagen ingen kreditrisiko på sine afledte finansielle instrumenter.

Den samlede kreditrisiko på finansielle modparter er pr. 31. december 2019 opgjort til i alt DKK 19,2 mio. (2018: DKK 159,1 mio.), svarende til værdien af bankindeståender og indskud på pengemarkedet, inklusive påløbne renter.

Kapitalstyring

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

CPH har på egne og dattervirksomhedernes vegne forpligtet sig til ikke at give sikkerhed eller tillade sikkerhedsstillelse i selskabets eller dattervirksomhedernes aktiver, bortset fra et tilladt maksimumbeløb. CPH har ligeledes forpligtet sig til over for sine långivere at overholde en række andre betingelser, herunder finansielle betingelser. Flere af CPH's aftaler om lån og kreditfaciliteter kan bringes til ophør i tilfælde af, at disse betingelser ikke overholdes. CPH overholder alle betingelser pr. 31. december 2019. For information om udbyttepolitik, se [side 50](#).

Likviditetsrisiko

CPH's likviditetsreserve består af likvide midler for i alt DKK 19,2 mio. (2018: DKK 159,1 mio.) og garanterede uudnyttede langfristede kreditfaciliteter for i alt DKK 1.800,0 mio. (2018: DKK 2.000,0 mio.). Hertil kommer uudnyttede kassekreditter på DKK 81,8 mio. (2018: DKK 42,9 mio.). Udover en overordnet driftsmæssig risikovurdering tilstræbes det til enhver tid at sikre et minimum af uudnyttede kreditfaciliteter i størrelsesordenen DKK 250,0 mio., således at CPH til enhver tid kan opfylde sine forpligtelser og samtidig have kapitalberedskab til at foretage fornødne forretningsrelaterede dispositioner.

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

Noter Finansiering & finansielle risici

NOTE 4.3 Finansielle risici (fortsat)

Forfaldsoversigt pr. 31. december, DKK mio.	2019					Regnskabsmæssig værdi
	0-1 år	1-5 år	Efter 5 år	I alt	Dagsværdi-niveau 2*	
Målt til amortiseret kostpris						
Kreditinstitutter og andre lån	2.620,1	2.077,9	4.411,8	9.109,8	9.089,2	8.416,4
Leverandører af varer og tjenesteydelser	640,5	-	-	640,5	640,5	640,5
Anden gæld	357,3	-	39,6	396,9	396,9	396,9
I alt	3.617,9	2.077,9	4.451,4	10.147,2	10.126,6	9.453,8
Målt til dagsværdi						
Afledte finansielle instrumenter	2,0	-	-	2,0	2,0	2,0
I alt	2,0	-	-	2,0	2,0	2,0
Finansielle forpligtelser i alt	3.619,9	2.077,9	4.451,4	10.149,2	10.128,6	9.455,8
Målt til amortiseret kostpris						
Likvider	19,2	-	-	19,2	19,2	19,2
Tilgodehavender for salg og tjenesteydelser	427,7	-	-	427,7	427,7	427,7
Andre tilgodehavender	48,9	-	-	48,9	48,9	48,9
I alt	495,8	-	-	495,8	495,8	495,8
Målt til dagsværdi						
Afledte finansielle instrumenter	80,6	116,6	-	197,2	197,2	197,2
I alt	80,6	116,6	-	197,2	197,2	197,2
Finansielle aktiver i alt	657,0	116,6	-	773,6	773,6	773,6

* 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 saldværdi ultimo året. Som diskonteringsrente ved nutidsværdiberegningerne er anvendt en nul kuponrente med tilsvarende løbetider plus estimeret kredittillæg baseret på selskabets nuværende rating. Dagsværdien af afledte finansielle instrumenter fastsættes ud fra offentliggjorte valutakurser, swap- og forwardrenter mv. Endvidere indgår en vurdering af egen og modparts-kreditrisiko. Dagsværdimåling af finansielle instrumenter opdeles efter følgende målemæssige hierarki:

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

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

** Beløbet indgår i Andre tilgodehavender i omsætningsaktiver.

Noter Finansiering & finansielle risici

NOTE 4.3 Finansielle risici (fortsat)

Forfaldsoversigt pr. 31. december, DKK mio.	2018					Regnskabsmæssig værdi
	0-1 år	1-5 år	Efter 5 år	I alt	Dagsværdi-niveau 2*	
Målt til amortiseret kostpris						
Kreditinstitutter og andre lån	815,3	3.480,9	3.794,6	8.090,8	7.368,2	7.215,0
Leverandører af varer og tjenesteydelser	713,8	-	-	713,8	713,8	713,8
Anden gæld	381,5	-	-	381,5	381,5	381,5
I alt	1.910,6	3.480,9	3.794,6	9.186,1	8.463,5	8.310,3
Målt til dagsværdi						
Afledte finansielle instrumenter	-	35,3	2,6	37,9	37,9	37,9
I alt	-	35,3	2,6	37,9	37,9	37,9
Finansielle forpligtelser i alt	1.910,6	3.516,2	3.797,2	9.224,0	8.501,4	8.348,2
Målt til amortiseret kostpris						
Likvider	159,1	-	-	159,1	159,1	159,1
Tilgodehavender for salg og tjenesteydelser	473,4	-	-	473,4	473,4	473,4
Andre tilgodehavender	7,8	-	-	7,8	7,8	7,8
I alt	640,3	-	-	640,3	640,3	640,3
Målt til dagsværdi						
Afledte finansielle instrumenter	-	36,9	48,9	85,8	85,8	85,8
I alt	-	36,9	48,9	85,8	85,8	85,8
Finansielle aktiver i alt	640,3	36,9	48,9	726,1	726,1	726,1

* Se forrige side.

Noter Finansiering & finansielle risici

NOTE 4.3 Finansielle risici (fortsat)

4.3

Markedsrisiko

Renterisici

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

Renteswapkontrakt til sikring af visse variabelt forrentede realkreditlån er udløbet pr. 31. december 2019. Herefter er den beregningsmæssige hovedstol på balancedagen DKK 0 mio. (2018: DKK 499,4 mio.), og restløbetiden udgør 0 år. Dagsværdien af renteswapkontrakter udgør DKK 0 mio. (2018: DKK -20,6 mio.).

For at reducere den samlede rentefølsomhed tilstræbes det, at CPH's gæld har en varighed, som i et vist omfang tager hensyn til den økonomiske levetid på selskabets aktiver. Varigheden på CPH's lån er pr. 31. december 2019 opgjort til ca. 7,4 år (2018: ca. 8,1 år).

Hovedparten af CPH's DKK låneportefølje er fastforrentet. Udsving i renteniveau vil derfor kun have begrænset indvirkning på CPH's resultatopgørelse.

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

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

Følsomhedsanalyse af den nuværende portefølje af swapkontrakter

DKK mio.	2019	2018
Effekt på egenkapitalen ved:		
En stigning i DKK-renten på 1 %-point	-6,3	40,5
Et fald i DKK-renten på 1 %-point	-26,1	-15,0
En stigning i USD-renten på 1 %-point	198,9	85,5
Et fald i USD-renten på 1 %-point	194,4	-83,0
En stigning i GBP-renten på 1 %-point	0,1	16,2
Et fald i GBP-renten på 1 %-point	-1,0	-16,8

Valutarisiko

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

Valutaswapkontrakter

Der er anvendt valutaswapkontrakter til sikring af fastforrentede USD- og GBP-obligationslån, således at valutaeksponeringen på såvel renter som hovedstol er konverteret fra faste USD- og GBP-betalinger til faste DKK-betalinger i hele de respektive låns løbetid. Den beregningsmæssige hovedstol på udestående valutaswapkontrakter er på i alt USD 307 mio. og GBP 23 mio. pr. 31. december 2019 (2018: USD 307 mio. og GBP 23 mio.). Den bogførte værdi af valutaswapkontrakterne udgør DKK 195,2 mio. (2018: DKK 68,5 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.

Noter Andre noter

NOTE 5.1 Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser

Regnskabspraksis

Tilgodehavender måles til armotiseret kostpris. Nedskrivning til imødegåelse af tab foretages efter den simplificerede expected credit loss-model, hvorefter det samlede tab indregnes straks i resultatopgørelsen på samme tidspunkt som tilgodehavendet indregnes i balancen på baggrund af det forventede tab i tilgodehavendets samlede levetid.

Indtægtsførelsen af renter på nedskrevne tilgodehavender beregnes på den nedskrevne værdi med den effektive rente for det enkelte tilgodehavende.

Skøn og vurderinger

Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser anvendes den simplificerede expected credit loss-model, hvor det forventede tab over tilgodehavendet indregnes straks i resultatopgørelsen. Tilgodehavendet overvåges løbende i henhold til koncernens risikostyring indtil realisation. Nedskrivningen beregnes ud fra den forventede tabsprocent. Tabsprocenten beregnes på baggrund af historiske data korrigeret for skøn over effekten af forventede ændringer i relevante parametre, som den økonomiske udvikling, politiske risici mv. på markedet. Ved tilgodehavender, hvor der ikke foreligger en objektiv indikation på værdiforringelse på individuelt niveau, vurderes de resterende tilgodehavender for objektiv indikation for værdiforringelse. De objektive indikationer er baseret på historiske tabserfaringer.

DKK mio.	2019	2018
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	467,9	508,9
Nedskrivning	40,2	35,5
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser, netto	427,7	473,4
Nedskrivning til imødegåelse af tab		
Samlet nedskrivning pr. 1. januar	35,5	30,2
Ændring af nedskrivning i året	2,4	-9,3
Realiseret tab i året	2,8	7,3
Tilbageførsel	-0,5	7,3
Samlet nedskrivning pr. 31. december	40,2	35,5

Hvis der foreligger en objektiv indikation på, at et individuelt tilgodehavende er værdiforringet såsom manglende betaling af forfaldne beløb eller finansielle vanskeligheder hos debitor i form af betalingsstandsning, konkurs, forventet konkurs eller lignende, foretages nedskrivning på individuelt niveau.

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 de samlede tilgodehavende fra salg på DKK 427,7 mio. (2018: DKK 473,4 mio.) er DKK 101,0 mio. (2018: DKK 167,7 mio.) afdækket ved sikkerhedsstillelse. Den maksimale kreditrisiko er afspejlet i den regnskabsmæssige værdi af de enkelte finansielle aktiver, der indgår i balancen.

I CPH's tilgodehavender fra salg pr. 31. december 2019 indgår tilgodehavender på i alt DKK 40,2 mio. (2018: DKK 38,2 mio.), der efter en individuel vurdering er nedskrevet til DKK 1,5 mio. (2018: DKK 2,3 mio.).

Herudover indgår tilgodehavender, der pr. 31. december 2019 var overforfaldne, men ikke nedskrevne, med i alt DKK 72,2 mio. (2018: DKK 56,0 mio.). Forfaldsoversigten er som følger:

DKK mio.	2019	2018
Overforfaldne, men ikke nedskrevne tilgodehavender fordelt på forfaldsperioder		
Op til 30 dage	66,0	55,0
Mellem 30 og 90 dage	6,0	2,8
Over 90 dage	0,2	-1,8
I alt	72,2	56,0

Noter Andre noter

NOTE 5.2 Anden gæld

Regnskabspraksis

Anden gæld indregnes, når koncernen som følge af en begivenhed indtruffet før eller på balancedagen har en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at der må afgives økonomiske fordele for at indfri forpligtelsen. I 2019 er metoden for hensættelse til feriepenge ændret fra summariske opgørelse til faktisk opgørelse.

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.	2019	2018
Anden gæld - langfristet		
Feriepenge, indefrosset pba. ny ferielov	39,6	-
Cash flow hedge (USPP bond)	-	37,9
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	39,6	37,9
Anden gæld - kortfristet		
Feriepenge og andre lønrelaterede poster	254,6	288,2
Skyldige renter	48,3	41,8
Cash flow hedge (USPP bond)	2,0	-
Øvrige skyldige omkostninger	52,4	51,5
Regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	357,3	381,5
Samlede regnskabsmæssig værdi pr. 31. december	396,9	419,4

Anden gæld faldt DKK 22,5 mio., hovedsageligt pga. et fald i cash flow hedge grundet volatiliteten i USD og GBP. De sikrede lån er ændret i overensstemmelse hermed. Dette var delvist modsvaret af en stigning i feriepenge og andre lønrelaterede poster, hvilket skyldes en stigning i antallet af fuldtidsansatte grundet øget aktivitet, lønregulering samt højere skyldige renter som følge af en større lånevolumen, delvist modsvaret af forbedrede lånevilkår.

NOTE 5.3 Noter til pengestrømsopgørelse

DKK mio.	2019	2018
Indbetalt fra kunder		
Omsætning	4.345,7	4.444,8
Ændring i tilgodehavender fra salg og forudbetalinger fra kunder	9,1	58,4
I alt	4.354,8	4.503,2
Udbetalt til personale, leverandører mv.		
Driftsomkostninger	-1.977,4	-1.934,6
Ændring i andre tilgodehavender mv.	15,6	-218,1
Ændring i omkostningsrelateret leverandørgæld mv.	-72,5	208,5
I alt	-2.034,3	-1.944,2
Renteindbetalinger mv.		
Realiserede valutakursgevinster	3,7	1,9
I alt	3,7	1,9
Renteudbetalinger mv.		
Renteudgifter mv.	-192,1	-219,9
Realiserede valutakurstab	-0,2	-0,4
Øvrige finansieringsomkostninger	-0,9	-1,3
Øvrige renteomkostninger	-1,1	-1,5
I alt	-194,3	-223,1

Noter Andre noter

NOTE Økonomiske forpligtelser

5.4

CPH er forpligtet efter reglerne i Tjenestemandsløven om rådighedsløn til tjenestemænd. Se i øvrigt note 2.4.

CPH har pr. 31. december 2019 indgået kontrakter om opførelse af anlæg, der i alt beløber sig til DKK 432,5 mio. (2018: DKK 773,6 mio.) og andre forpligtelser, der i alt beløber sig til DKK 44,5 mio. (2018: DKK 72,9 mio.). Af større forpligtelser kan nævnes kontrakter vedrørende udvidelse af bagageanlægget, udvikling af wide-body-faciliteterne og udvidelse af Terminal 3 airside. Andre forpligtelser vedrører administration, IT og servicekontrakter.

CPH har indgået en kontrakt om udskiftning af lufthavnens trafiksystem for håndtering af flyafregning til en købspris af DKK 23,7 mio. (2018: DKK 53,8 mio.) Forpligtelsen dækker investeringen i software. Hertil kommer en forpligtelse i form af en årlig serviceomkostning, der er betinget af antallet af passagerer. Der kan være usikkerhed i beregningen af forpligtelsen grundet forventning til antallet af passagerer. De samlede forpligtelser beløber sig til DKK 46,9 mio. (2018: DKK 91,5 mio.) og kan specificeres således:

DKK mio.	2019	2018
Inden for 1 år	7,2	17,7
Mellem 1 og 5 år	28,6	48,9
Efter 5 år	11,1	24,9

Petter Anker Stordalen og CPH indgik i januar 2017 en aftale om, at Nordic Choice Hotels med virkning fra 1. april 2017 overtog driften af det nuværende lufthavnshotel, der er blevet opgraderet til et high-end Clarion Hotel. Aftalen omfatter endvidere opførelsen af et Comfort Hotel med 600 værelser samt 3.000 m² konferencefaciliteter, der forventes at kunne blive taget i brug i andet halvår af 2020 af Nordic Choice Hotels. Det samlede budget for opgradering og nybyggeri vil være ca. DKK 1,0 mia. Når det nye hotel og konferencecenter er opført, vil Petter Anker Stordalens ejendomsselskab, Strawberry Fields, opnå en ejerandel på 47% af de to hoteller og konferencecentret, og CPH vil eje den resterende del på 53%. CPH bevarer bestemmende indflydelse.

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

Der er stillet sikkerhed for gæld i kreditinstitutter i CPH's ejendomme, hvilket fremgår af note 3.3.

CPH hæfter subsidiært for skatteforpligtelserne i de danske holdingselskaber, som ejer 59,4% af aktierne i selskabet. For yderligere information henvises til note 2.5.

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

Noter Andre noter

NOTE 5.5 Nærtstående parter

CPH's nærtstående parter er Arbejdsmarkedets Tillægspension (ATP) og Ontario Teachers' Pension Plan (OTPP), jf. deres kontrollerende ejerandel i CPH og associeret virksomhed (jf. note 3.4), samt bestyrelse og direktion. Se i øvrigt note 2.4 vedrørende vederlag til bestyrelse og direktion.

ATP og OTPP (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 ATP og OTPP.

KAP er således det ultimative holdingselskab for CPH. KAP's koncernårsrapport, hvori CPH indgår som dattervirksomhed, kan rekvireres fra KAP hos Private Equity Administration ApS, Frederiksborgvej 171, 3450 Allerød.

CAD ejer 59,4% af både aktier og stemmerettigheder i CPH.

ATP og OTPP (via et underliggende holdingselskab) 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 ATP og OTPP kan indhentes på henholdsvis www.atp.dk og www.otpp.com.

NOTE 5.6 Koncession til drift af lufthavne og takstregulering

I henhold til § 55 i Lov om Luftfart kræves der særlig tilladelse fra Transport- og Boligministeren til at drive flyveplads. Tilladelserne for flyvepladserne i Kastrup og Roskilde, der administrativt udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST), løber til 1. marts 2025, på hvilket tidspunkt de skal fornyes.

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

Transports- og Boligministeren kan fastsætte regler for de afgifter, der kan opkræves for benyttelse af offentlig flyveplads – "takstregulering".

Takstregulering for CPH er fastsat af TBST i BL 9-15, 4. udgave af 16. november 2017: "Bestemmelser om betaling for benyttelse af lufthavne (lufthavnstakster)". I henhold til BL 9-15 skal flyselskaberne og lufthavnen først ved forhandling søge at opnå enighed om taksterne for den kommende reguleringsperiode. Hvis dette ikke er muligt, fastsætter TBST årlige indtægtsrammer, som udgør det maksimale samlede beløb, som lufthavnen for hvert af årene i reguleringsperioden kan anvende som grundlag for fastsættelsen af takster for benyttelse af de luftfartsmæssige anlæg og ydelser (fall-back). Reguleringsperioden er to år, hvis takstfastsættelsen ikke aftales mellem parterne. Parterne kan aftale takster for en periode på op til seks år.

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

Noter Andre noter

NOTE 5.6 Koncession til drift af lufthavne og takstregulering (fortsat)

CPH og flyselskaberne har i 2018 indgået en takstaføtale, der er godkendt af TBST i januar 2019, og som fastsætter taksterne for perioden 1. april 2019 – 31. december 2023. Takstaføtalen medfører, at prisen for at benytte lufthavnen er fastsat for hvert af årene i takstperioden. Taksterne vil kun ændre sig, såfremt investeringsniveauet ændres markant (+/-DKK 250 mio. over tre år), eller at passagerudviklingen afviger fra det forecast Trafik-, Bygge- & Boligstyrelsen fremlagde i forbindelse med takstforhandlingerne (+/-1-2,5%).

NOTE 5.7 Honorarer til generalforsamlingsvalgt revisor

DKK mio.	2019	2018
Revisionshonorar til PwC	1,3	1,3
Honorar for andre erklæringer med sikkerhed	0,6	0,4
Skatterådgivning	0,2	0,1
Andre ydelser	0,4	0,7
Revisionshonorar i alt	2,5	2,5

Honorarer for andre ydelser end lovpligtig revision af års- og koncernregnskabet foretaget af PricewaterhouseCoopers, Statsautoriseret Revisionspartnerselskab, for CPH udgør DKK 1,2 mio. (2018: DKK 1,2 mio.) og vedrører primært revision af ikke-finansielt regnskab, regnskabsrådgivning og skatteassistance.

Noter Andre noter

NOTE 5.8 Efterfølgende begivenheder

5.8

Der har ikke været andre væsentlige begivenheder efter balancedagen.

NOTE 5.9 Kapitalforhold og EPS

5.9

DKK mio.		2019	2018
EPS =	Årets resultat	1.020,3	1.105,3
	Antal udstående aktier (1.000 stk.)	7.848	7.848
EPS = (udvandet)	Årets resultat	1.020,3	1.105,3
	Gennemsnitligt antal udstående aktier, udvandet (1.000 stk.)	7.848	7.848

NOTE 5.10 Finansielle nøgletalsdefinitioner

5.10

Afkastningsgrad	Driftsresultat i procent af gennemsnitlige operationelle aktiver
Aktivernes omsætningshastighed	Nettoomsætningen i forhold til gennemsnitlige operationelle aktiver
Cash Earnings pr. aktier (CEPS)*	Årets resultat plus afskrivninger i forhold til gennemsnitligt antal aktier
Den investerede kapital omsætningshastighed*	Nettoomsætning i forhold til den gennemsnitlige egenkapital tillagt de gennemsnitlige langfristede forpligtelser og kortfristet rentebærende gæld
EBIT-margin	Driftsresultat i procent af nettoomsætningen
EBITDA-indeks	Pengestrømme fra drift før finansielle poster og skat i forhold til EBITDA
EBITDA-margin	Driftsresultat korrigeret for afskrivninger i procent af nettoomsætningen
Egenkapitalforrentning	Årets resultat i forhold til den gennemsnitlige egenkapital
Gearing	Nettorentebærende gæld i forhold til EBITDA
Indre værdi pr. aktie	Egenkapital ultimo i forhold til antal aktier ultimo
NOPAT-margin*	Årets resultat, korrigeret for nettofinansieringsomkostninger efter skat samt årets ændring i udskudt skat, i forhold til nettoomsætningen
Payout ratio	Udbytte i forhold til årets resultat
Resultat pr. aktie (EPS)	Årets resultat i forhold til gennemsnitligt antal aktier
ROCE*	EBIT i forhold til den gennemsnitlige egenkapital tillagt de gennemsnitlige langfristede forpligtelser og kortfristet rentebærende gæld
Soliditetsgrad	Egenkapital ultimo i procent af samlede aktiver ultimo

Nøgletalsdefinitionerne er defineret og beregnet i overensstemmelse med Finansforeningens online version af "Anbefalinger & Nøgletal" bortset fra de med * markerede, der ikke er defineret heri.

Konsolideret ikke-finansielt regnskab

(supplerende information – ikke revideret)

Corporate responsibility ESG & KPI oversigt



NOTE		Enhed	2023-mål	2019	2018	2017	2016	2015
Environment (Miljødata)								
Klima								
Københavns lufthavn, Kastrup								
2	CO ₂ -udledning, Scope 1	ton		2.876	3.131	3.000	3.297	2.937
2	CO ₂ -udledning, Scope 2	ton		24.137	25.839	24.885	26.341	26.145
2	CO ₂ -udledning, Scope 3	ton		347.882	357.603	341.318	353.524	324.779
Københavns lufthavn, Roskilde								
3	CO ₂ -udledning, Scope 1	ton		189	177	178	203	208
3	CO ₂ -udledning, Scope 2	ton		322	343	332	329	320
Miljø								
4	Andel af lufthavnskøretøjer der lever op til UGG	%	Mindst 90	70	59	57	55	57
4	Andel af vedvarende energi	%	Mindst 10	0,24	0,24	0,23	0,22	0,24
4	CO ₂ -udledning pr. passager	kg CO ₂ pr. passager	Maks. 0.75	0,89	0,96	1,00	1,01	1,10
4	Energiforbrug pr. m ²	kWh/m ²	Højest 90 kWh/m ²	80	89	84	N/A	N/A
Affald & genanvendelse								
5	Genanvendelsesprocenten for affald (fra den daglige drift af terminalområder, serviceområder og administration i Københavns Lufthavn)	%	Mindst 60	27	21	28	25	14
Social (Sociale data)								
Attraktiv arbejdsplads								
6	Grad af mangfoldighed	opnået/ ikke opnået	Maks. 70% tilhører samme køn og aldersgruppe i afdelinger med min. 20 ansatte	Ikke opnået	Ikke opnået	Ikke opnået	N/A	N/A
Arbejds miljø								
7	Medarbejdertilfredshed	skala 0-100	82	81	81	83	81	81
7	Sygefraværsprocent	%	4,4	5,3	5,0	4,6	5,1	4,9
7	Antal arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer i CPH	antal	5,0	7,9	7,9	7,6	8,7	13
7	Antal arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer i CPH, byggepladser	antal	5,0	9,1	21,5	18,3	10,8	N/A
Governance (Ledelsesdata)								
Governance								
8	Kvinder i bestyrelse (Generalforsamlingsvalgte)	%		33	33	33	17	17
8	Mænd i bestyrelse (Generalforsamlingsvalgte)	%		67	67	67	83	83



Noter Ikke-finansielt regnskab

NOTE

1	Sammendrag af væsentlig anvendt regnskabspraksis	102
2	Klima	103
3	Klima (Roskilde Lufthavn).....	104
4	Miljø.....	105
5	Affald & genanvendelse.....	106
6	Attraktiv arbejdsplads	107
7	Arbejds miljø	108
8	Governance	109

Noter Ikke-finansielt regnskab

NOTE 1 **Sammendrag af væsentlig anvendt regnskabspraksis**

Grundlag for regnskabsaflæggelse for det ikke-finansielle regnskab

Det ikke-finansielle regnskab udarbejdes i overensstemmelse med de lovpligtige redegørelser for samfundsansvar og det underrepræsenterede køn iht. § 99a og § 99b i årsregnskabsloven og udgør en uddybende beskrivelse af opnåede resultater for 2019.

Læs CPH's CR-politik på www.cph.dk/om-cph/corporate-responsibility/cr-politik, og læs om årets vigtigste resultater i afsnittet CR-resultater på side 30-41. For yderligere oplysninger se noterne på de følgende sider, hvor status på relevante ESG/KPI-nøgletal og indikatorer vises.

CPH har siden 2011 støttet FN Global Compacts ti principper om menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder, miljø og antikorrupsion. Som underskriver af Global Compact rapporterer CPH om aktiviteter foretaget for at indarbejde de ti principper i strategi, drift og virksomhedskultur. Som en del af denne indsats arbejder CPH også med at formidle de ti principper blandt leverandører og samarbejdspartnere. Se tabellen på side 31 for flere detaljer om CPH's arbejde med at implementere de ti principper. Fra 2017 har CPH haft fokus på FN's Verdensmål for bæredygtig udvikling (SDG). Dette skete som led i CPH's opdateret CR-strategi, hvor CPH indledte en proces, der skulle afklare, hvilke af de 17 SDG'er og 169 delmål virksomheden skal udvælge som fremtidige fokusområder, og hvilke mål det vil give mening og tilføre værdi for CPH at beskæftige sig med fremover. I 2019 har CPH indført ESG-baserede nøgletal. Det vil give en bedre indsigt i den bæredygtige værdiskabelse og operere efter en fælles standard.

Væsentlighed

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

I 2019 har CPH fortsat arbejdet med udviklingen af CPH's CR-strategi med udgangspunkt i de fire udvalgte verdensmål, hvor CPH's største negative og positive indvirkning er. Som led i CPH's nye forretningsstrategi, der sætter samfundsansvaret mere centralt i vores daglige arbejde og strategiske indsatser, har vi i 2019 valgt at implementere en rapporteringsstandard baseret på ESG-nøgletal. Vi vil i 2020 opdatere vores CR-strategi og genbesøge vores arbejde med FN's Verdensmål med henblik på at integrere målene i vores forretning i endnu højere grad.

Valg af data, der indgår i den ikke-finansielle rapportering, er foretaget med udgangspunkt i lovkrav samt ledelsens årlige evaluering af, hvad der skønnes væsentligt at rapportere til CPH's interessenter. Både kort- og langsiget værdiskabelse tages i betragtning. Ledelsens vurdering baseres på en evaluering af sidste års integrerede koncernårsrapport "Rejsen mod en bæredygtig fremtid 2018", væsentlighedsvurdering samt input og kommentarer fra relevante interessenter og ejerkredsen.

Der anvendes de samme måle- og opgørelsesmetoder i alle CPH's rapporterende sites og selskaber. Data og informationer registreres løbende på basis af rapportering fra de enkelte områder og funktioner i lufthavnene og baserer sig i al væsentlighed på eksternt dokumenterede registreringer, interne registreringer, beregninger og i mindre omfang estimer. Den nærmere opgørelsesmetode er for hver KPI anført i regnskabspraksis i den tilhørende note. Historiske data justeres kun, hvis ændringen udgør mere end 2% af det konsoliderede tal og i så fald med angivelse af årsag i en note.

Ændringer i forhold til 2018

I 2019 har CPH arbejdet videre med CR-strategien og med at integrere og knytte forretningsstrategien og CR-strategien endnu tættere sammen. I 2019 er der også arbejdet videre med at komprimere og forenkle KPI og noterne yderligere for at forberede det tiltænkte arbejde i 2020. Sammenlignet med 2018 er antallet af noter under det ikke-finansielle regnskab reduceret fra 22 til otte noter i 2019.

Afgrænsning

Koncernårsrapporten 2019 udgør CPH's lovpligtige årsrapportering. For øvrig information om CPH's arbejde med samfundsansvar henvises til hjemmesiden www.cph.dk.

Koncernårsrapporten 2019 repræsenterer CPH's Communication on Progress (COP-rapport) til FN Global Compact.

Principper for konsolidering

I årsrapporten rapporteres for hele koncernen, hvad angår ikke-finansielle data og oplysninger. Selskaber medtages eller tages ud af rapporteringen fra den dato, hvor selskabet hhv. er eller ikke er under CPH's kontrol.

Noter Ikke-finansielt regnskab

NOTE Klima

2

Regnskabspraksis

Mængden af udledt CO₂ (scope 1) opgøres på grundlag af forbruget af naturgas, forbrug af brændstof til køretøjer og dieselgeneratorer samt emissionsfaktorer for de enkelte CO₂-kilder. Emissionsfaktorer for CO₂-kilder er oplyst af Energistyrelsen. For naturgas anvendes et rullende gennemsnit for de fem kalenderår, som ligger før rapporteringsåret.

Mængden af udledt CO₂ (scope 2) opgøres på grundlag af forbruget af el og fjernvarme samt emissionsfaktorer for de enkelte CO₂-kilder. Emissionsfaktorer er oplyst af CTR (Centralkommunernes Transmissionsselskab I/S), hvad angår fjernvarme, og af Energinet for så vidt angår el. Der anvendes et rullende gennemsnit for de fem kalenderår, som ligger før rapporteringsåret.

Opgørelsen af indirekte CO₂-udledninger (scope 3) er baseret på antal flyoperationer, lejernes energiforbrug, passagerernes fordeling på transportmidler (bil, taxa, bus, tog

og metro) samt antal køretøjer til godstransport. Ud fra en væsentlighedsbetragtning er der for de mindste kilder primært anvendt antagelser. Opgørelsen er afgrænset til øen Amager og for flyenes vedkommende aktivitet under 3.000 fod. Den er ligeledes afgrænset til kilder i form af forsyning og transport.

Årseffekten af energieffektiviserende tiltag opgøres. Den årlige energibesparelse for el, varme (naturgas) beregnes i MWh. Besparelserne beregnes/attesteres af eksternt firma, som arbejder efter Dansk Energis "Code of Conduct".

Energiforbruget opgøres på grundlag af forbruget af el, fjernvarme, naturgas, forbrug af brændstof til køretøjer og dieselgeneratorer. Forbruget baserer sig på måler aflæsninger og fakturaer.

	Enhed	2023-mål	2019	2018	2017	2016	2015
Klima							
CO ₂ -udledning, scope 1	ton		2.876	3.131	3.000	3.297	2.937
CO ₂ -udledning, scope 2	ton		24.137	25.839	24.885	26.341	26.145
CO ₂ -udledning, scope 3	ton		347.882	357.603	341.318	353.524	324.779
Indikatorer							
Energibesparelser	MWh		5.023	7.164	6.850	4.588	5.275
Energiforbrug	MWh		85.667	89.202	82.310	92.457	95.785

Der er i 2019 forbrugt 338.009 m³ naturgas mod 460.174 m³ i 2018. Det svarer til et fald på 26%. Faldet skyldes en større energioptimering af Varmecentral Vest, hvor gaskedler er blevet udskiftet til nyere og mere energieffektive, samt en hertilhørende varmepumpe. Herudover var der 2.739 graddage i 2018 mod 2.613 i 2019, hvilket har en væsentlig betydning for gasforbruget.

Det samlede elkøb for lufthavnen er 1,2% mindre i 2019 ift. 2018. CPH's elforbrug er 2% mindre i 2019 end i 2018. Den grundlæggende årsag er effekten af energibesparelser udført i 2018/2019. Herudover skyldes det et væsentligt mindre køle- og ventilationsbehov i 2019 ift. sommeren 2018.

Det samlede fjernvarmekøb for lufthavnen er i 2019 faldet med 4,3%. CPHs fjernvarmeforbrug er 5,6% mindre i 2019 ift. 2018. Reduktionen i varmeforbruget skyldes hovedsageligt de forholdsvis milde vintermåneder i 2019 ift. 2018. Specielt februar og marts er der en betydelig reduktion i varmeforbruget ift. 2018. CPH har i 2019 åbnet helt op for første etape af Finger E, som resulterer i opvarmning af de 36.000 m² som Finger E udgør. Dette medfører at reduktionen af varmeforbruget ikke er større.

De primære årsager til reduktionen af energiforbruget er klimaforholdene i 2019 kontra 2018 samt udførte energibesparelser i CPH for ca. 5 GWh som næsten modsvarer udbygningen af m² og udstyr i lufthavnen.

Noter Ikke-finansielt regnskab

NOTE 3 Klima (Roskilde Lufthavn)

Regnskabspraksis

Mængden af udledt CO₂ (scope 1) opgøres på grundlag af forbruget af naturgas, forbruget af brændstof til køretøjer og dieselgeneratorer samt emissionsfaktorer for de enkelte CO₂-kilder. Emissionsfaktorer CO₂-kilder er oplyst af Energistyrelsen. For naturgas anvendes et rullende gennemsnit for de fem kalenderår, som ligger før rapporteringsåret.

Mængden af udledt CO₂ (scope 2) opgøres på grundlag af forbruget af el samt emissionsfaktorer for el. Emissionsfaktoren er oplyst af Energinet. Der anvendes et rullende gennemsnit for de fem kalenderår, som ligger før rapporteringsåret.

Årseffekten af energieffektiviserende tiltag opgøres. Den årlige energibesparelse for el, varme (naturgas) beregnes i MWh. Besparelserne beregnes/attesteres af eksternt firma, som arbejder efter Dansk Energis "Code of Conduct".

Direkte energiforbrug: 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.

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

	Enhed	2023-mål	2019	2018	2017	2016	2015
Klima (Roskilde Lufthavn)							
CO ₂ -udledning, scope1	ton		189	177	178	203	208
CO ₂ -udledning, scope2	ton		322	343	332	329	320
Indikatorer							
Energibesparelser	MWh		0	0	27	0	0
Energiforbrug	MWh		1.574	1.529	1.569	1.634	1.639

Roskilde Lufthavns CO₂-udledning og energiforbrug er på niveau med sidste års.

Noter Ikke-finansielt regnskab

NOTE 4 Miljø

Regnskabspraksis

UGG (Ultra Grønt Grej): En gang årligt anmodes alle selskaber, der har køretøjer på lufthavnens areal, om en selvrapportering gældende for året med skæringspunkt ved årsskiftet. Der skal udarbejdes en liste over køretøjer, der anvendes, med angivelse af grejtype, fabrikat, årgang, drivmiddel (samt angivelse af, om der er monteret partikelfilter for dieselmotorer) og egen vurdering af, om køretøjet lever op til UGG-definitionen. UGG-definitionen dækker over køretøjer, der er el-drevne, hybridteknologi (hvor forbrændingsmotorer kun anvendes som generator til en elmotor (plug-in hybrid)), Dieseldrevet med lukket partikelfilter (godkendt af Trafikstyrelsen) eller ny teknologi, som kan dokumentere ren udstødning, f.eks. brændselsceller eller gas. Derudover udføres der stikprøvekontrol af nye køretøjer eller ved mistanke om fejl. Selskabernes opgørelse overføres til et regneark, hvor den samlede opgørelse fremgår. Selskabernes individuelle lister samt den samlede opgørelse er fortrolige og opbevares hos CPH. På baggrund af den samlede opgørelse udarbejdes der en ikke-fortrolig "Grønt grej %", som dækker over alle selvrapporterede køretøjer.

Andelen af vedvarende energi opgøres som andelen af el produceret på solcelleanlæg placeret i CPH i forhold til CPH's samlede elforbrug det pågældende år.

CO₂ pr. passager er beregnet ud fra Scope 1 og Scope 2 CO₂-udledninger delt med samlet antal passagerer fra CPH (ankommende og afgående passagerer).

Energiforbrug fordelt på m² er opgjort som det samlede CPH-forbrug pr. m². Energiforbruget omfatter el, naturgas og fjernvarme.

Kvadratmeter for CPH's bygningsmasse opgøres via CPH's spacemanagementsystem, som ajourføres dagligt.

	Enhed	2023-mål	2019	2018	2017	2016	2015
Miljø							
Andel af lufthavnskøretøjer der lever op til UGG	%	Mindst 90	70	59	57	55	57
Andel af vedvarende energi	%	Mindst 10	0,24	0,24	0,23	0,22	0,24
CO ₂ pr. passager	kg CO ₂ pr. passager	Maks. 0,75	0,89	0,96	1,00	1,01	1,10
Energiforbrug pr. m ²	kWh/m ²	Højst 90kWh/m ²	80	89	84	N/A	N/A

Der ses fortsat en positiv udvikling i andelen af hhv. grønt grej og ultragrønt grej. Der er til opgørelsen over grønt grej i 2019 modtaget opdaterede lister fra alle firmaer med grej i lufthavnen. Derudover er CPH begyndt at opgøre andelen af elektriske køretøjer kaldet EG, hvor målet er, at den i 2030 skal være på 100%.

Produktionen af el via solceller i Magleby er 5% mindre i 2019 end i 2018, hvilket skyldes en væsentlig reduktion af solskinstimer i 2019 ift. 2018. Faldet i antal solskinstimer er 8% ift. 2018 jf. data fra DMI.

CO₂ pr. passager er faldet med 0,07 - det viser, at vores klimaindsats (især energibesparelser) har en effekt.

Energiforbrug fordelt på m² er faldet som følge af indsatsniveauet for udførelsen af energibesparelser, samt tilgang af areal ifm. udvidelsen af CPH.

Noter Ikke-finansielt regnskab

NOTE 5 Affald & genanvendelse

5

Regnskabspraksis

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

De benyttede affaldsmodtagere er Amager Ressourcecenter, AV Miljø, Avista Oil, Biotrans-Nordic, Daka ReFood, Dansk Sikkerhedsmakulering, Marius Pedersen, RGS NORDIC, Ragn-Sells, SMOKA IIS og STENA Recycling.

Affaldsmodtagere skal være godkendt af kommunen.

	Enhed	2023-mål	2019	2018	2017	2016	2015
Affald & genanvendelse							
Genanvendelsesprocenten for affald (fra den daglige drift af terminalområder, serviceområder og administration i Københavns Lufthavn)	%	Mindst 60	27	21	28	25	14
Indikatorer							
Genanvendelse	ton		1.440	1.134	1.354	1.211	628
Anden nyttiggørelse	ton		3.594	3.931	3.225	3.314	3.481
Bortskaffelse	ton		350	301	308	243	279
Samlet affaldsmængde	ton		5.385	5.366	4.887	4.768	4.388

Andelen af affald, som leveres til genanvendelse, er steget med 6%-point ift. 2018, men ligger stadig 1%-point lavere end 2017. Stigningen ift. 2018 skyldes dels en større mængde frasorteret pap, og dels at anlægget til bioaffald igen er kommet op at køre problemfrit. At andelen stadig er lavere end i 2017 skyldes, at bioanlægget først kørte problemfrit et stykke inde i 2019.

Noter Ikke-finansielt regnskab

NOTE Attraktiv arbejdsplads

6

Regnskabspraksis

KPI'en opgøres ud fra mangfoldighedsdimensionerne alder og køn på afdelingsniveau, hvor alder er grupperet som følger:

- mellem 0 - 25 år
- mellem 26 - 35 år
- mellem 36 - 49 år
- mellem 50 - 99 år

En afdeling er mangfoldig – og kvalificerer sig dermed som 'opnået' i KPI'en – hvis der blandt de ansatte i afdelingen er maksimum 70%, der tilhører samme køn og aldersgruppe. KPI'en er opnået, når medarbejdersammensætningen i alle omfattede afdelinger er mangfoldig i henhold til definitionen.

Opgørelsen er lavet på chef-niveau, og for at sikre anonymitet opererer vi kun med afdelinger med minimum 20 ansatte. Dog kan afdelingens størrelse og sammensætning gøre, at opgørelsen laves på funktionsniveau – fx HR og Finans.

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

I 2019 omfatter opgørelsen af KPI'en følgende afdelinger:

Bagage Administration (BAG), Passenger & Terminal Services (PTE), Roskilde (RKE), Security Services (SEC), Trafik (TRA), Human Resources (HRM), Finance & Business Support (FIN), Airport Sales & Marketing (ASM), CPH IT (CIT), Facility & Asset Management (FAM) og Projects (PRJ).

	Enhed	2023-mål	2019	2018	2017	2016	2015
Attraktiv arbejdsplads							
Grad af mangfoldighed	opnået/ ikke opnået	Maks. 70% tilhører samme køn og alders-gruppe i afdelinger med min. 20 ansatte	Ikke opnået	Ikke opnået	Ikke opnået	N/A	N/A
Indikatorer							
Gennemsnitsalder	år		46	46	45	45	45
Gennemsnitsanciennitet	år		9,2	9,0	8,8	8,7	8,7

CPH har i 2019 ikke opnået målet for grad af mangfoldighed. CPH mener dog, at en mangfoldig arbejdsstyrke er vigtig for at sikre lufthavnens fremtidige vækst og strategiske retning. Derfor er der fortsat behov for et dedikeret fokus på mangfoldighedsområdet, hvilket er afspejlet i CPH's HRM-strategi for kommende år, hvor en strategisk aktivitet er at få revideret vores mangfoldighedsstrategi og implementere dertilhørende aktiviteter.

Noter Ikke-finansielt regnskab

NOTE Arbejdsmiljø

7

Regnskabspraxis

I CPH's årlige engagementsundersøgelse opfordres samtlige medarbejdere til at svare på en række udsagn om udvikling, kommunikation og samarbejde, kultur og værdier, psykisk arbejdsmiljø samt strategi. Scoren for trivselsindekset er et gennemsnit for en række udsagn, der går direkte på medarbejdertilfredshed, motivation, individuel trivsel og samarbejde i teams.

Alle fastansatte medarbejdere, inkl. faste vikarer, i CPH kunne deltage i undersøgelsen og fik tilsendt en mail. Det gælder dog ikke fratrædende medarbejdere. En ansats oplysninger indgår fra den dato ansættelseskontrakten er underskrevet, og hvor oplysningerne ikke længere indgår i koncerntallene fra det tidspunkt, hvor lønudbetalingen til en medarbejder ophører.

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

Antal arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer i CPH, er opgjort som antallet af arbejdsulykker hændt i det pågældende år, der har medført en eller flere dages fravær ud over dagen for tilskadekomst. Arbejdsulykkerefrekvensen er opgjort som antal arbejdsulykker med fravær pr. 1 mio. præsterede arbejdstimer.

Antallet af arbejdsulykker på CPH byggepladser, hvor der er pligt om Byggherrekoordinering af arbejdsmiljøindsatsen medregner byggepladser som er store projekter og som drives af CPH's projektafdeling. Byggeprojekter som hidrører fra drift og asset management er ikke medregnet i opgørelsen. Med Byggherrekoordinering menes de krav, der stilles i bekendtgørelse nr. 117 af 05/02 2013 om byggherrens pligter. Antallet af arbejdsulykker på CPH byggepladser er opgjort som antallet af arbejdsulykker hændt i det pågældende år, der har medført en eller flere dages fravær ud over dagen for tilskadekomst. Arbejdsulykkerefrekvensen er opgjort som antal arbejdsulykker med fravær pr. 1 mio. præsterede arbejdstimer. Antallet af arbejdstimer rapporteres af de entreprenører, der udfører arbejde på de byggherrekordnede byggepladser.

	Enhed	2023-mål	2019	2018	2017	2016	2015
Arbejdsmiljø							
Medarbejdertilfredshed	skala 0-100	82	81	81	83	81	81
Sygefraværsprocent	%	4,4	5,3	5,0	4,6	5,1	4,9
Antal arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer i CPH	antal	5,0	7,9	7,9	7,6	8,7	13,0
Antal arbejdsulykker pr. mio. arbejdstimer i CPH, byggepladser	antal	5,0	9,1	21,5	18,3	10,8	N/A

Medarbejdertilfredshed lander igen i 2019 på et tilfresstillende resultat.

Sygefraværet er i 2019 steget som konsekvens af mere end normalt fravær henover sommermånederne.

Antallet af ulykker på byggepladser er faldet markant grundet større fokus fra den øverste ledelse og gennem læring fra tidligere projekter. Sikkerhedskulturen er forbedret væsentligt i 2019.

Noter Ikke-finansielt regnskab



NOTE Governance

8

Regnskabspraksis

Nøgletallet måler andelen af kvinder og mænd i bestyrelsen (Generalforsamlingsvalgte).

	Enhed	2019	2018	2017	2016	2015
Governance						
Indikatorer						
Kvinder i bestyrelse (Generalforsamlingsvalgte)	%	33	33	33	17	17
Mænd i bestyrelse (Generalforsamlingsvalgte)	%	67	67	67	83	83

Erklæring & 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.

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 60](#) fremgår fordelingen af årets resultat samt foreslået udbytte.

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

Ledelsespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2019 for Københavns Lufthavne A/S.

Koncernregnskabet er udarbejdet efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere krav i årsregnskabsloven, og årsregnskabet for moderselskabet er udarbejdet efter årsregnskabsloven. Ledelsesberetningen er udarbejdet efter årsregnskabsloven.

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

Koncernregnskabet og årsregnskabet for moderselskabet giver efter vores opfattelse et retvisende billede af koncernens og selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2019 samt af resultatet af koncernens og selskabets aktiviteter og koncernens pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2019.

Ledelsesberetningen indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for udviklingen i koncernens og moderselskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og af koncernens og moderselskabets finansielle stilling samt en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som koncernen og moderselskabet står over for.

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

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

København, den 3. marts 2020

Direktion

Thomas Woldbye
Adm. Direktør

Bestyrelse

Lars Nørby Johansen
Formand

David Stanton
Næstformand

Ulrik Dan Weuder
Næstformand

Charles Thomazi

Janis Kong

Marlene Haugaard

Betina Hvolbøl Thomsen

John Flyttov

Dan Hansen

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til aktionærerne i Københavns Lufthavne A/S

Konklusion

Det er vores opfattelse, at koncernregnskabet giver et retvisende billede af koncernens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2019 samt af resultatet af koncernens aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2019 i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere krav i årsregnskabsloven.

Det er endvidere vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2019 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2019 i overensstemmelse med årsregnskabsloven.

Vores konklusion er konsistent med vores revisionsprotokollat til revisionsudvalget og bestyrelsen.

Hvad vi har revideret

Københavns Lufthavne A/S' koncernregnskab for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2019 på [side 55-98](#) omfatter resultat- og totalindkomstopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis.

Københavns Lufthavne A/S' årsregnskab for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2019 på side 119-132 omfatter resultatopgørelse,

balance, egenkapitalopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis.

Samlet refereret til som "regnskabet".

Grundlag for konklusion

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

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

Uafhængighed

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

Efter vores bedste overbevisning er der ikke udført forbudte ikke-revisionsydelser som omhandlet i artikel 5, stk. 1, i forordning (EU) nr. 537/2014.

Valg

Efter Københavns Lufthavne A/S fik optaget aktier til notering på Nasdaq Copenhagen, blev vi første gang valgt som revisor for Københavns Lufthavne A/S i 1995. Vi er genvalgt årligt ved generalforsamlingsbeslutning

i en samlet sammenhængende opgaveperiode på 25 år frem til og med regnskabsåret 2019.

Centrale forhold ved revisionen

Centrale forhold ved revisionen er de forhold, der efter vores faglige vurdering var mest betydelige ved vores revision af regnskabet for 2019. Disse forhold blev behandlet som led i vores revision af regnskabet som helhed og udformningen af vores konklusion herom. Vi afgiver ikke nogen særskilt konklusion om disse forhold.

Den uafhængige revisors revisionspåtegning (fortsat)

Centralt forhold ved revisionen	Hvordan vi har behandlet det centrale forhold ved revisionen	Centralt forhold ved revisionen	Hvordan vi har behandlet det centrale forhold ved revisionen
Indtægtsførsel		Materielle anlægsaktiver	
<p>Nettoomsætningen omfatter et aeronautisk og et ikke-aeronautisk segment. Nettoomsætningen i det aeronautiske segment omfatter passager-, sikkerheds-, start- og flyparkeringsafgifter samt andre afgifter. Nettoomsætningen i det aeronautiske segment registreres på grundlag af forskellige datakilder, der integreres gennem automatiserede og manuelle processer.</p> <p>Nettoomsætningen i det ikke-aeronautiske segment omfatter koncessions- og lejeindtægter samt parkeringsafgifter. Indtægter fra koncessions- og lejeindtægter registreres på grundlag af indgåede kontrakter. Indtægterne registreres gennem automatiserede processer og for omsætningsafhængige kontrakter delvist manuelt. Parkeringsafgifter bliver registreret automatisk ved udkørsel fra parkeringsanlægget gennem parkeringsbomme.</p> <p>Effektive processer og kontroller er centrale for korrekt registrering af nettoomsætningen.</p> <p>Vi fokuserede på dette område, fordi et stort antal af processer og transaktioner tilknyttet de forskellige omsætningsstrømme indebærer risiko for fejl i indtægtsførselen.</p> <p>Se note 2.2 i koncernregnskabet.</p>	<p>Vi vurderede hensigtsmæssigheden i selskabets regnskabspraksis for indtægtsførsel af de forskellige omsætningsstrømme, drøftelse af principperne med ledelsen og vurdering af overholdelse af gældende regnskabsstandarder.</p> <p>Vi opnåede en forståelse af koncernens interne processer og kontroller og testede stikprøvevist relevante kontroller. Vi testede herunder generelle informationskontroller relateret til den finansielle rapportering samt relevante automatiserede applikationskontroller og manuelle kontroller.</p> <p>Vi udførte substansrevision af indtægter ved afstemning af transaktioner til betydelige kontrakter og takstregulativ mv. for vurdering af forekomst, fuldstændighed, nøjagtighed samt korrekt tidspunkt for indregning af omsætning.</p> <p>Vi foretog analyse af data, herunder analyse af omsætningstransaktioner, for at identificere transaktioner, der ligger uden for de normale transaktionsstrømme.</p>	<p>Materielle anlægsaktiver udgør mere end 90% af koncernens samlede balance, og årets investeringer udgjorde DKK 2.051 mio.</p> <p>De enkelte anlægsaktiver består af et stort antal transaktioner, der løbende registreres gennem manuelle processer. Løbende investeringer ved egen fremstilling og ved indgåelse af aftaler med entreprenører kræver robuste kontrolprocedurer og systemer for at sikre, at aktiverne indregnes og måles nøjagtigt i regnskabet.</p> <p>En stor del af de materielle anlægsaktiver er specialiserede og kræver betydelige ledelsesmæssige skøn ved fastlæggelse og revurdering af levetider, som foretages i samarbejde med koncernens egne specialister.</p> <p>Vi fokuserede på dette område som følge af kompleksiteten og betydelige ledelsesmæssige skøn i forbindelse med fastlæggelse af levetider.</p> <p>Se note 3.3 i koncernregnskabet.</p>	<p>Vi opnåede forståelse af koncernens interne kontroller og foretog en vurdering og validering heraf gennem stikprøvevis test af relevante kontroller, herunder procedurer til sikring af tilstedeværelse og korrekt registrering af tilgange, overførsler og afgang af materielle anlægsaktiver.</p> <p>Vi evaluerede ledelsens vurdering af anlægsaktivernes levetider gennem analyse af tidligere behov for nedskrivning i forbindelse med skrottede aktiver. Vi indhentede derudover data for historiske levetider på særlige lufthavnsspecifikke anlæg og sammenholdte dette med ledelsens vurdering af anlægsaktivernes levetider.</p> <p>Vi indhentede specifikationer af koncernens foretagne anlægsinvesteringer og gennemgik investeringsplaner for de mest omfattende investeringer, der væsentligst inkluderede bagagefaciliteter, etableringen af Finger E, udvidelsen af Terminal 2 og Terminal 3 samt udvidelsen af sikkerhedsområdet, for at vurdere indvirkningen af investeringerne på eksisterende anlæg.</p>

Den uafhængige revisors revisionspåtegning (fortsat)

Udtalelse om ledelsesberetningen

Ledelsen er ansvarlig for ledelsesberetningen.

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

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

Vores ansvar er derudover at overveje, om ledelsesberetningen indeholder krævede oplysninger i henhold til årsregnskabsloven.

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

Ledelsens ansvar for regnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et koncernregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere krav i årsregnskabsloven og for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med årsregnskabsloven. Ledelsen har endvi-

dere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et regnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

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

Revisors ansvar for revisionen af regnskabet

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

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

- Identificerer og vurderer vi risikoen for væsentlig fejlinformation i regnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl, udformer og udfører revisionshandlinger som reaktion på disse risici samt opnår revisionsbevis, der er tilstrækkeligt og egnet til at danne grundlag for vores konklusion. Risikoen for ikke at opdage væsentlig fejlinformation forårsaget af besvigelser er højere end ved væsentlig fejlinformation forårsaget af fejl, idet besvigelser kan omfatte sammensværgelser, dokumentfalsk, bevidste udeladelser, vildledning eller tilsidesættelse af intern kontrol.
- Opnår vi forståelse af den interne kontrol med relevans for revisionen for at kunne udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke for at kunne udtrykke en konklusion om effektiviteten af koncernens og selskabets interne kontrol.
- Tager vi stilling til, om den regnskabspraksis, som er anvendt af ledelsen, er passende, samt om de regnskabsmæssige skøn og tilknyttede oplysninger, som ledelsen har udarbejdet, er rimelige.
- Konkluderer vi, om ledelsens udarbejdelse af regnskabet på grundlag af regnskabsprincippet om fortsat drift er passende, samt om der på grundlag af det opnåede revisionsbevis er væsentlig usikkerhed forbundet med begivenheder eller forhold, der kan skabe betydelig tvivl om koncernens og selskabets evne til at fortsætte driften. Hvis vi konkluderer, at der er en væsentlig usikkerhed, skal vi i vores revisionspåtegning gøre opmærksom på oplysninger herom i regnskabet eller, hvis sådanne oplysninger ikke er tilstrækkelige, modificere vores konklusion. Vores konklusioner er baseret på det revisionsbevis, der er opnået frem til datoen for vores revisionspåtegning. Fremtidige begivenheder eller forhold kan dog medføre, at koncernen og selskabet ikke længere kan fortsætte driften.
- Tager vi stilling til den samlede præsentation, struktur og indhold af regnskabet, herunder noteoplysningerne, samt om regnskabet afspejler de underliggende transaktioner og begivenheder på en sådan måde, at der gives et retvisende billede heraf.
- Opnår vi tilstrækkeligt og egnet revisionsbevis for de finansielle oplysninger for virksomhederne eller forretningsaktiviteterne i koncernen til brug for at udtrykke en konklusion om koncernregnskabet. Vi er ansvarlige for at lede, føre tilsyn med og udføre koncernrevisionen. Vi er eneansvarlige for vores revisionskonklusion.

Den uafhængige revisors revisionspåtegning (fortsat)

Vi kommunikerer med den øverste ledelse om bl.a. det planlagte omfang og den tidsmæssige placering af revisionen samt betydelige revisionsmæssige observationer, herunder eventuelle betydelige mangler i intern kontrol, som vi identificerer under revisionen.

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

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

Hellerup, den 3. marts 2020

PricewaterhouseCoopers

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab
CVR-nr. 3377 1231

Brian Christiansen
Statsautoriseret revisor
mne23371

Søren Ørjan Jensen
Statsautoriseret revisor
mne33226

Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed

Til Københavns Lufthavne A/S' interessenter

Vi har af Københavns Lufthavne A/S fået til opgave at afgive en erklæring med begrænset sikkerhed på det ikke-finansielle regnskab på [side 99-109](#) i årsrapporten for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2019.

Vores konklusion

På grundlag af de af os udførte procedurer og det opnåede bevis er vi ikke blevet bekendt med forhold, der giver os anledning til ikke at konkludere, at det konsoliderede ikke-finansielle regnskab er uden væsentlig fejlinformation og i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med den anførte regnskabspraksis herfor som beskrevet på [side 99-109](#).

Denne konklusion skal læses i sammenhæng med vores kommentarer i resten af denne erklæring.

Hvad vi erklærer os om

Omfanget af vores arbejde har været begrænset til sikkerhed om oplysningerne i det ikke-finansielle regnskab for koncernen på [side 99-109](#) i årsrapporten for Københavns Lufthavne for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2019.

Anvendte faglige standarder og grad af sikkerhed

Vi har udført erklæringsopgaven med begrænset sikkerhed i overensstemmelse med

ISAE 3000 (ajourført), "Andre erklæringer med sikkerhed end revision eller review af historiske finansielle oplysninger". Omfanget af en erklæringsopgave med begrænset sikkerhed er betydeligt mindre end en erklæringsopgave med høj grad af sikkerhed, hvad angår både risikovurderingsprocedurer, herunder forståelse af de interne kontroller, og de udførte procedurer til håndtering af de vurderede risici. Den opnåede sikkerhed med begrænset sikkerhed, er således betydeligt mindre end den sikkerhed, der ville være opnået, hvis vi havde udført en erklæringsopgave med høj grad af sikkerhed.

Vores uafhængighed og kvalitetsstyring

Vi har overholdt kravene til uafhængighed og andre etiske krav i de etiske regler for revisorer, Code of Ethics for Professional Accountants, udstedt af International Ethics Standards Board for Accountants, der bygger på de grundlæggende principper om integritet, objektivitet, faglig kompetence og fornøden omhu, fortrolighed og professionel adfærd. PwC er underlagt international standard om kvalitetsstyring, ISQC 1, og anvender således et omfattende kvalitetsstyringssystem, herunder dokumenterede politikker og procedurer vedrørende overholdelse af etiske krav, faglige standarder og gældende krav i lov og øvrig regulering. Vores arbejde er udført af et uafhængigt tværfagligt team med erfaring inden for bæredygtighedsrapportering.

Forståelse af metoder for rapportering og måling

De pågældende data og oplysninger skal læses og forstås i sammenhæng med selskabets regnskabspraksis [side 99-109](#), som ledelsen har eneansvar for at vælge og anvende. Fraværet af en generelt gældende praksis for opgørelse af ikke-finansielle data, som man kan henholde sig til hvad angår vurdering og opgørelse af ikke-finansielle informationer, gør det muligt at anvende forskellige, men acceptable, måleteknikker, hvilket kan påvirke sammenligneligheden mellem forskellige virksomheder og mellem forskellige perioder.

Det udførte arbejde

Vi forventer at planlægge og udføre vores arbejde med henblik på at kunne overveje risikoen for væsentlig fejlinformation i de pågældende oplysninger. I denne forbindelse og på grundlag af vores faglige vurdering:

- gennemførte vi forespørgsler vedrørende metoder, procedurer og intern kontrol samt foretog udvalgte interviews med de ansvarlige for data og rapportering, herunder stikprøvevis kontrol til underliggende dokumentation,
- foretog vi en analytisk gennemgang af data og forklaringer på tendenser afviget til brug for konsolidering på koncernniveau og,
- foretog vi en vurdering af de opnåede review resultater.

Ledelsens ansvar

Ledelsen i Københavns Lufthavne er ansvarlig for:

- udformning, implementering og opretholdelse af intern kontrol over oplysninger, der er relevante for udarbejdelsen af oplysninger til brug for det ikke-finansielle regnskab på [side 99-109](#), og for at sikre, at disse er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl,
- etablering af objektive regnskabsprincipper for udarbejdelsen af data,
- måling og rapportering af oplysninger i det ikke-finansielle regnskab baseret på grundlag af de anvendte regnskabsprincipper,
- indholdet af det konsoliderede ikke-finansielle regnskab for perioden 1. januar til 31. december 2019.

Vores ansvar

Vi er ansvarlige for at:

- planlægge og udføre opgaven med henblik på at opnå begrænset sikkerhed om, hvorvidt de oplysninger, der fremgår af ikke-finansielle regnskab for perioden 1. januar til 31. december 2019 på [side 99-109](#), er uden væsentlig fejlinformation, og er udarbejdet i alle væsentlige henseender i overensstemmelse med den anførte regnskabspraksis,

Den uafhængige revisors erklæring med begrænset sikkerhed (fortsat)

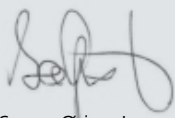
- udtrykke en uafhængig konklusion på grundlag af de udførte procedurer og det opnåede bevis, og
- rapportere vores konklusion til Københavns Lufthavns interessenter.

Hellerup, den 3. marts 2020

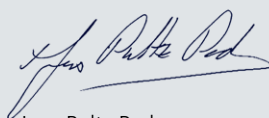
PricewaterhouseCoopers

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

CVR-nr. 3377 1231



Søren Ørjan Jensen
Statsautoriseret revisor



Jens Pultz Pedersen
Civilingeniør, HD

Københavns Lufthavne A/S
Lufthavnsboulevarden 6, 2770 Kastrup
T 32 31 32 31 · www.cph.dk