





SISÄLTÖ

3 TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

6 HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

43 TILINPÄÄTÖS

**99 SELVITYS HALLINTO- JA
OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ**

118 PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

126 VASTUULLISUUSRAPORTTI



TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

”VUOSI 2019 PÄÄTTYI
VAHVAAN NELJÄNNEKSEEN
PARANTUNEEN MARKKINATI-
LANTEEN VUOKSI.”

Vuosi 2019 oli ensimmäiseni Finnairissa, ja se jäi mieleeni merkityksellisenä ennen kaikkea upean ja sitoutuneen henkilöstömme ja Finnairin nopean kasvun johdosta. Teimme uuden 14,7 miljoonan matkustajan ennätyksen ja avasimme uusia, mielenkiintoisia reittejä.

Menestyksen ja hyvän asiakaskokemuksen takana on osaava henkilöstömme, jonka hyvinvoinnin ja osaamisen kehittämiseen panostimme vahvasti. Finnair-tiimi kasvoi: palkkasimme viime vuonna noin 1 000 uutta työntekijää. Erinomainen henkilöstökokemus heijastuu suoraan myös asiakastytytyväisyyteen, joka kehittyi viime vuonna hyvin. Tavoitteenamme on, että tämä kehitys jatkuu myös tulevana vuosina.

Vallinneen epävakkaan toimintaympäristön johdosta vuosi 2019 oli meille vaihteleva, mutta se päättyi vahvaan neljännekseen parantuneen markkinatilanteen vuoksi. Liikevaihtomme oli viime vuonna 3,1 miljardia euroa, kun se vuonna 2018 oli 2,8 miljardia euroa. Koko vuoden vertailukelpoinen liiketuloksemme oli 162,8 miljoonaa.

Alkuvuodesta 2019 käyttöön otettujen A350-lentokoneiden ansiosta kapasiteettimme kasvoi ja lisäsimme Aasian-liikenteeseen vuoroja erityisesti strategisesti tärkeisiin kohteisiimme, kuten Osakaan sekä Hongkongiin. Uusia reittiavauksia Aasiassa olivat Daxing Pekingissä sekä loppuvuodesta avattu Sapporo. Lisäksi avasimme Los Angelesin -reitin ja useita uusia reittejä Eurooppaan. Teimme myös päätökset vuoden 2020 uusista kaukoreiteistä: aloitamme kesällä lennot Etelä-Korean toiseksi suurimpaan kaupunkiin Busaniin ja keväällä alamme lentää Tokioon Hanedan lentokentälle, mikä tarjoaa Naritan lentokenttää nopeamman yhteyden Tokion keskustaan.

Viime vuosien määrätietoisen työn ansiosta Helsinki-Vantaa nousi loppuvuodesta Pohjoismaiden suurimmaksi mannertenvälisten matkustajien vaihtokentäksi. Tämä on merkittävää, koska meneillään on lentokentän monivuotinen, mittava laajentamisprojekti. Finnairin ja Finavian hyvä yhteistyö on ollut kasvun mahdollistaja.





“TAVOITTEENAMME ON OLLA MODERNI LAATULENTOYHTIÖ.”

Julkistimme vuosien 2020–2025 strategiamme marraskuussa 2019 ja nyt olemme siirtyneet uuteen strategiakauteen: kestävään, kannattavaan kasvuun. Päivitetyllä strategiallamme tavoitteleme Aasian markkinakasvun mukaista kasvua. Keskeisenä tavoitteenamme on kasvaa kustannustehokkaasti, jotta pystymme ylläpitämään tervettä tasettamme ja kassavirtaamme sekä toteuttamaan päästöjäimme merkittävästi vähentävät ja kasvumme mahdollistavat noin 3,5–4,0 miljardin euron investoinnit. Niiden tarkoituksena on ennen kaikkea uusia kapearunkolaivastoamme polttoainetehokkaammaksi, taloudellisemmaksi ja ympäristöystävällisemmäksi.

Tavoitteemme on olla moderni laatulento-yhtiö, ja uusi strategia pitää sisällään myös muun muassa investoinnit Premium Economy -matkustusluokkaan. Premium Economy yhdistettynä kasvavaan palveluvalikoimaamme ja matkustusluokkien eri hinnoitteluportaisiin mahdollistaa sen, että asiakkaamme pystyvät itse räätälöimään matkaansa aiempaa monipuolisemmin. Panostamme siksi Finnairilla vahvasti digitaalisten palveluiden kehitykseen, mikä

lisää niin matkustuksen sujuvuutta kuin asiakkaan mahdollisuuksia muotoilla matkasta itsensä näköinen.

Asiakaskokemukseen panostus on ollut ja tulee olemaan keskeisessä roolissa toiminnassamme. Asiakkaidemme nettosuositte-lutulos 38 pärjää hyvin vertailussa muihin lentoyhtiöihin. Lisäksi asiakkaamme valitsivat Skytrax-arvioinnissa Finnairin kymmenettä kertaa Pohjolan parhaaksi lentoyhtiöksi.

Kotimarkkinastamme Suomesta – ja erityisesti Lapista – on tullut eri toimijoiden määrätietoisella yhteistyöllä kiinnostava matkailukohde, ja uskomme Suomen sekä koko Pohjoismaiden kiinnostavan matkailijoita jatkossakin. Tämä on tärkeää myös kansantalouden kannalta: matkailusta on tullut pohjoisen kotimarkkinamme merkittävä työllistäjä ja lentoliikenteestä uuden liiketoiminnan edistäjä.

Viime vuotta leimasi vahvasti se, että tietoisuus ja keskustelu ilmastonmuutoksesta kasvoivat merkittävästi ja nousivat myös poliittiselle agendalle. Finnairissa vastuullisuus ja pyrkimys vähentää päästöjäimme on





ETSIMME JATKUVASTI UUSIA KEINOJA VÄHENTÄÄ PÄÄSTÖJÄ.

strategian ytimessä. Olemme sitoutuneet pitkän aikavälin hiilineutraaliuteen.

Kun lentämisen kansantaloudelliset heijastusvaikutukset ovat kiistatta positiiviset, on kehitettävä ratkaisuja, joilla päästöjä voidaan vähentää merkittävästi, vaikka lentäminen kasvaa edelleen. Tarvittavia ratkaisuja on jo paljon. Lisäksi olen vakuutunut siitä, että muutospaine synnyttää uusia ratkaisuja: uutta teknologiaa ja uusia toimintatapoja.

Finnair osallistuu aktiivisesti näiden ratkaisujen kartoittamiseen ja tekee käytännön työtä päästöjen vähentämiseksi joka päivä. Hyvä esimerkki on viime vuonna aloitettu erityinen yhtiönlaajuinen ohjelma, jonka tavoitteena on löytää tapoja alentaa polttoaineen kulutusta. Lisäksi näemme merkittäviä mahdollisuuksia myös uusissa pitkän aikavälin teknologioissa, kuten uusiutuvissa polttoaineissa ja sähkölentokoneissa.

Näemme myös, että eri päästömaksuilla ja -hyvityksillä, kuten Euroopan päästökau-

palla EU ETS:llä ja globaalilla CORSIalla on roolinsa ilmastonmuutoskamppailussa. Samoin uskomme, että yksittäisen matkustajan teoilla on merkitystä: siksi olemme lisänneet asiakasinformaatiota polttoaineen kulutuksesta ja asioista, joihin jokainen matkustaja voi vaikuttaa.

Päästöjen vähentäminen saa usein lentoyhtiöissä näkyvimmän roolin vastuullisuustyössä, mutta niiden lisäksi sosiaalisella ja taloudellisella vastuulla on merkittävä sijansa toiminnassamme. Sitouduimme YK:n Global Compact -aloitteeseen jo vuonna 2013. Se on ohjenuoramme, kun kehitämme toimintaamme Global Compactin kymmenen perusperiaatteen mukaisesti. Suunnittelemme ja arvioimme kaikkea toimintaamme vastuullisuuden linssien läpi.

Vastuullisuustavoitteistamme kerromme enemmän toisaalla tässä raportissa sekä vastuullisuussuunnitelmassamme, jonka aiomme julkaista lähiaikoina.

Ensimmäisen toimitusjohtajavuoden aikana on ollut ilo huomata, miten intohimoisesti

sekä asiakkaamme että työntekijämme suhtautuvat Finnairiin. Tämä luo oivallisen pohjan uuden strategiamme toteuttamiselle. Haluan kiittää niin osakkeenomistajiamme kuin asiakkaitammekin heidän luottamuksestaan Finnairiin sekä kaikkia finnairilaisia sitoutuneisuudesta sekä vahvasta panoksesta vuonna 2019.

Topi Manner

Finnair Oyj:n toimitusjohtaja



HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

- 
- | | | | | | |
|----|---|----|--|----|---|
| 7 | Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö | 19 | Vastuullinen Finnair – ei-taloudellisen tiedon raportointi | 37 | Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet |
| 9 | Taloudellinen kehitys vuonna 2019 | 29 | Muutokset yhtiön johdossa | 39 | Tulevaisuuden näkymät |
| 13 | Rahoitusasema ja investoinnit | 30 | Osakkeet ja osakkeen-omistajat | 40 | Tunnuslukujen laskentakaavat |
| 15 | Laivasto | 34 | Finnairin riskienhallinnan periaatteet | 42 | Oikaistut 2018 avainluvut |
| 16 | Strategia | 36 | Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät | | |



LIIKETOIMINTAMALLI JA TOIMINTA- YMPÄRISTÖ



VISIO
SHAPING THE
WONDERS
OF TRAVEL WITH YOU



MISSIO
INSPIRE YOU TO
EFFORTLESSLY
CONNECT AND
EXPERIENCE
THE WORLD IN A MORE
SUSTAINABLE WAY

Finnair on Aasian ja Euroopan väliseen matkustaja- ja rahtiliikenteeseen erikoistunut verkostolentoyhtiö. Lisäksi se tarjoaa matkapalveluja Aurinkomatkat- ja Finnair Holidays -tuotemerkkien alla. Finnairin strategian kulmakivenä on yhtiön maantieteellinen sijainti, joka mahdollistaa nopeimmat yhteydet kasvavilla Aasian ja Euroopan välillä lentomarkkinoilla.

Finnairin liiketoimintaan vaikuttavat alla listatut megatrendit. Ne tarjoavat lukuisia uusia mahdollisuuksia, mutta myös lisäävät uusia vaatimuksia liiketoiminnan harjoittamiselle.

Finnairin liiketoiminta on luonteeltaan syklistä, ja pitkän aikavälin megatrendien lisäksi siihen vaikuttavat voimakkaasti alla kuvatut ulkoiset tekijät.

Toimintaympäristö vuonna 2019

Globaalit epävarmuustekijät, kuten Brexit sekä USA:n ja Kiinan välinen kauppasota heijastuivat toimintaamme koko vuonna 2019 vaikuttaen erityisesti rahtiin. Liikenteen kasvu hidastui vertailukaudesta Aasian ja Euroopan välisessä liikenteessä, mutta Finnairin päämarkkina-alueilla kysyntä kasvoi edelleen vuonna 2019.

Euroopan-liikenteessä kilpailutilanne tervehtyi, kun kilpailijat vähensivät lentämistä erityisesti joillakin pohjoismaisilla reiteillä sekä Suomesta Etelä-Eurooppaan. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna kasvoi vain 2,9 prosenttia (13,5). Kysyntä kehittyi hyvin Euroopan sisäisessä liikenteessä sekä Aasiasta Eurooppaan suuntautuvassa vaihtomatkustuksessa. Finnairin markkinaosuus nousi Euroopan-liikenteessä 60,0 prosenttiin (56,9)¹.

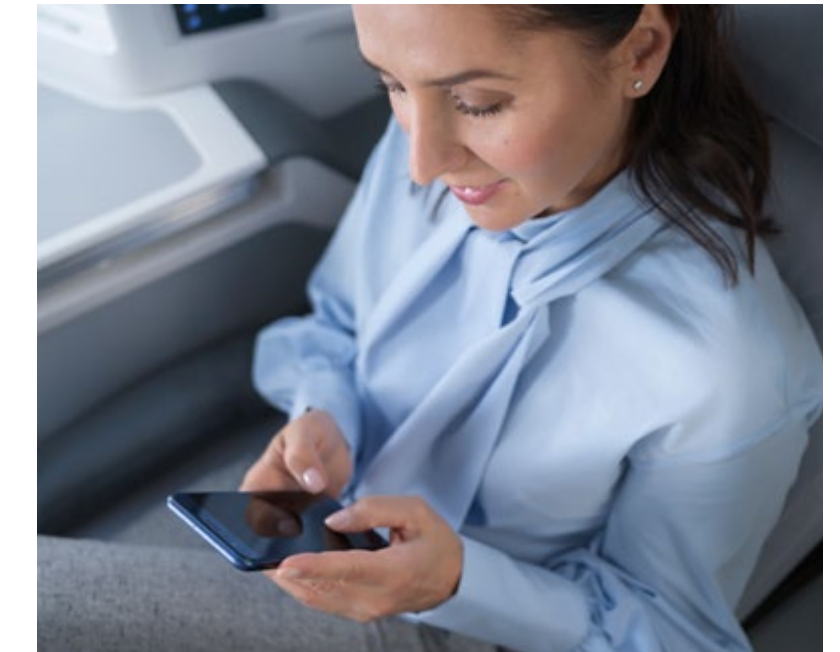
Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna kasvoi 4,5 prosenttia (8,9). Finnairin kasvu kohdistui lähinnä Hongkongiin ja Japaniin. Kysyntä Euroopasta Aasiaan, erityisesti Hongkongiin, heikkeni katsauskaudella. Finnairin markkinaosuus Eurooppa-Aasia-liikenteessä nousi 6,0 prosenttiin (5,9)¹.

Finnair tekee tiiviimpää yhteistyötä muutamien oneworld-kumppaniensa kanssa osallistumalla Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivaan Siberian Joint Business (SJB) -yhteishankkeeseen sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä

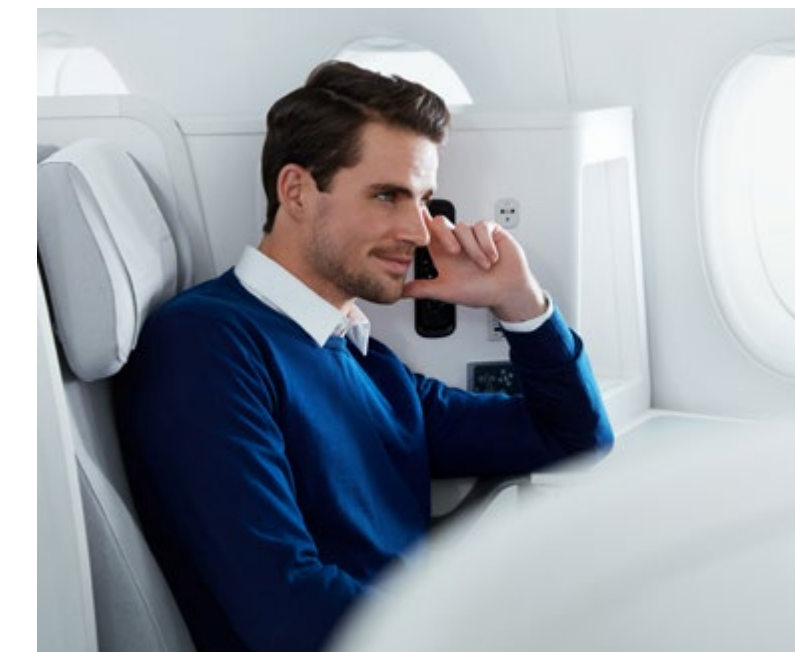
FINNAIRIN LIIKETOIMINTAAN VAIKUTTAVAT MEGATRENDIT



Vastuullisuuden kasvava merkitys



Kaupungistuminen



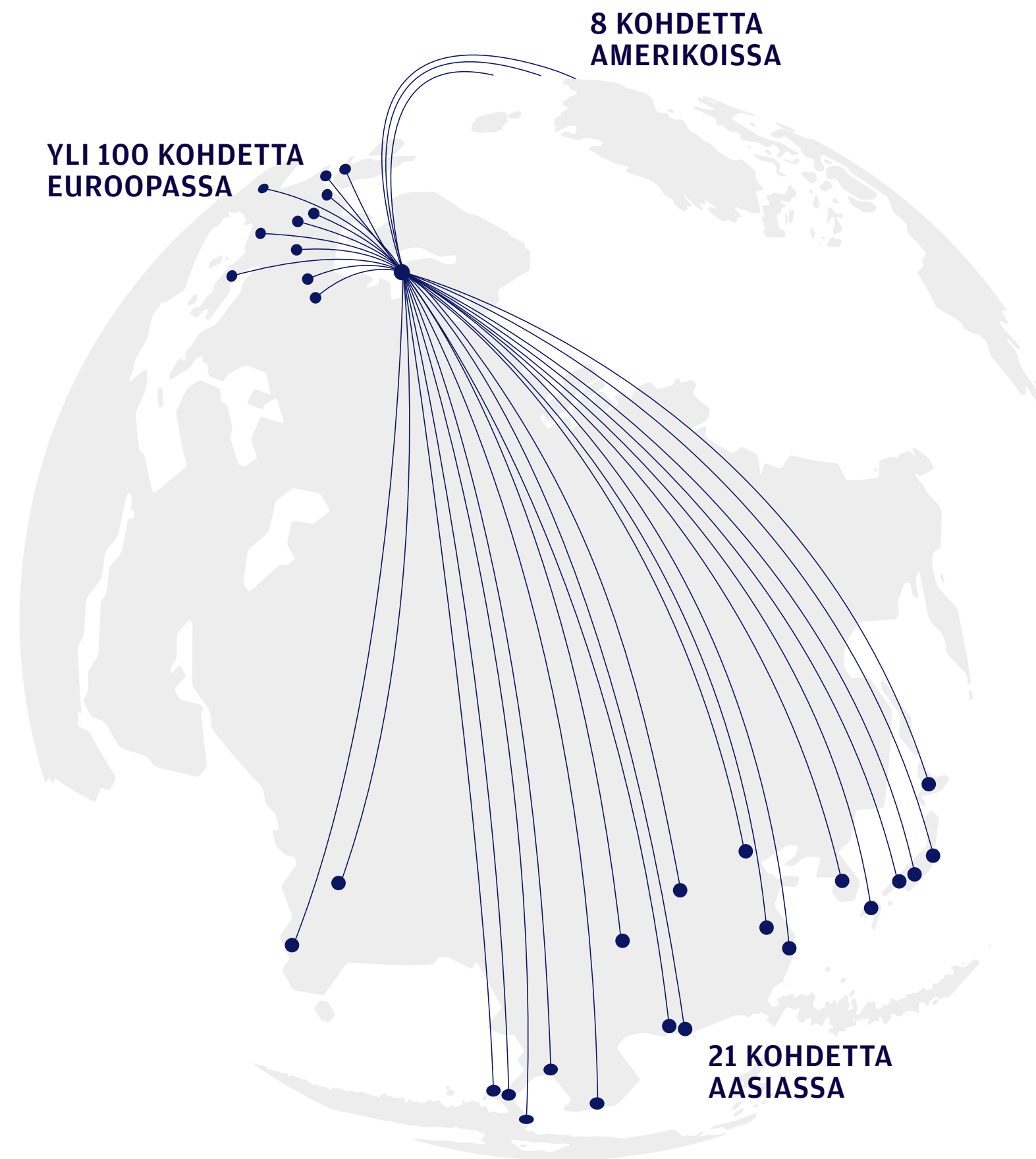
Teknologinen kehitys, verkkoyhteyksien merkityksen kasvu ja digitalisaatio



Taloudellisen ja poliittisen painopisteen siirtyminen Yhdysvalloista ja Euroopasta kehittyviin maihin

Lue lisää Finnairin [verkkosivuilta](#).

¹ Perustuu ulkopuolisiin lähteisiin (kapasiteetit SRS Analyzerin tietoihin ja markkinaosuudet DDS:n matkustajamääräarvioihin loka- ja marraskuulta 2019). Laskentapohjana ovat Finnairin ympärivuotiset kohdekaupungit.



liikenteessä toimivaan Atlantic Joint Business (AJB) -yhteishankkeeseen. Yhteishankkeet vahvistavat Finnairin markkina-asemaa, vähentävät kasvuun liittyviä riskejä ja tuottavat merkittävän osan Finnairin liikevaihdosta. Asiakkaille ne tarjoavat entistä paremman reittivalikoiman sekä enemmän hintavaihtoehtoja, kun taas lentoyhtiöt saavat niistä tavallisesti vain konsolidatioon mielletäviä etuja. Molemmissa yhteishankkeissa Finnairin myynti kehittyi suunnitteen kapasiteetin kasvua vastaavasti, minkä ansiosta yhteishankkeet kehittyivät hyvin.

Suomessa matkapalveluiden kysyntä nousi vuodentakaisesta, jolloin poikkeuksellisen lämmin kesä heikensi kysyntää. Kilpailu asiakkaista oli kuitenkin kireää korkean markkinakapasiteetin vuoksi. Myös kansainvälisesti matkanjärjestäjien liiketoimintaympäristö jatkui haastavana, mistä osoituksena matkanjärjestäjä Thomas Cookin konkurssi syyskuussa 2019. Viimeaikaisista markkintapahtumista huolimatta matkapakettien kysyntä oli Suomessa edelleen vakaata ja Aurinkomatkat paransi edelleen asemaansa Suomen suurimpana matkanjärjestäjänä asiakasmäärällä ja liikevaihdolla mitattuna. Jo aiemmin alkanut maailmanlaajuinen

LENTOLIIKENTEeseen VAIKUTTAVIA ULKOISIA TEKIJÖITÄ

MUUTOKSET KULUTTAJEN MIELTYMYKSISSÄ, MIELIKUVISSA, OSTOTOTTUMUKSISSA JA DEMOGRAFIASSA



LETOPETROLIN HINTA

MAAILMANTALouden
SYKLIT



VALUUTTAKURSSIT

SESONGIT LOMA- JA LIIKE-
MATKUSTUKSESSA



POLIITTINEN YMPÄRISTÖ
JA SÄÄNTELY

SÄÄ SEKÄ LUONNONKA-
TASTROFIT, PANDEMIAT JA
MUUT ULKOISET SHOKIT



lentorahdin määrän ja hintojen lasku jatkui koko vuoden 2019. Heikentynyt lentorahdin kysyntä painoi selvästi Finnairin rahtituottoja. Markkinan pehmeneminen oli havaittavissa erityisesti Finnairin keskeisillä rahtimarkkinoilla Aasiassa. Finnairin rahtivolyymit nousivat edellisvuodesta kapasiteetin kasvun vuoksi, mutta täyttöasteet jäivät markkinapaineen johdosta aiempaa alhaisemmiksi.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se vahvistui euroon nähden 5,2 prosenttia vertailujak-

sosta. Merkittävimmistä tulovaluutoista Japanin jeni oli euroon nähden 6,4 prosenttia vahvempi kuin vuotta aiemmin. Kiinan yuan vahvistui euroon nähden 0,9 prosenttia vertailujaksosta. Lentopetrolin dollarihinta oli koko vuonna 7,8 prosenttia alempi kuin vuotta aiemmin, mutta Finnairin suojauspolitiikan vuoksi tämä näkyy yhtiön tuloksessa viiveellä. Finnair suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eriään, minkä vuoksi kurssi- ja hintamuutokset eivät välity sellaisenaan tulokseen. Koko vuoden Finnairin polttoainekulut olivat noin 18 % vertailukautta korkeammat.



TALOUDELLINEN KEHITYS VUONNA 2019

Liikevaihto

Liikevaihto kasvoi 9,2 prosenttia vuotta aiemmasta ja oli 3 097,7 miljoonaa euroa (2 836,1). Matkustajatuotot kasvoivat 10,4 prosenttia ja lisämyynti 9,5 prosenttia. Rahtiliikevaihto kasvoi 2,4 prosenttia ja matkapalvelut 3,1 prosenttia.

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK) laski 1,9 prosenttia ja oli 6,56 eurosenttiä (6,69). Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 2,4 prosenttia

Matkustajatuotot

Matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 11,3 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 10,3 prosenttia kauden uuteen ennätykseen ja oli 14 650 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 11,2 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 0,1 prosenttiyksikköä 81,7 prosenttiin.

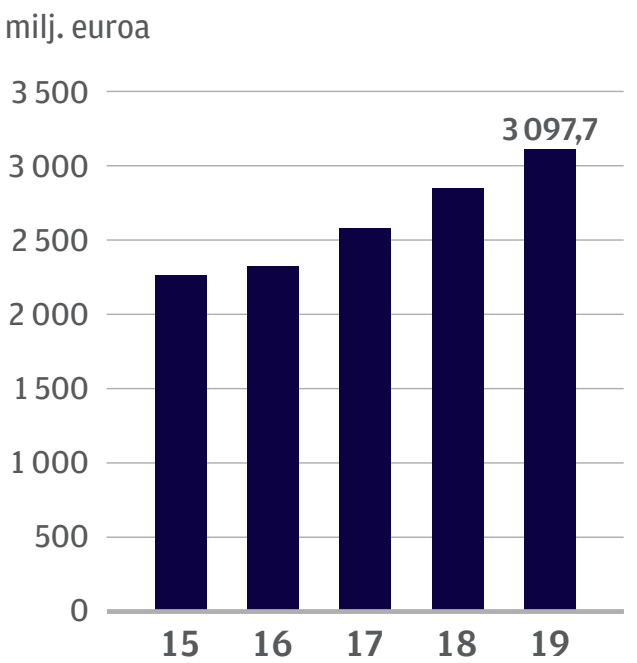
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	2019	2018	Muutos, %
Matkustajatuotot	2 479,8	2 245,4	10,4
Lisämyynti	176,2	160,8	9,5
Rahti	212,1	207,2	2,4
Matkapalvelut	229,5	222,6	3,1
Yhteensä	3 097,7	2 836,1	9,2

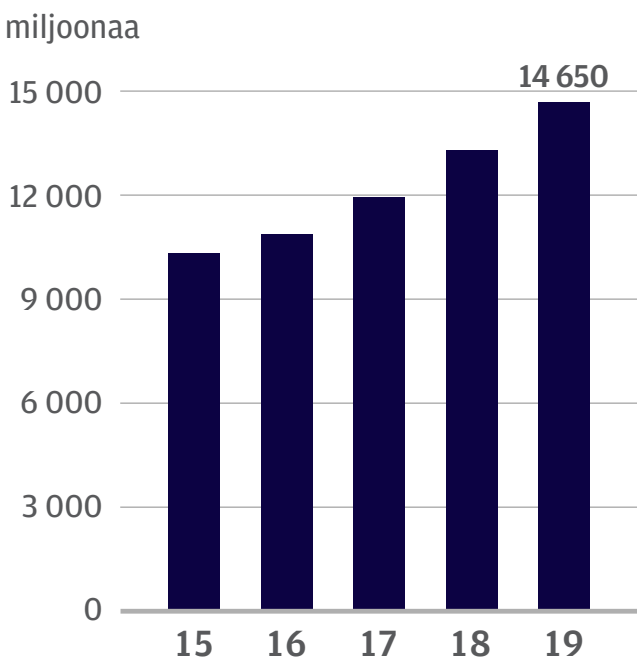
Kaukoliikenteen tarjonta kasvoi vertailukaudesta sen jälkeen käyttöön otettujen kolmen uuden A350-lentokoneen myötä. Lentoja Aasiaan talvikaudella 2019/20 on enimmillään 104 (101) viikossa ja kesäkaudella 2019 enimmillään 104 (97) viikossa. Aasian-liikenteen tarjotut henkilökilometrit kasvoivat 10,7 prosenttia. Lisäkapasiteetti kohdistui pääasiassa lisävuoroille Hongkongiin ja Japanin-kohteisiin sekä uuteen, ympärivuotiseen kohteeseen Nanjingiin. Myydyt henkilökilometrit nousivat Aasian-liikenteessä 7,4 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 2,6 prosenttiyksikköä 82,9 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 29,7 prosenttia vertailukaudesta. Kasvu kohdistui etenkin maaliskuun lopussa avatulle uudelle Los Angelesin -reitille sekä San Franciscon ja Chicagon lisävuoroille. Kokonaisuutena liikennealueen myydyt henkilökilometrit nousivat 32,1 prosenttia ja

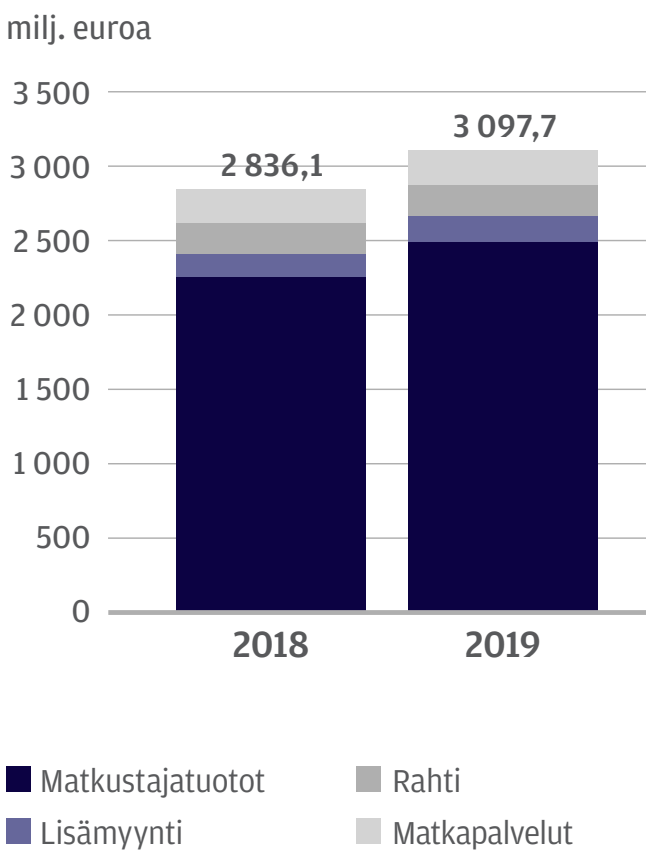
Liikevaihto



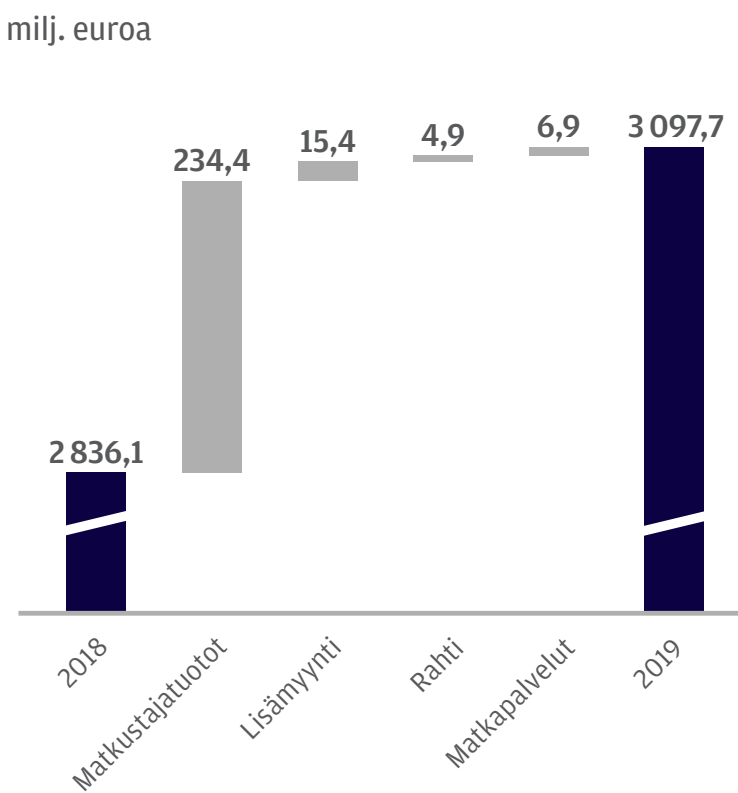
Matkustajamäärä



Liikevaihto tuotteittain

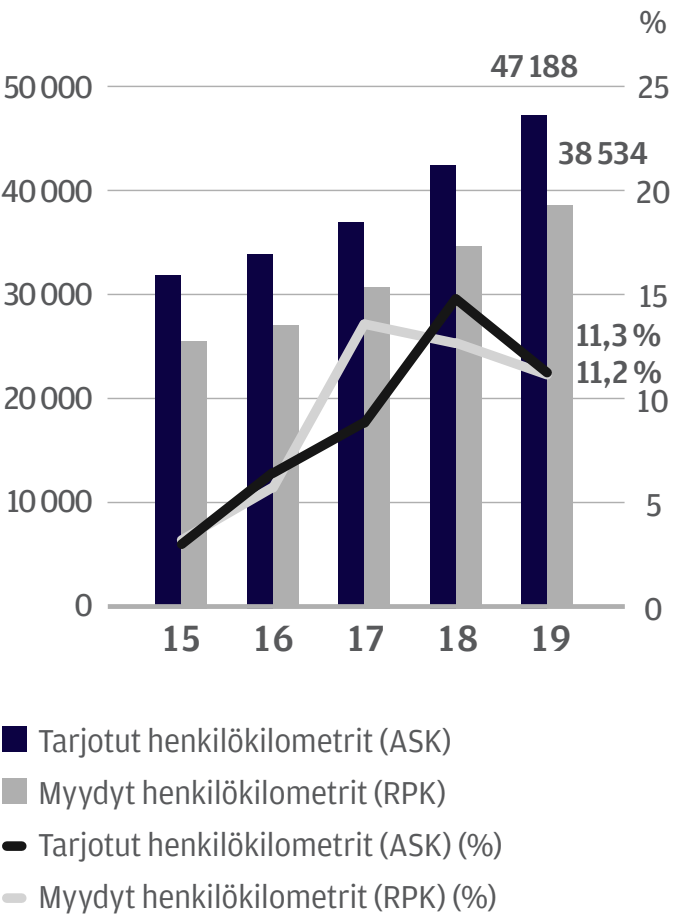


Liikevaihdon kehitys tuotteittain





Tarjotut henkilökilometrit (ASK) ja myydyt henkilökilometrit (RPK)



matkustajakäyttöaste nousi 1,5 prosenttiyksikköä 85,3 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteettia kasvat-
tivat erityisesti lisäistuimet osassa nykyistä
Airbus-kapearunkolaivastoa. Tarjotut henki-
lökilometrit kasvoivat 9,8 prosenttia, ja
kasvu kohdistui pidemmille Etelä-Euroopan
reiteille, Keski-Euroopan kohteiden lisävu-
roihin ja uusiin kohteisiin, kuten Bordeaux
ja Bologna. Kapasiteettia kasvattivat myös
wet lease -vuokrasopimukset ja laajarunko-
koneiden lisääntynyt käyttö tietyillä, rahdin
kannalta keskeisillä reiteillä. Myydyt henki-
lökilometrit kasvoivat 13,0 prosenttia ja
matkustajakäyttöaste nousi 2,3 prosenttiyk-
sikköä 80,9 prosenttiin. Kotimaan liiken-
teen kapasiteetti kasvoi 1,2 prosenttia. Koti-
maan liikenteen myydyt henkilökilometrit
nousivat 2,6 prosenttia ja matkustajakäyt-
töaste nousi 0,9 prosenttiyksikköä 65,6
prosenttiin.

Lisämyynti

Lisämyynti kasvoi 9,5 prosenttia ja oli 176,2
miljoonaa euroa (160,8). Lisämyyntiä syntyi
12,03 euroa (12,11) matkustajaa kohti. Istu-
mapaikkojen ennakkovaraukset, palvelu-
maksut, myynti lennoilla ja lisämatkatavarat
olivat suurimmat lisämyyntierät.

Rahti

Rahdin kasvu painottui matkustajaliiken-
nettä vastaavalla tavalla erityisesti Tokioon
ja Hongkongiin. Tarjotut reittiliikenteen rahti-
tonnikilometrit kasvoivat 15,0 prosenttia,
kun taas myydyt reittiliikenteen rahtitonni-
kilometrit kasvoivat 10,6 prosenttia. Rahti-
liikenvaihto kasvoi 2,4 prosenttia ja oli 212,1
miljoonaa euroa (207,2).

Matkapalvelut

Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi
vertailukaudesta 8,1 prosenttia ja kiintiötuo-
tannon täyttöaste oli 94,3 prosenttia (93,6).

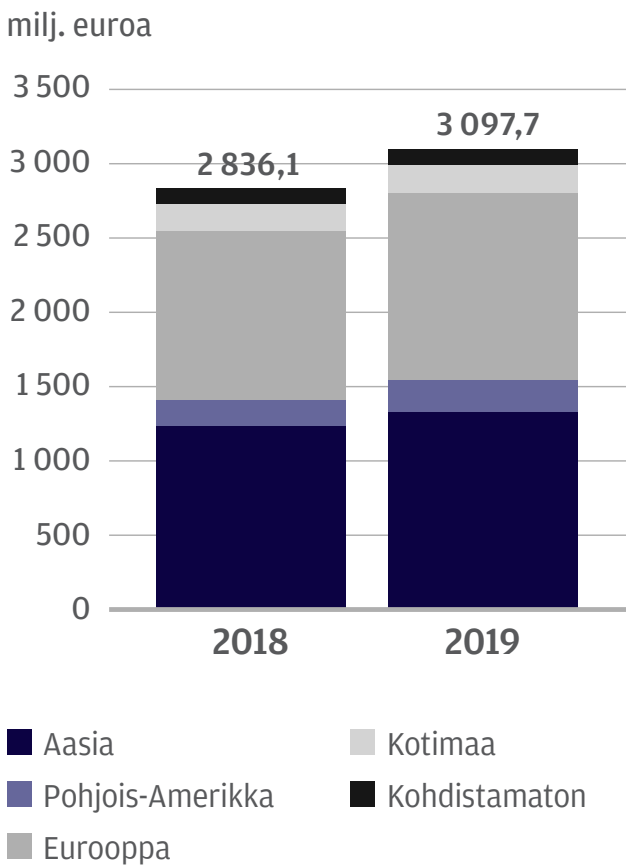
Nopeinta oli Finnair Holidays -tuotteen ja
Aurinkomatkojen kaupunkilomien matkusta-
jakasvu. Ensimmäisen vuosipuoliskon heikko
kehitys näkyi koko kauden kehityksessä, ja
matkapalvelujen liikevaihto nousi vain 3,1
prosenttia 229,5 miljoonaan euroon (222,6).
Aurinkomatkat oli edelleen Suomen suurin
matkanjärjestäjä asiakasmäärällä ja liike-
vaihdolla mitattuna.

Kustannuskehitys

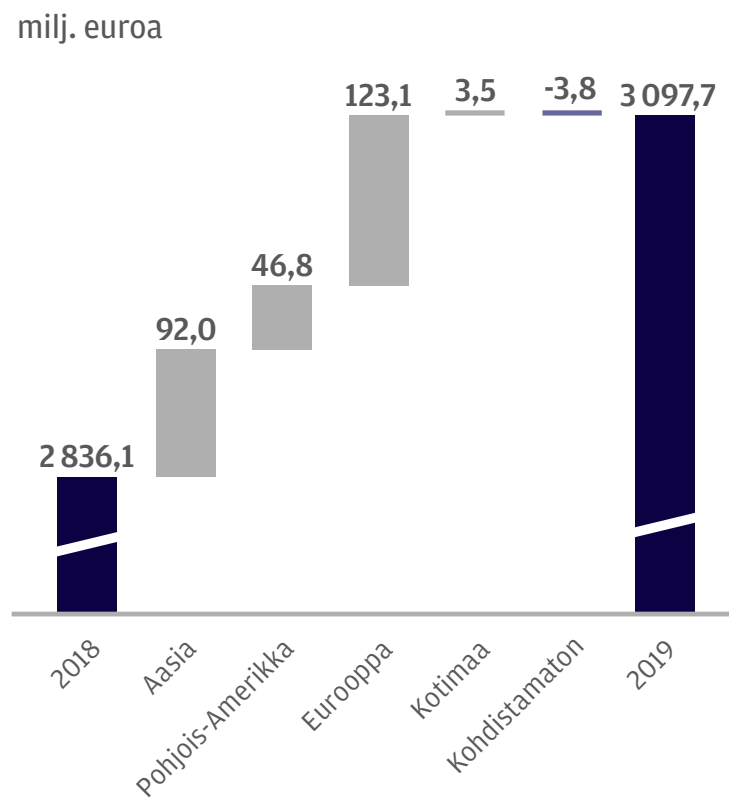
Finnairin toiminnalliset kulut kasvoivat 11,1
prosenttia vertailukaudesta ja olivat 2 991,3
miljoonaa euroa (2 691,4). Yksikkökustannus
(CASK) nousi 0,7 prosenttia ja oli 6,22 euro-
senttiä (6,18). Ilman polttoainekustannuksia
laskettu valuuttakurssioikaistu yksikkökus-
tannus laski 1,2 prosenttia.

Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta
kasvoivat 9,2 prosenttia vertailukaudesta ja
olivat 2 304,0 miljoonaa euroa (2 110,4). Polt-

Liikevaihto liikennealueittain



Liikevaihdon kehitys liikennealueittain



Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 2019

Liikennealue	Lipputuotot		ASK		RPK		PLF	
	Milj. euroa	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	Milj. km	Muutos, %	%	Muutos, %
Aasia	1 083,6	8,4	23 303,6	10,7	19 329,0	7,4	82,9	-2,6
Pohjois-Amerikka	179,1	30,3	4 068,4	29,7	3 470,4	32,1	85,3	1,5
Eurooppa	997,9	11,1	17 893,4	9,8	14 472,4	13,0	80,9	2,3
Kotimaa	181,4	1,9	1 922,8	1,2	1 261,8	2,6	65,6	0,9
Reiteille kohdistumaton	37,8	16,6						
Yhteensä	2 479,8	10,4	47 188,1	11,3	38 533,6	11,2	81,7	-0,1



toainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, nousivat 18,3 prosenttia vertailukaudesta ja olivat 687,3 miljoonaa euroa (581,0). Polttoaineen hinnan nousu selittää noususta noin 42 miljoonaa euroa ja kapasiteetin kasvu loput². Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 1,4 prosenttia, kun taas matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) parani 0,8 prosenttia.

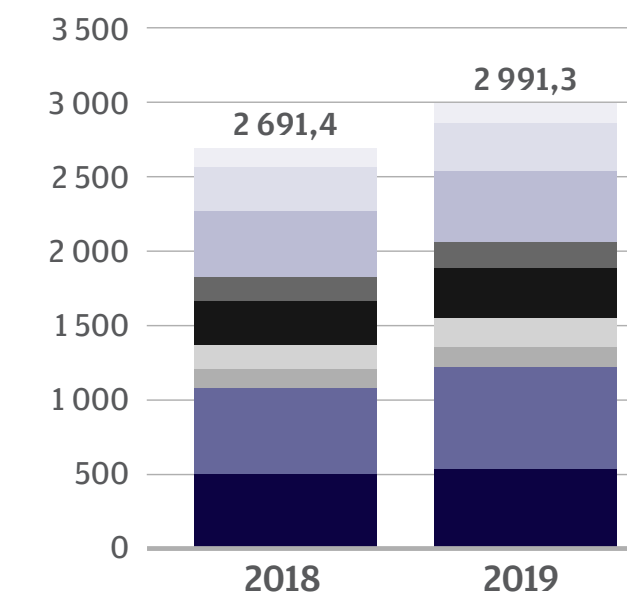
Vuoden 2019 alusta henkilöstökuluihin sisältyvät kaikki henkilöstösidonnaiset kulut, kun aikaisemmin muun muassa matkakorvaukset ja koulutuskulut esitettiin muissa kuluissa. Henkilöstökulut nousivat 7,0 prosenttia 534,7 miljoonaan euroon (499,6). Henkilöstökuluja nostivat keskimääräisen henkilöstömäärän kasvu 6,5 prosentilla ja volyymisidonnaisten henkilöstökulujen, kuten matkakorvausten, nousu. Eroa vertailukauteen kasvatti lisäksi lentäjien pitkän aikavälin kannustinjärjestelmän purku vuoden 2018 viimeisellä neljänneksellä. Toisaalta koulutuskulut olivat pienemmät, koska palvelukseen tuli vertailukautta vähemmän uutta lentohenkilökuntaa.

Matkustaja- ja maapalvelukulut nousivat 8,3 prosenttia 476,7 miljoonaan euroon (440,3) sekä matkustaja- että rahtiliikenteen kasvaneiden volyymien vuoksi. Erään sisältyvät myös valmismatkakulut. IFRS-tulkintakomitea (IFRIC) päätti syyskuussa 2019, että viivästyksistä tai peruutuksista johtuvia korvauksia tulee käsitellä liikevaihdon oikaisueränä matkustaja- ja maapalvelukulujen sijaan. IFRIC-päätöksen mukaisesti Finnair oikaisi taannehtivasti vuoden 2018 ja 2019 luvut sekä koko vuodelta että neljänneksiltä vertailukelpoisuuden säilyttämiseksi.

Lentokaluston huoltokulut nousivat 23,5 prosenttia 201,2 miljoonaan euroon (162,9) laivaston kasvun, hintojen nousun sekä poikkeuksellisten huoltokulujen vuoksi. Laivaston kasvu lisäsi myös poistoja ja arvonalentumisia. Liikenteen kasvu ja hintojen korotukset puolestaan kasvattivat liikennöimismaksuja. Kapasiteettivuokrat sisältävät ostoliikenteen Norralta, wet leaset ja rahtikapasiteetin vuokrat. Ne kasvoivat pääasiassa siksi, että Norran operoimaa laivastoa oli huollossa ja niitä korvaamaan hankittiin wet lease -vuokra-koneita. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut olivat vertailukauden tasolla.

Toiminnalliset kulut

milj. euroa



- Henkilöstökulut, muutos 7 %
- Polttoainekulut, muutos 18 %
- Kapasiteettivuokrat, muutos 6 %
- Lentokaluston huoltokulut, muutos 24 %
- Liikennöimismaksut, muutos 10 %
- Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut, muutos 8 %
- Matkustaja- ja maapalvelut, muutos 8 %
- Poistot ja arvonalentumiset, muutos 11 %
- Kiinteistö-, IT- ja muut kulut, muutos 1 %

² Polttoaineen hinta valuutta ja suojaukset huomioiden.



Tulos

Vertailukelpoinen EBITDA oli 488,3 miljoonaa euroa (512,6). Vertailukelpoinen liike-tulos eli liike-tulos ilman vertailukelpoi-suuteen vaikuttavia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huol-tovarausten arvon muutosta laski 162,8 miljoonaan euroon (218,4). Vertailukel-poinen liike-tulos oli 5,3 prosenttia (7,7) liikevaihdosta. Tavoitetaso vertailukelpoi-selle liike-tulokselle vuonna 2019 oli 6,0 prosenttia liikevaihdosta yli syklin.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitu-mattomat valuuttakurssimuutokset olivat -1,4 miljoonaa euroa (-4,9) ja suojauslas-kennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset olivat 1,3 miljoonaa euroa (0,2). Vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien (myyntivoitot/tappiot sekä uudel-leenjärjestelykulut) arvo oli yhteensä -2,8 miljoonaa euroa (42,6). Liike-tulos oli 160,0 miljoonaa euroa (256,3).

Rahoituskulut olivat -83,6 miljoonaa euroa (-84,6), ja niihin sisältyvät myös vuokrasopi-musvelkojen korkokulut. Valuuttakursseista muodostui 12,7 miljoonaa euroa kurssi-

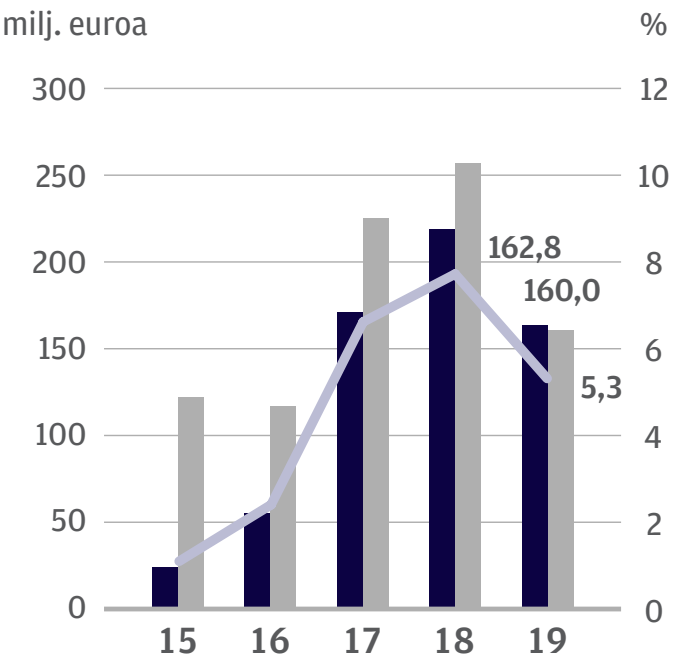
Avainluvut – Liikevaihto ja kannattavuus		2019	2018	2017	2016	2015
Liikevaihto*	milj. euroa	3 097,7	2 836,1	2 568,4	2 316,8	2 254,5
muutos edelliseen vuoteen	%	9,2	10,4	10,9	2,8	-1,3
Vertailukelpoinen liike-tulos	milj. euroa	162,8	218,4	170,4	55,2	23,7
Vertailukelpoinen liike-tulos liikevaihdosta	%	5,3	7,7	6,6	2,4	1,1
Liike-tulos	milj. euroa	160,0	256,3	224,8	116,2	121,7
Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta	%	15,8	18,1	17,0	11,7	10,3
Laimentamaton ja laimennettu osakekohtainen tulos (EPS)	euroa	0,49	0,70	1,23	0,55	0,57
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometrilta (RASK)	senttiä/ASK	6,56	6,69	6,96	6,83	7,08
RASK kiintein valuuttakurssein	senttiä/ASK	6,53	6,69	6,98	6,88	6,90
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometrilta (yield)	senttiä/ASK	6,44	6,48	6,57	6,71	6,90
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK)	senttiä/ASK	6,22	6,18	6,49	6,67	7,01
CASK ilman polttoainetta	senttiä/ASK	4,76	4,81	5,22	5,22	5,14
CASK ilman polttoainetta kiintein valuuttakurssein	senttiä/ASK	4,75	4,81	5,24	5,15	4,99

* Muista kuin Finnairin ydinliiketoiminnasta kertyneet tuotot on siirretty liikevaihdosta liiketoiminnan muihin tuottoihin vuodesta 2015 alkaen.

voittoa ja se liittyi pääasiassa dollarimää-räisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin, kun taas vertailukaudella valuut-takursseista muodostui -42,3 miljoonaa euroa kurssitappiota, joka liittyi lähes koko-naan lentokoneiden suojaamattomiin vuok-ravastuisiin.

Tulos ennen veroja oli 93,0 miljoonaa euroa (127,2) ja tulos verojen jälkeen 74,5 miljoonaa euroa (101,6).

Vertailukelpoinen liike-tulos ja liike-tulos



■ Vertailukelpoinen liike-tulos*
■ Liike-tulos
— Vertailukelpoinen liike-tulos* suhteessa liikevaihtoon
Taloudellinen tavoite: Vertailukelpoinen liike-tulos vähintään 6 % liikevaihdosta. Tavoitetaso on yli 7,5 % yli syklin strategiakaudella 2020-2025.

* Konsernin vertailukelpoinen liike-tulos eli liike-tulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä, käyttöomaisuuden myyntivoittoja, johdannaisten käyvän arvon ja valuuttamääräisten lentokaluston huoltovarausten arvon muutosta.



RAHOITUSASEMA JA INVESTOINNIT

Tase

Konsernin taseen loppusumma oli joulukuun lopussa 3 877,9 miljoonaa euroa (31.12.2018: 3 943,6). A350-koneiden ennakkomaksut ja kahden A350-lento-koneen hankinta kasvattivat laivaston tasearvoa katsauskaudella 213,1 miljoonalla eurolla. Käyttöoikeuslaivaston arvo puolestaan pieneni 97,9 miljoonalla eurolla, ja sitä pienensivät etenkin poistot. Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat normaalin kausivaihtelun myötä 160,6 miljoonaan euroon (31.12.2018: 152,4).

Koko vuoden voitollinen tulos vahvisti omaa pääomaa, kun taas osingonjako huhtikuun alussa pienensi sitä. Suojauslaskennan alaisten polttoainejohdannaisten käyvät arvot nousivat polttoaineen hinnan nousun vuoksi, mikä puolestaan kasvatti omaa pääomaa. Oma pääoma oli 966,4 miljoonaa

euroa (31.12.2018: 918,5) eli 7,57 euroa osakkeelta (31.12.2018: 7,20).

Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Joulukuun 2019 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -6,7 miljoonaa euroa (31.12.2018: -27,2).

Kassavirta ja rahoitusasema

Finnairin rahoitusasema on vahva, mikä tukee liiketoiminnan kehitystä ja tulevia investointeja. IFRS 16 -käyttöönoton vuoksi kassavirrassa vuokravelan maksut siirrettiin liiketoiminnan rahavirrasta rahoituksen rahavirtaan vuoden 2019 alusta. Yhtiön

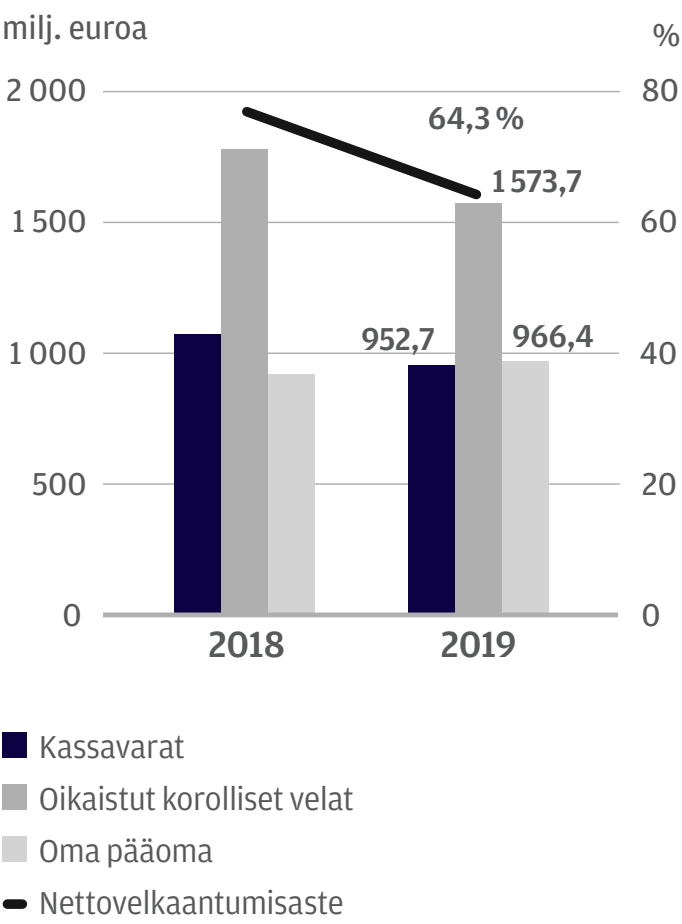
liiketoiminnan nettorahavirta oli 564,5 miljoonaa euroa (503,6). Investointien nettorahavirta oli -513,2 miljoonaa euroa (-202,6).

Omavaraisuusaste 31.12.2019 oli 24,9 prosenttia (31.12.2018: 23,3) ja velkaantumisaste (gearing) 64,3 prosenttia (31.12.2018: 76,9). Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli 1 573,7 miljoonaa euroa (31.12.2018: 1 779,8), josta vuokrasopimusvelkojen osuus oli 1 054,0 miljoonaa euroa (31.12.2018: 1 159,3). Korollinen nettovelka oli 621,0 miljoonaa euroa (706,7).

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella vahva. Konsernin rahavarat olivat kauden lopussa 952,7 miljoonaa euroa (31.12.2018: 1 073,1). Finnair uusi katsauskaudella reservirahoitukseksi tarkoitetun, kokonaan käyttämättä olleen 175 miljoonan euron vakuudettoman syndikoidun luottolimiitin samansuuruisena ja pääosin samoin ehdoin kuin aiemmassa järjestelyssä. Uusi järjestely on voimassa tammikuuhun 2022 saakka ja se sisältää kaksi jatko-optiovuotta.

Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusoh-

Nettovelkaantumisaste



jelma, joka oli katsauskauden lopussa käytämätön. Rahoituksen nettorahavirta oli katsauskaudella yhteensä -225,4 miljoonaa euroa (-289,2). Rahoitustuotot olivat 4,8 miljoonaa euroa (-2,2) ja rahoituskulut olivat -83,6 miljoonaa euroa (-84,6).

Investoinnit

Bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 443,8 miljoonaa euroa (474,0), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon. Investointien rahavirta oli -478,2 miljoonaa euroa (-335,7) mukaan lukien ennakko-



maksut. Käyttöomaisuuden myyntien kassavirta oli 1,3 miljoonaa euroa (213,8). Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos oli -53,4 miljoonaa euroa (-81,8). Investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) nettorahavirta oli -513,2 miljoonaa euroa (-202,6).

Vuoden 2020 investointien (käyttöomaisuusinvestoinnit) rahavirran arvioidaan olevan noin 432 miljoonaa euroa mukaan lukien ennakkomaksut. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi

arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Luottomarkkinoiden tämänhetkinen suotuisa tilanne ja Finnairin hyvä velkapasiteetti tukevat tulevien käyttöomaisuusinvestointien rahoitusta kilpailukykyisin ehdoin. Yhtiöllä on 41 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 52 prosenttia koko laivaston 2 269,7 miljoonan euron tasearvosta.³

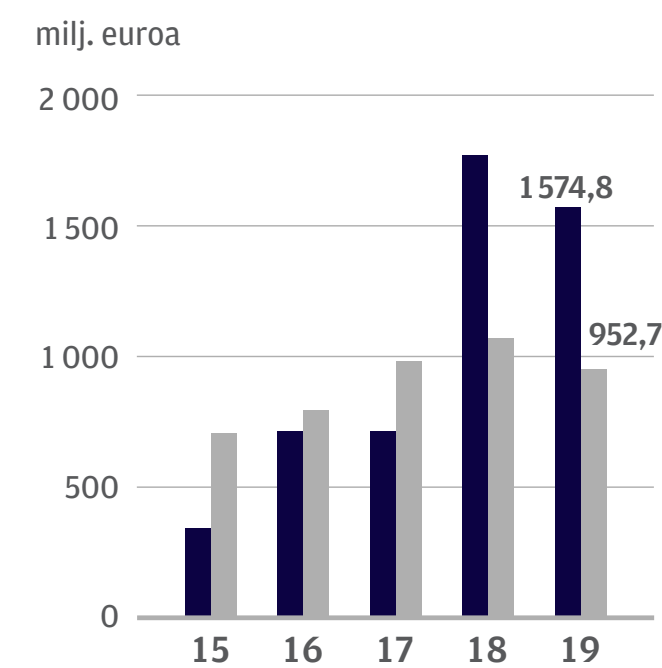
Osinkopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta

Finnairin osinkopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Yhtiön kulloinenkin tuloskehitys ja näkymät sekä rahoitustilanne ja pääomatarpeet pyritään ottamaan huomioon osingonjaossa.

Vuonna 2019 osakekohtainen tulos oli 0,49 euroa (0,70). Finnair Oyj:n jakel pois et varat olivat 434 179 503,56 euroa

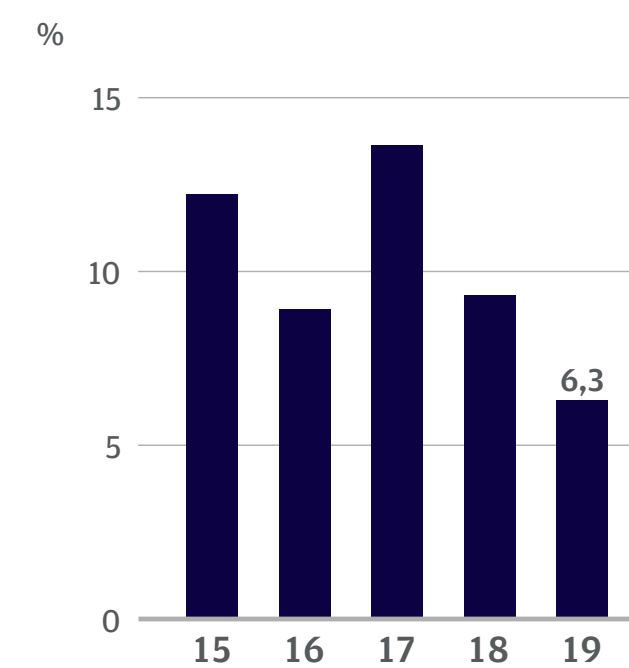
31.12.2019. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2019 jaetaan osinkoa 0,20 euroa osaketta kohden.

Korolliset velat ja kassavarat



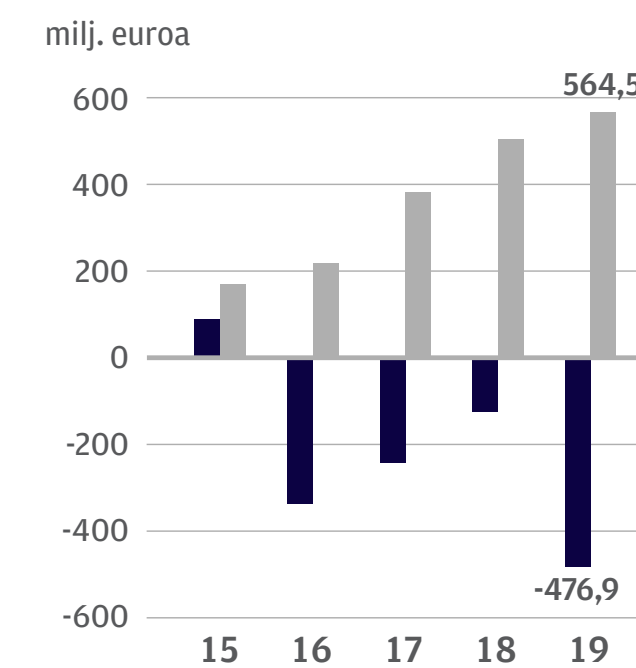
■ Korolliset velat
■ Kassavarat

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)



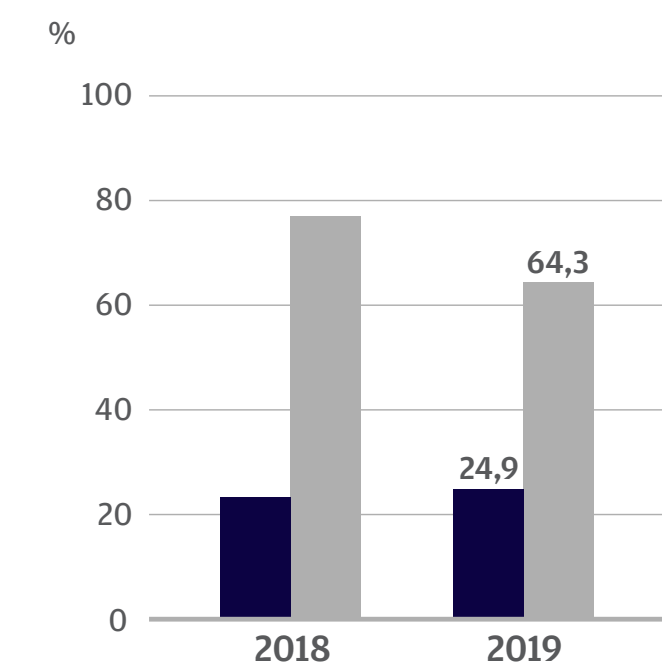
■ Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)
Taloudellinen tavoite: Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) vähintään 7 %. Tavoitetaso on yli 10 % yli syklin strategiakaudella 2020-2025.

Investointien rahavirta ja liiketoiminnan nettorahavirta



■ Investointien rahavirta*
■ Liiketoiminnan nettorahavirta
* Sisältää käyttöomaisuuden sekä tytäryhtiöosakkeiden hankinnat ja myynnit

Omavaraisuusaste ja nettovelkaantumisaste



■ Omavaraisuusaste
■ Nettovelkaantumisaste
Tavoite: Nettovelkaantumisaste enintään 175 %

³ Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.



LAIVASTO

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden 2019 lopussa Finnair operoi itse 59 lentokonetta, joista 22 oli laajarunkokoneita ja 37 kapearunkokoneita. Koneista 32 oli Finnair Aircraft Finance Oy:n omistamia ja 27 leasing-sopimuksilla vuokrattuja.

Viimeisen vuosineljänneksen lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 10,3 vuotta.

Laivastouudistus

Vuoden 2019 lopussa Finnair operoi neljäätoista vuosina 2015-2019 toimitettua A350 XWB -lentokonetta. Nyt voimassa olevan toimitusaikataulun mukaisesti loput viisi A350-lentokonetta toimitetaan seuraavasti: kaksi vuoden 2020 ensimmäisellä puoliskolla, kaksi vuonna 2021 ja yksi vuonna 2022. Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 730 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

Finnair aloittaa kapearunkolaivaston uusimisen strategiakaudella, joka ulottuu vuoteen 2025.

Syksyllä 2018 Finnair lisäksi tiedotti, että lentokoneiden suunniteltujen huoltotahtumien yhteydessä se valmistautuu vaiheittaiseen laajarunkokoneiden matkustamon uusimiseen. Uusimisen arvioidaan maksavan noin 200 miljoonaa euroa, ja se keskittyy vuosiin 2020 ja 2021. Finnair on tällöin tiedottanut myös lisäävänsä uuden Premium Economy -matkustusluokan laajarunkolaivastoonsa, mitä on käsitelty tarkemmin Strategia-osiossa.

Finnairilla on mahdollisuus sopeuttaa laivastonsa kokoa näkymien mukaisesti eri aikoihin päättyvien vuokrasopimusten avulla ja omistetun laivaston muutoksilla.

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)
Nordic Regional Airlines Oy (Norra) operoi 24 lentokoneen laivastoa Finnairin ostoliikenteenä. Kaikki lentokoneet on vuokrattu Finnair Aircraft Finance Oy:lta.

Finnairin operoima laivasto* 31.12.2019	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2018 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2019	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	8		7	1	18,6	
Airbus A320	174	10		8	2	17,4	
Airbus A321	209	19		4	15	8,6	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		4	4	10,2	
Airbus A350	297/336	14	2	9	5	2,8	5
Yhteensä		59	2	32	27	10,3	5
* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate). ** Sisältää JOLCO-rahoitetut (Japanese Operating Lease with Call Option) A350-koneet.							

Norran operoima laivasto* 31.12.2019	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2018 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2019	Tilaukset
ATR	68-72	12		6	6	10,4	
Embraer E190	100	12		9	3	11,5	
Yhteensä		24	0	15	9	11,0	
* Nordic Regional Airlines Oy:n lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).							

”VUODEN LOPUSSA FINNAIR OPEROI NELJÄÄTOISTA A350 XWB -LENTOKONETTA.”



STRATEGIA

Finnairin tavoitteena on kestävä, kannattava kasvu. Marraskuussa 2019 julkaistun päivitetyn, vuodet 2020–2025 kattavan strategian mukaisesti Finnair toteuttaa strategiaansa viidellä painopistealueella, jotka ovat reittiverkosto ja laivasto, operatiivinen laadukkuus, moderni ja laadukas lento-yhtiö, vastuullisuus sekä yhteinen kulttuuri ja toimintatavat.

Perustan strategian toteuttamiselle muodostavat operatiivisen toiminnan korkea laatu sekä turvallisuus, Helsingin ihanteellinen maantieteellinen sijainti, kasvavat päämarkkina-alueet, selkeät tavoitteet tuottojen kasvattamiseksi, moderni polttoainetehokas laivasto sekä vahva tase.

Finnairin hallitus on vahvistanut seuraavat tavoitteet strategiakaudelle 2020–2025:

- yli 7,5 %:n vertailukelpoinen EBIT yli syklin (kiintein valuuttakurssein ja polttoaineen hinnoin) 12–18 kuukauden siirtymäkauden jälkeen
- yli 10 %:n sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) yli syklin (kiintein valuuttakurssein ja polttoaineen hinnoin) 12–18 kuukauden siirtymäajan jälkeen

- yli 85 %:n täsmällisyys
- parantunut asiakkaiden nettosuositte-luindeksi ja henkilöstön nettosuositte-luindeksi

Finnair aikoo toteuttaa nämä tavoitteet kohdennetulla strategialla, joka hyödyntää Finnairin kotikentän, Helsingin, maantieteellistä etua Euroopan ja Aasian välisissä yhteyksissä.

Strategiakaudelle annettiin myös seuraava indikatiivinen lisäohjeistus:

- 3–5 %:n vuosittainen kapasiteetin kasvu (CAGR) tarjotuilla tuolikilometreillä mitattuna (ASK)
- likviditeetin optimointi, kuitenkin siten että kassavarat olisivat vähintään 15 % liikevaihdesta (31 % 31.12.2019)
- velkaantuneisuusaste (gearing) olisi enintään 175 % (64 % 31.12.2019)
- arvioidaan hybridilainan uusiminen nykyistä pienempänä
- arvioidaan omistettujen lentokoneiden osuuden lisäämistä lentokonerahoituksessa (suhteessa vuokrattuihin lentokoneisiin)
- Finnairin osinkopolitiikka pysyisi ennallaan.

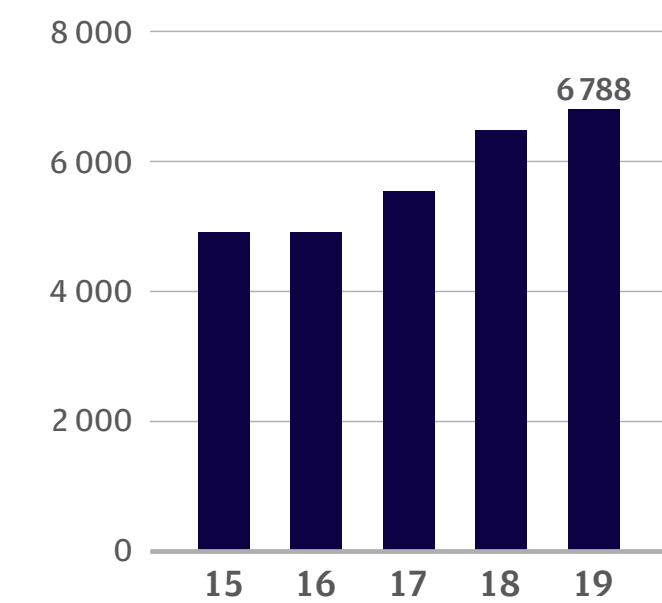
Reittiverkosto ja laivasto

Kiihdytetyn kasvun jälkeen Finnair tavoittelee markkinatasoista kasvua keskittyen erityisesti kannattavimpiin Aasian suurkaupunkeihin sekä Aasian ja Euroopan väli-seen vaihtomatkustukseen. Finnairin kapasiteetin odotetaan kasvavan noin 3–5 % vuosittain.

Vaihtomatkustus tuo Finnairin liikevaihdosta puolet ja lippumyynnistä jopa kaksi kolmannesta. Vaihtomatkuksesta kolme neljänneistä tulee Aasian ja Euroopan välistä liikenteestä. Kasvun nähdään jatkosakin tulevan erityisesti vaihtomatkuksesta, minkä vuoksi Finnair panostaa siihen myös vastaisuudessa.

Finnair hyödyntää edelleen kotikenttensä maantieteellistä sijaintia ja pyrkii käyttämään sitä mahdollisimman tehokkaasti. Tavoitteena onkin rakentaa Helsinki-Vantaan lennoille neljäs aalto, joka mahdollistaa sekä lentokoneiden että lentokenttäkapasiteetin paremman hyödyntämisen. Liikenteen kasvu sijoittuu lähinnä iltapäivän pääaallon ulkopuolelle. Lisäksi Finnair investoi uusiin lentokoneisiin, minkä johdosta kapea- ja laajarunkokoneiden suhdeluku paranee ja koko laivaston hyödyntäminen tehostuu.

Työsuhteessa olevan henkilöstön määrä vuoden lopussa



Suuntaa antava investointisumma on 3,5–4,0 miljardia euroa, josta kaksi kolmannesta suunnataan korvausinvestointeihin ja kolmannes kasvuun. Summa sisältää myös nykyiset 730 miljoonan euron investointisitoumukset.

Operatiivinen laadukkuus

Finnair on maailman turvallisimpien lentoyhtiöiden kärkikastissa. Turvallisuuskulttuuri sekä operatiivisen toiminnan tehokkuus, luotettavuus ja tuottavuus ovat kaiken tekemisen ytimessä. Jatkossa korostuvat jatkossa yhä voimakkaammin niin teknologian, automaation kuin datankin hyödyntäminen sekä yhdessä tekeminen yli organisaatiorajojen.

FINNAIR ESITTELI PÄIVITETYN STRATEGIANSA VUOSILLE 2020–2025.



”VASTUULLISUUS NÄKYY FINNAIRIN KAIKESSA TOIMINNASSA.”

Finnair on saavuttanut aiemmat kasvutavoitteensa, mutta sen on edelleen mahdollista parantaa tuottavuuttaan. Erityistä huomiota kiinnitetään sen vuoksi polttoainetehokkuuteen sekä täsmälliseen operointiin, joilla on suuri vaikutus niin kustannuksiin, tuottavuuteen kuin päästöihin ja asiakastytytyväisyyteenkin.

Täsmällisyydessä ja polttoainetehokkuudessa Finnairin tavoitteena on kehittyä yhdeksi johtavista lentoyhtiöistä sen sijaan, että Finnair olisi kilpailijoidensa kanssa samalla tasolla. Katso lisää [sivulta 28](#).

Moderni laatulento-yhtiö

Finnairin tavoitteena on olla moderni laatulento-yhtiö. Tavoite saavutetaan tarjoamalla asiakkaille entistä kattavampi kohde- ja tuotevalikoima, lisäämällä vuoroja sekä mahdollistamalla sujuva matkustaminen. Laaja kohde- ja tuotevalikoima yhdessä lisävurojen kanssa kattaa erilaiset asiakastarpeet, ja lisätuotteet mahdollistavat matkan räätälöinnin henkilökohtaisten tarpeiden mukaisesti. Finnairin tavoitteena on myös jatkossa panostaa jakelukanaviensa – niin Finnair.comin kuin matkatoimistojen käytössä olevan kanavan – kehittämiseen.

Noin 3,5–4,0 miljardin euron suuriset investoinnit pitävät sisällään myös uuden matkustamoluokan, Premium Economyn. Laajarunkolaivastoon vuoden 2020 viimeisestä neljänneksestä alkaen. Premium Economy -luokka tulee olemaan muusta matkustamosta erotettu osasto, jossa asiakkaille tarjotaan lisää tilaa ja matkustusmukavuutta sekä laadukasta palvelua. Uusi matkustusluokka lisätään kaikkiin kaukoliikennekoneisiin vuoden 2022 loppuun mennessä. Matkustamon suunnittelusta, palvelukonseptista ja kaupallisista näkökohdista kerrotaan enemmän vuoden 2020 aikana.

Vastuullisuus

Vastuullisuus on olennainen osa Finnairia ja siksi se näkyy Finnairin kaikessa toiminnassa.

Finnairin pitkän aikavälin tavoitteena on olla hiilineutraali. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi Finnair jatkaa muun muassa vuonna 2011 aloitettuja biopolttoainelentoja sekä kestävien polttoaineiden hyödyntämisen tutkimista, hyödyntää kierrätystä ja vähentää kertakäyttömuovijätettä, osallistuu vapaaehtoiisiin ja pakollisiin päästöhyvityk-

järjestelmiin sekä tavoittelee merkittäviä operatiivisia parannuksia, jotka johtavat polttoainetehokkaampaan lentämiseen.

Laivastoinvestointi ei vaikuta pelkästään asiakastytytyväisyyteen vaan on merkittävä panostus vastuullisempaan lentämiseen.

Finnairin tavoitteena on olla yksi vastuullisen lentämisen edelläkävijöistä, minkä vuoksi työstössä on parhaillaan vastuullisuussuunnitelma, joka esitellään yksityiskohtaisemmin vuoden 2020 ensimmäisellä puoliskolla.

Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat

Uuden strategian toteuttamiseen osallistetaan koko Finnairin henkilöstö, ja strategia onkin kiinteä osa työntekijöiden päivittäisiä työtehtäviä ja tavoitteita. Strategian toteuttamiseksi tärkeitä ovat aito yhdessä tekeminen, tavoitteellinen johtaminen ja uusien, tehokkaiden toimintatapojen, kuten agile ja lean, hyödyntäminen.

Asiakkaat arvostavat Finnairin palvelukulttuuria, mikä on nähtävissä Net Promoter Score (NPS) -tuloksessa. Finnair haluaa

kuitenkin parantaa asiakastytytyväisyyttä edelleen myös nykyisellä strategiakaudella. Katso lisää [sivulta 28](#).

Finnairin palveluksessa oli vuonna 2019 keskimäärin 6 771 (6 360) henkilöä eli 6,5 prosenttia enemmän kuin vertailuvuonna. Työsuhteessa olevien määrä nousi 326 henkilöllä eli 5,0 prosentilla vuonna 2019 ja oli joulukuun lopussa 6 788 (6 462). Finnairiin palkattiin 969 uutta työntekijää, jotka olivat pääasiassa matkustamohenkilöstöä, Aurinkomatkojen matkaoppaita sekä Helsinki-Vantaan lentoasemalla työskenteleviä lähtöporttivirkailijoita ja asiakaspalvelijoita. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 3,8 prosenttia (3,3). Finnairin konsernitason tapaturmataajuus LTIF (Lost Time Injury Frequency) oli 9,6 (11,7) ja sairauspoissaolojen määrä oli 4,62 prosenttia (4,24) vuonna 2019.

Finnair arvostaa hyvää yhteistyötä eri työntekijäryhmiä edustavien ammattiliittojen kanssa. Vuonna 2019 neuvoteltiin uusi Finnairin Suomen matkustamohenkilöstöä koskeva työehtosopimus Finnairia edustavan Palvelualojen työnantajat Palta ry:n ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT:n



välillä. Työehtosopimus on voimassa tammi-
kuun 2022 loppuun.

Vuoden lopussa Finnairilla tai Paltalla oli
uudelleenneuvoteltavina seuraavat työeh-
tosopimukset:

- Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliiton AKT:n kanssa Aurinkomatkojen henki-
löstöä koskeva sopimus. Sopimus on
voimassa huhtikuun 2021 loppuun asti.
- lentäjiä edustavan Suomen Liikenne-
lentäjäliitto SLL:n sopimus. Nykyinen
sopimus on voimassa maaliskuun
2020 loppuun asti.
- kentän asiakas- ja maapalvelun, rahdin,
tekniikan ja Finnair Kitchenin työnteki-
jöitä edustavan IAU:n sopimus. Nykyinen
sopimus oli voimassa 15. tammikuuta
2020 asti.
- ylempiä teknisiä toimihenkilöitä edus-
tavan ammattiliitto Pron sopimus.
Nykyinen sopimus on voimassa tammi-
kuun 2020 loppuun asti.
- lentoliikenteen toimihenkilöitä edus-
tavan ammattiliitto Pron sopimus.
Nykyinen sopimus oli voimassa tammi-
kuun 2020 loppuun asti.

- ylempiä toimihenkilöitä edustavan FINTO
ry:n sopimus. Nykyinen sopimus on
voimassa helmikuun 2020 loppuun asti.

Lisäksi Finnairilla on meneillään työeh-
tosopimusneuvottelut sen espanjalaista
matkustamohenkilöstöä edustavien liittojen
kanssa.



VASTUULLINEN FINNAIR – EI- TALOUEDELLISEN TIEDON RAPORTOINTI

Matkustaja- ja rahtiliikenteeseen erikoistuneena verkostolentoyhtiönä Finnairilla on hyvä asema hyödyntää Aasian ja Euroopan välisen lentoliikenteen markkinakasvua – mutta kasvu on perusteltua vain, jos Finnair voi samalla luoda pysyvää arvoa eri sidosryhmilleen vastuullisesti.

Finnair luoma lisäarvo osakkeenomistajille ja muille sidosryhmille perustuu siihen, että yritys:

- pystyy käyttämään ja kasvattamaan reitiverkostoaan vastuullisesti, tehokkaasti ja kannattavasti,
- kohtelee asiakkaita, työntekijöitä ja muita sidosryhmiä hyvin ja sitouttaa heidät yritykseen ja
- pystyy ottamaan toiminnassaan huomioon ympäristö- ja sosiaaliset tekijät sekä muut ulkoiset seikat.

Finnairin yritysvastuu näkyy Finnairin kaikessa toiminnassa ja heijastuu sen tarkoituksessa, strategiassa, missiossa, visi-

ossa ja arvoissa. Finnairin arvoja ovat välittäminen, yksinkertaistaminen, rohkeus ja yhdessä työskenteleminen. Vastuullisuus koskee kaikkea Finnairin toimintaa. Tämä heijastuu yhtiön strategiassakin; se tiivistää tavoitteeksi kestävän, kannattavan kasvun.

Yhtiön vastuullisuusstrategian tavoitteena on vähentää ympäristövaikutuksia ja kasvattaa taloudellista sekä sosiaalista hyötyä yhteiskunnalle. Vastuullisuustyön avainalueet ja strategiset tavoitteet jakautuvat seuraaviin teemoihin: ympäristö-, sosiaalinen ja taloudellinen vastuu. Finnair on sitoutunut noudattamaan toiminnassaan kansainvälistä ja paikallista lainsäädäntöä sekä eettisiä toimintaperiaatteita (Code of Conduct), jatkuvasti kehittämään yhtiön vastuullisuutta ja tukemaan YK:n kestävän kehityksen tavoitteita (Sustainable Development Goals).

Finnairin luoma lisäarvo osakkeenomistajille ja muille sidosryhmille on kuvattuna seuraavalla sivulla.





ARVONLUONTI

PANOKSET JA RESURSSIT

Henkilöstö ja osaaminen

6 771 työntekijää, koulutustunnit 52,0/työntekijä, ammattitaito

Taloudellinen

Oikaistu korollinen velka 1 573,7 miljoonaa euroa, oma pääoma 966,4 miljoonaa euroa

Aineeton

Liikenneoikeudet, ylilento-oikeudet, asiakastieto, laatusertifioinnit, reittiverkosto, brändi ja asiakkaiden mieltymykset

Sosiaalinen ja verkosto

Tavarantoimittajat ja yhteistyökumppanit, AJB/SJB-yhteishankkeet ja allianssiyhteistyö, jakelukanavat, yhteiskuntasuhteet

Laivasto ja infrastruktuuri

Moderni ja tehokas laivasto jossa 83 lentokonetta, COOL Nordic Cargo-rahtiterminaali, Helsinki hub -kenttä

Luonnonvarat

Lentopolttoaineen kulutus 1 132 219 tonnia, kiinteistöjen energiankulutus 190 230 GJ, uusiutuvat polttoaineet

VISIO, TARKOITUS JA MISSIO

ARVOT JA EETTISET TOIMINTAOHJEET



STRATEGISET PAINOPISTEALUEET

Reittiverkosto ja laivasto

Moderni laatulento-yhtiö

Operatiivinen laadukkuus

Vastuullisuus

Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat

TUOTTEET JA PALVELUT

Reittiverkosto

Yli 130 kohdetta Finnairin reittiverkostossa ja yli 1 000 kohdetta oneworldin reittiverkostossa

Matkustajien kuljetus

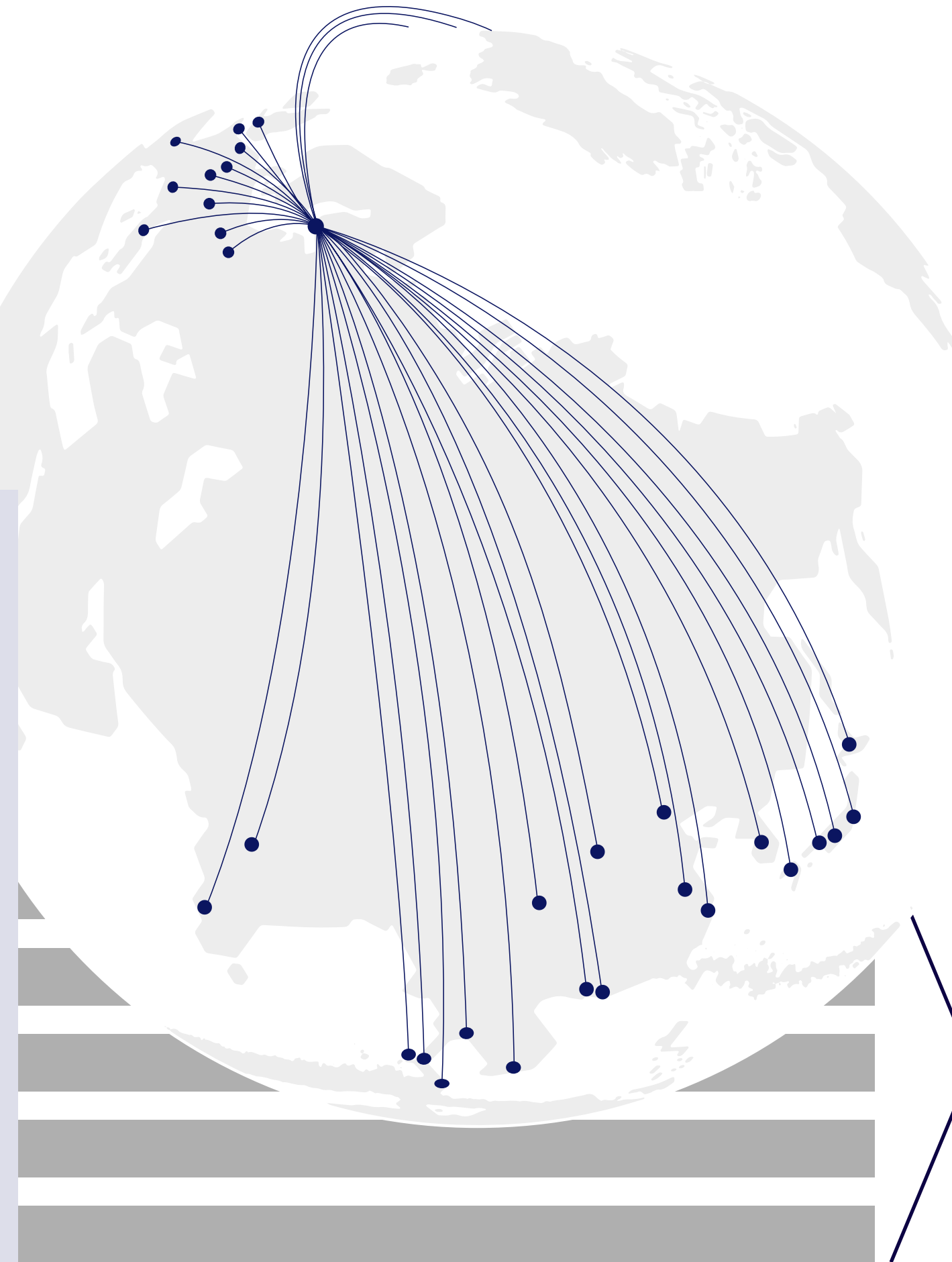
14,7 miljoonaa matkustajaa, lisäpalvelut

Rahdin kuljetus

173 282 tonnia

Matkapalvelut

Matkatuotteet, omatoimipaketit



ARVONLUONTI JA VAIKUTUKSET

Arvo yhteiskunnalle

Lentoyhteydet liike- ja vapaa-ajan matkustajille, vaikutus BKT:n, verot, innovatiiviset ja kestävät tuotteet

Arvo osakkeenomistajille

Markkina-arvo 753,4 miljoonaa euroa, sidotun pääoman tuotto (ROCE) 6,2 %

Arvo asiakkaille

Nopeimmat yhteydet Euroopan ja Aasian välillä, asiakastytyytyväisyys NPS 38, turvallinen ja luotettava toiminta

Arvo henkilöstölle

Palkat ja etuudet 530,9 miljoonaa euroa, henkilöstökokemus 3,66/5

Ympäristövaikutukset

Päästöt 3 566 409 tonnia (lentopetrooli), melu ja jätteet

TURVALLISUUS

TEHOKKUUS



ILMASTONMUUTOKSEN VAIKUTUSTEN ON TUNNISTETTU HEIJASTUVAN MUUN MUASSA LAINSÄÄDÄNNÖLLISIIN, MARKKINAPOHJAISIIN, TEKNOLOGISIIN JA MAINEESEEN LIITTYVIIN TALOUDELLISIIN TEKIJÖIHIN.

Finnairin vastuullisuuslähtökohdat

Finnairin vastuullisuus tiivistyy sen arvoihin, jotka ovat välittäminen, rohkeus, yksinkertaistaminen ja yhdessä työskentely. Finnairin eettinen toimintaohje (Code of Conduct) ja vastuullisen hankinnan periaatteet (Finnair Supplier Code of Conduct) muodostavat perustan sille, miten Finnair toimii vastuullisesti kaikessa liiketoiminnassaan. Arvot, eettiset toimintaohjeet ja niiden mukaiset toimintapolitiikat asettavat korkeat vaatimukset Finnairille ja sen työntekijöille kaikissa Finnairin toimintamaissa ja -ympäristöissä.

Finnairin vastuullisuusstrategian tavoitteena on varmistaa, että yhtiön keskeiset sidosryhmät hyväksyvät sen toiminnan. Lisäksi vastuullinen toiminta edistää osaltaan Finnairin brändin kehitystä ja tuottaa pitkällä aikavälillä lisäarvoa osakkeenomistajille. Osaltaan se myös suojelee Finnairia niiltä riskeiltä, joita ympäristösäännösten rikkominen, ilmastomuutos, ihmisoikeusrikkomukset tai hallintotavan puutteiden mahdollistamat ongelmat, kuten korruptio, voisivat aiheuttaa.

Finnairin merkittävimmät ympäristövaikutukset liittyvät polttoaineen kulutukseen, lentomeluun, yhtiön toimitilojen energiankulutukseen ja toiminnasta muodostuvaan

jätteeseen. Tärkeimmät sosiaalisen vastuun alueet koskevat turvallisuutta, henkilöstöä, asiakkaita sekä eettistä liiketoimintaa ja vastuullista hankintaa.

Finnair kunnioittaa YK:n ihmisoikeuksien julistusta sekä kansainvälisen työjärjestön (ILO) perussopimuksia. Finnair on myös allekirjoittanut YK:n Global Compact -aloitteen ja sitoutui samalla noudattamaan Global Compactin kymmentä vastuullisen yritystoiminnan periaatetta. Global Compact -sitoumuksen mukaisesti Finnair pyrkii ehkäisemään ihmisoikeusloukkauksia sekä tukemaan lapsityövoiman ja pakko työn torjuntaa niin omassa toiminnassaan kuin toimitusketjussaan. Finnair on raportoinut yritys vastuustaan GRI G4 -raportointiohjeiden mukaisesti vuodesta 2015 ja GRI-standardien mukaisesti vuodesta 2018.

Ympäristövastuu

Finnairin ympäristöjohtamisen tavoitteet määritellään yhtiön vastuullisuusstrategiassa sekä ympäristö- ja energiatehokkuuspolitiikassa. Finnairin ympäristövastuun johtaminen perustuu yhtiön ympäristöjohtamisjärjestelmään, joka noudattaa IATAn IEnvA- ja ISO 14001:2015 -standardia. Tässä johtamisjärjestelmässä Finnair on tunnisi-

tanut toimintansa merkittävimmät ympäristötekijät ja riskit. Järjestelmää arvioivat kansainvälisen ilmakuljetusliitto IATA:n valtuuttamat ulkopuoliset audittoijat.

Ilmastomuutokseen liittyvä riskien hallinta

Finnairin riskienarvioinnin prosessilla on tiiviit linkit yhtiön strategiseen prosessiin ja operatiiviseen tavoitteenasetantaan. Näin varmennetaan yhtenäinen näkymä kaikkiin riskeihin ja mahdollisuuksiin. Finnairin strategiaa arvioidaan ja päivitetään vuosittain perustuen kattaviin toiminnallisen ympäristön analyysieihin. Vastuullisuutta ja ilmastomuutoksen vaikutuksia arvioidaan eritoten niiden brändiarvon ja kustannusvaikutusten kannalta. Finnairin tuotevalikoiman vastuullisuutta arvioidaan jatkuvasti, jotta se täyttää asiakkaiden sille asettamat vaatimukset. Polttoainetehokas laivasto, mahdollisimman lyhyet lentoreitit, optimoitu reittiverkosto, operatiivisten toimintojen jatkuva parantaminen, osallistuminen vähähiilidioksidisten polttoaineiden kehitystyöhön ja parhaiden kompensointitapojen tutkiminen ovat Finnairin vastuullisuusstrategian ydintä.

Finnairin hallitus vastaa yhtiön strategisen suunnan asettamisesta ja valvoo sen täytän-

töönpanoa säännöllisesti, vähintään kerran vuodessa. Tämä kattaa myös yritys vastuullisuuden ja ilmastomuutoksen aiheuttamiin taloudellisiin vaikutuksiin reagoinnin. Yhtiön toimitusjohtaja osallistuu hallituksen kokouksiin ja hänellä on vastuu yhtiön toiminnasta ja siitä, että se on hallituksen asettaman suunnan ja strategian mukaista. Toimitusjohtaja johtaa yhtiön johtoryhmää (Executive Board) ja toimii täten hallituksen ja toimivan johdon välisenä linkkinä. Toimitusjohtaja vastaa strategiasta ja siten myös vastuullisuusstrategiasta ja ilmastomuutoksen aiheuttamien riskien hallinnan toimenpiteistä. Finnairin johtoryhmä arvioi vastuullisuusstrategiaa säännöllisesti ja on vastuussa sen tehokkaan täytäntöönpanon varmentamisesta ja seuraamisesta.

Finnairilla on käytössään systemaattinen riskienhallintaprosessi, joka perustuu COSO ERM (Enterprise Risk Management) -viitekehykseen. Prosessissa arvioidaan kaikki potentiaaliset riskit, mukaan luettuina ilmastomuutokseen liittyvät riskit ja niiden mahdolliset taloudelliset vaikutukset. Finnairin riskienhallinnan prosessi on kuvattu tarkemmin riskienhallinta-otsikon alla tämän raportin sivulla 34. Riskienhallintaprosessiin kuuluu myös yhtiön IEnvA-re-



ILMASTONMUUTOKSEN HAASTEET OVAT KESKEINEN OSA FINNAIRIN STRATEGIATYÖTÄ.

kisteröity (IATA Environmental Assessment Program) ympäristöjärjestelmä, jonka mukaan yhtiön ympäristövaikutukset ja niihin liittyvät riskit sekä mahdollisuudet tulee tunnistaa ja arvioida.

Riskienhallintatoimien riittävyys arvioidaan puolivuositain. Keskustelu mahdollisesti tarvittavista lisätoimista, niiden suunnittelu ja toimeenpanon päätökset tapahtuvat samalla, enintään puolen vuoden syklillä. Riskienhallintatoimet ovat liiketoimintayksiköiden ja tukitoimintojen vastuulla. Tästä seuraa, että toimeenpano on jatkuvaa ja osa yrityksen normaalia toimintaa. Yhtiön Risk Management & Compliance -toiminto avustaa toiminnallista organisaatiota systemaattisessa ja säännöllisessä ylhäältä alas ja alhaalta ylös tapahtuvassa riskienhallinnassa varmentaan ilmastomuutokseen liittyvien riskien kokonaisvaltaisen ymmärtämisen ja hallinnan. Risk Management & Compliance -toiminto myös varmentaa säännöllisesti eri riskikategorioiden riskienhallintatoimenpiteiden statuksen ja raportoi siitä hallitukselle. Tämä toimintatapa on luotu, jotta yhtiö voi varmentua siitä, että ilmastomuutokseen liittyvien riskienhallintatoimet ovat riittäviä ja että ne on hoidettu hyvin.

Mahdollisuudet ja haasteet

Finnair on tunnistanut ja arvioinut eräitä lyhyen (1-2 vuotta) ja keskipitkän (3-5 vuotta) aikavälin ilmastomuutokseen liittyviä mahdollisuuksia 1,5 asteen skenaariota vastaan. Alla on lueteltu näistä muutamia. Näiden mahdollisuuksien ei arvioitu vuonna 2019 päivitetystä arviossa tuovan vielä merkittäviä taloudellisia hyötyjä Finnairin liiketoiminnalle. Pidemmällä aikavälillä voi kuitenkin olla toisin. Logiikka tässä johtopäätöksessä oli se, että lentoliikennesektori yleisesti on erittäin huolestunut aiheesta ja toimiala tekee paljon yhteistyötä ja moni lentoyhtiöistä tavoittelee merkittävä toiminnan ympäristövaikutusten pienentämistä. Siten on haastavaa luoda nopeaa kilpailullista etua tällä aihealueella. Lisäksi nykyinen liiketoimintaympäristö luo rajoitteita erilaisten mahdollisuuksien hyödyntämiselle. Esimerkkeinä tästä ovat ruuhkainen Euroopan ilmatila ja lentokonevalmistajien kyky tuottaa nopeasti uusia lentokonetyyppejä markkinoille.

Esimerkiksi seuraavia ilmastomuutokseen liittyviä mahdollisuuksia on tunnistettu:

- Vähähiiliseen talouteen siirtymisen tuoma mahdollisuus: hyvä ympäristötoi-

minnan taso lisää asiakkaiden kiinnostusta yhtiötä kohtaan. Tuotteen ympäristömyönteisyys kilpailijoihin verrattua voi lisätä sitoutumista ja tuoda uusia asiakkaita. Tällä hetkellä asiakkaat arvostavat eniten lentolipun edullisuutta. Lisääntynyt ilmastotietoisuus voi muuttaa asiakkaiden halua valita ympäristöystävällisempi tai vastuullisempi vaihtoehto edullisuuden sijaan.

- Vähähiiliseen talouteen siirtymisen tuoma mahdollisuus: Yhteistyökumppanit, työntekijät ja ympäröivä yhteiskunta kokevat yhtiön, jolla on hyvä ilmastomuutostietoisuus, houkuttelevana ja kehittyvänä toimijana. Avaintekijöitä tällaiseen johtavan kestävä matkailun tarjoajan positioon ovat investoinnit uuteen teknologiaan, lyhyet kohteiden väliset lentoreitit ja kaikille uusille mahdollisuuksille avoin, tutkiva mieli.
- Vähähiiliseen talouteen siirtymisen tuoma mahdollisuus: Finnair näkee, että Helsingin maantieteellinen sijainti luo sille edun, sillä sen Helsinki-Vantaan kotikenttä kärsii vähemmän mahdollisista fyysisistä ilmastomuutoksen aihe-

uttamista uhista, kuten hirmumyrskyistä tai luonnonkatastrofeista. Helsinki-Vantaan lentokenttäoperaattori tarjoaa jo nyt erityisosaamista muun muassa runsaan lumisateen aikaan toimintaan.

Finnair on tunnistanut ja arvioinut lyhyen (1-2 vuotta) ja keskipitkän (3-5 vuotta) ja pitkän tähtäimen (>5 vuotta) taloudellisia riskejä, joita ilmastomuutos voi aiheuttaa. Riskienarvioinnissa on huomioitu todennäköisyys ja vaikuttavuus. Vuonna 2019 päivitetyn arvion mukaan ilmastomuutoksen uhkien ei ole tällä hetkellä todettu aiheuttavan merkittävää taloudellista vaikutusta. 1,5 asteen skenaariossa oletetaan, että varsinaiset ilmastomuutoksen aiheuttamat fyysiset uhat operatiiviselle toiminnalle jäävät kohtuullisen vähäisiksi ja suurimmat riskit kohdistuvat transitoriskeihin, jotka syntyvät vähähiiliseen talouteen siirtymisestä, esimerkiksi mahdollinen hiilidioksidin hinnannousu.

Esimerkkejä tunnistetuista potentiaalisista riskeistä:

- Fyysiset riskit: esimerkiksi äärimmäiset sääolot, joita aiheutuu ilmastomuutok-



sesta. Näitä olisivat kovat lumisateet, tiheät sumut, ilmakehän turbulenssit, kovat ukkoset ja hirmumyrskyt. Vaikka yhtiö ei pysty vaikuttamaan ilmastonmuutoksen aiheuttamiin fyysisiin uhkiin, voidaan niiden seurantaa ja ennustamista parantaa sekä varautua niihin poikkeustilannetoiminnan kautta. Finnair on ollut muun muassa mukana kehittämässä edistyksellistä keinoälyyn pohjautuvaa sääennustusta, ja tätä järjestelmää on jo testattu talvikaudella 2018/2019. Äärimmäisiä sääilmiötä vastaan Finnair voi laskea kilpailu- lueeseen luontaisen maantieteellisen sijaintinsa Helsingissä. Helsinki-Vantaan kenttäoperaattori on varautunut mahdollisiin koviin lumisateisiin kehittämällä erityistä lumiosaamista.

- **Transitoririski:** Ilmastonmuutokseen liittyvä lainsäädäntö lisääntyy ja siihen liittyvien vaatimustenmukaisuuden maksut kasvavat. Riski Euroopan päästökau-
pasta (EU ETS) aiheutuvien kustannusten kasvusta ja uuden globaalin sitoumuksen CORSIAn (Carbon Offsetting and Reduc-
tion Scheme for International Aviation) kasvavat kustannukset. Myös fossiilisen polttoaineen mahdollinen verotus ja/tai

kansalliset uusiutuvien polttoaineiden sekoitusvaatimukset voivat lisätä opera-
tiivisia kustannuksia. Jos säädökset ovat maakohtaisia, se heikentäisi lentoyhtiön kilpailutilannetta kansainvälisesti. Lainsäädännöllisten muutosten aiheut-
tamaa rahallista tai operatiivista vaikutusta on haastava arvioida, ja suurimmat riskit liittyvät uusiutuvien polttoaineiden sekoitusvaatimukseen, markkinapohjai-
siin päästökauppoihin, melulainsäädän-
töön ja muihin ympäristömaksuihin sekä näiden vaikutuksiin yhtiön kustannuskil-
pailukykyyn.

- **Transitoririski:** Negatiivisen maineen riski, jos ympäristöhaasteisiin ei vastata asianmukaisesti. Tämä riski voidaan nähdä sekä yhtiö- että toimialakohtai-
sena. Tästä voi seurata yhtiölle maine-
haittoja tai asiakkaiden asenteiden ja vaatimusten tiukentumista. Maineriskiä hallitakseen Finnair haluaa olla vastuul-
lisen matkustajan paras vaihtoehto ja myös kertoa valinnoistaan avoimesti. Yritysvastuu on keskeinen osa yhtiön uutta strategiaa.

On vaikeaa arvioida asiakkaiden kulutus-
käyttäytymisten yksityiskohtaisia taloudel-

lisia vaikutuksia. Nykytiedolla on kuitenkin arvioitu, että ilmastonmuutoksen uhka ei aiheuta merkittäviä taloudellisia mene-
tyksiä. Ilmastonmuutoksen vaikutusten on tunnistettu heijastavan muun muassa lain-
säädännöllisiin, markkinapohjaisiin, tekno-
logisiin ja maineeseen liittyviin taloudelli-
siin tekijöihin.

Ympäristötekoja

Lennonaikaiset päästöt ovat lentoyhtiön merkittävin ympäristövaikutus. Finnairin tärkein ympäristöteko onkin ollut inves-
toida jatkuvasti uuteen nykyaikaiseen laivastoon, joka on aina edellistä energiate-
hokkaampi ja hiljaisempi. Finnair on sitou-

tunut alan yhteisiin tavoitteisiin hiilineut-
raalista kasvusta vuodesta 2020 eteenpäin sekä päästöjen puolittamiseen vuoden 2005 tasosta vuoteen 2050 mennessä. Tämän lisäksi Finnair on uudessa vuoden 2020 alkupuoliskolla julkaistavassa vastuulli-
suusstrategiassaan asettanut pitkän aika-
välin tavoitteeksi hiilineutraaliuden. Nykyi-
seen tavoitteeseen vähentää päästöjä suhteessa myytyihin tonnikipometreihin 17 prosenttia vuoden 2013 tasosta vuoden 2020 loppuun mennessä Finnair ei arviois-
saan usko pääsevän. Vuoden 2019 lopussa toteuma oli 8,8 % ja Finnair ennustaa pääsevänsä 12-13 %:n vähenemään vuoden 2020 loppuun mennessä ja jäävänsä siten

Vuoden 2018 ja 2019 hiilidioksidikaasupäästöt:		
	2019	2018
Suorat (Scope 1) kasvihuonekaasupäästöt		
Lentäminen, t CO ₂	3 566 409	3 248 045
Maakalusto Helsinki-Vantaalla, t CO ₂	668	755
Yhteensä, t CO₂	3 567 078	3 248 800
Epäsuorat (Scope 2) kasvihuonekaasupäästöt		
Kiinteistöt, sähkö, t CO ₂	7 068	9 673
Kiinteistöt, lämpö, t CO ₂	6 205	8 434
Yhteensä, t CO₂	13 274	18 107
Muut epäsuorat (Scope 3) kasvihuonekaasupäästöt		
Polttoaineen kuljetus & tuotanto, t CO ₂	770 476	701 701
Liikematkustus, t CO ₂	326	485
Yhteensä, t CO₂	770 802	702 186
Kaikki yhteensä, t CO₂	4 351 153	3 969 093



tavoitteesta 4-5 prosenttiyksikköä. Suurin syy tähän on, että aikoinaan suunniteltua laivastouudistusta ei tunnetusti pystytty toteuttamaan alkuperäisen suunnitelman mukaisesti ja toisaalta yhtiön kiihdytetyn kasvun strategian vuoksi se ei alkuperäissuunnitelmien vastaisesti luopunut tietyistä koneistaan tuon ajanjakson aikana.

Uuden teknologian käyttöönoton ja polttoainekulutuksen vähentämisen lisäksi tarvitaan myös muita toimia vähentämään hiilidioksidipäästöjä. Keskipitkällä aikavälillä uusiutuvat, vaihtoehtoiset polttoaineet (sustainable aviation fuels) voivat tarjota lupaavia ratkaisuja vähäpäästöiseen lentämiseen.

Finnair liittyi vuonna 2019 tutkimushankkeeseen, jossa tarkastellaan teollisen mitta-kaavan hiilineutraalin polttoaineen valmistuksen (Power-to-X -teknologian) käytännön toteutettavuutta. Finnair on myös aktiivinen Nordic Initiative for Sustainable Aviation -työryhmässä, jossa joukko pohjoismaisia lentoyhtiöitä, lentokenttäoperaattoreita ja ministeriöitä työskentelee yhdessä lentokonevalmistajien kanssa ilmailualan biopolttoainekehityksen vauhdittamiseksi. Finnair käyttää jo kaikissa dieselkäyttöisissä maakalustoajoneuvoissaan Helsinki-Vantaalla uusiutuvaa dieseliä ja lisää biopolttoaineiden käyttöä lentokoneissaan. Vuonna 2019 biopolttoaineiden käyttö vähensi hiilidioksidipäästöjä 237 tonnia. Lisäksi Finnair

on mukana uudessa pohjoismaisessa hankkeessa, jossa edistetään sähkölentämisen kehitystä. Hankkeella on Pohjoismaiden Ministerineuvoston Nordic Innovation -rahoitus, ja se kokoaa yhteen pohjoismaisia lentoliikenteen toimijoita.

Taulukkoihin alla ja sivulla 28 on listattu yhtiön keskeisemmät tavoitteet, saavutukset ja ympäristöteot vuodelta 2019. Lisää aiheesta voi lukea Finnairin vastuullisuusraportista.

Sosiaaliset ja henkilöstöasiat

Finnair on merkittävä työnantaja, jonka sosiaalinen vastuu liittyy ennen kaikkea henkilöstöön ja työoloihin. Merkittävin henkilöstöön liittyvä riski on se, että Finnair ei kykenisi toteuttamaan strategiaansa inhimillisen pääoman riittämättömän laadun, sitoutumisen tai resursoinnin takia.

Finnairin henkilöstösuunnitelmat ja -politiikat kattavat kaikki olennaisiksi tunnistetut sosiaalisen vastuun näkökohdat, ja Finnairin vuosittainen henkilöstöksely WeTogether@Finnair auttaa yritystä seuraamaan tämän alueen kehitystä. Lisäksi henkilöstö-, yritysvastuu- ja riskinhallintaorganisaatiot tunnistavat ja arvioivat yhteiskuntavaikutuksia ja riskejä osana yhtiön yleistä riskinhallintaprosessia kahdesti vuodessa.



SUKUPUOLI ON VAIN YKSI ULOTTUVUUS FINNAIRIN MONIMUOTOISUUDEN AGENDALLA. MONIMUOTOISUUS TUO MYÖS TEHOKUUTTA.

Työturvallisuus ja työhyvinvointi

Työturvallisuuden vahvistaminen on yksi työhyvinvoinnin painopisteistä. Finnairilla on oma työturvallisuuspolitiikka, joka ohjaa työturvallisuuden johtamisjärjestelmän tavoitteita ja on käytössä yhtiönlaajuisesti. Työkyvyn johtaminen ja yleinen työhyvinvointi ovat henkilöstöstrategian ja -prosessien tärkeitä painopistealueita, sillä hyvinvoiva henkilöstö on tuottavaa ja innovoivaa. WeTogether@Finnair -henkilöstökokeimuksen kokonaisarviointissa mitataankin Finnairin henkilöstön itse kokemaa yleistä työhyvinvointia.

Työturvallisuudessa Finnairin pitkän aikavälin tavoitteena on tapaturmattomuus sekä yhtiön omassa toiminnassa että sen yhteistyökumppaneiden ja alihankkijoiden toiminnassa. Finnairin konsernitason tapaturmataajuus LTIF (Lost Time Injury Frequency) laski 17,9 prosenttia vuonna 2019 9,6:een (11,7). Sairauspoissaolojen määrä oli vertailujakson tasolla, 4,62 prosenttia (4,24).

Strategisen työkykyjohtamisen tehostamiseksi Finnair on toteuttanut työkykyä tukevia prosesseja. Esimerkiksi vakavan sairauden sattuessa tavoitteena on tarjota työnteki-

jälle mahdollisuus kuntoutua takaisin entiseen työhönsä tai löytää uusi ura Finnairissa tai sen ulkopuolella. Painopiste on ennaltaehkäisyssä, ja siksi Finnair tarjoaa ja kehittää esimiehille työkaluja varhaisten työkyvyn heikkenemisen merkkien tunnistamiseen.

Finnairilla on nollatoleranssi kiusaamiseen ja kaikenlaiseen häirintään. Henkilöstön kanssa on sovittu toimintatapoja ja menettelyjä häirinnän ja epäasianmukaisen käytöksen estämiseksi. Viestintää näistä teemoista lisätään edelleen. Yhtiö on kouluttanut sisäisiä sovittelijoita, jotka tuovat ongelmanratkaisutaitoja konfliktitilanteisiin parantaen työilmapiiriä ja eri osapuolten välistä ymmärrystä. Finnair tarjoaa myös Harmonisesti työpaikalla -verkkokurssin kaikille työntekijöille.

Monimuotoisuus, tasa-arvo ja syrjimättömyys

Finnair ei syrji ketään sukupuolen, iän, etnisen tai kansallisen alkuperän, kansalaisuuden, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteiden, terveydentilan, vammaisuuden, sukupuolisen suuntautumisen tai muiden henkilökohtaisten ominaisuuksien tai seikkojen perusteella.

Finnair tarjoaa yhtäläiset työnhaku-, työn-teko- ja urakehitysmahdollisuudet kaikille ja toteuttaa Suomen tasa-arvolain mukaista samapalkkaisuutta. Finnair antaa sekä miehille että naisille yhtäläiset mahdollisuudet tasapainoiseen työ- ja perhe-elämään. Yhtiön tasa-arvo- ja yhdenmukaisuustyöryhmä päivittää sisäisesti ja ulkoisesti julkaistua Finnairin Tasa-arvo- ja yhdenmukaisuussuunnitelmaa säännöllisesti. Viimeksi ohjelmaa päivitettiin vuonna 2018.

Vuonna 2011 Finnair allekirjoitti Yhdistyneiden Kansakuntien naisten vaikutusvaltaa koskevat periaatteet, joissa annetaan ohjeita naisten vaikutusmahdollisuuksien lisäämiseksi työpaikoilla, markkinoilla ja yhteisössä. Finnair on allekirjoittanut myös Finnish Business & Society ry:n (FIBS) monimuotoisuus-sitoumuksen, joka on lupaus johtamisen ja palvelukäytäntöjen kehittämisestä siten, että ne tukevat monimuotoisuutta sen omassa organisaatiossa. Vuonna 2019 Finnair allekirjoitti IATAn aloitteen 25by2025, jossa yhtiö sitoutuu, että vuoteen 2025 mennessä jokaisessa työryhmässä on vähintään 25 % naisia, tai sukupuolien välistä tasa-arvoa lisätään työryhmissä 25 %.

Yhdenvertaisuus ja syrjimättömyys ovat osa Finnairin arvopohjaa, ja Finnair on sitoutunut tarjoamaan yhdenvertaisia mahdollisuuksia asiakkailleen, henkilöstölleen ja yhteistyökumppaneilleen. Toimimalla yhdessä Paralympiakomitean kanssa, Finnair saa arvokasta tietoa palvelujensa saavutettavuudesta sekä kehitystarpeista. Erityistä huomiota kiinnitetään palvelujen ja suunnittelun kehittämiseen siten, että ne olisivat kaikkien asiakkaiden saavutettavissa.

Asiakaskokemus

Finnairin sosiaalisen vastuun toinen olennainen teema ovat asiakkaat. Keskeisiä osa-alueita ovat matkustajien hyvinvointi ja turvallisuus, asiakastyytyväisyys sekä täsmällisyys. Olennaiset riskit tällä alueella liittyvät siihen, että Finnair ei pystyisi varmistamaan asiakkaiden turvallisuutta ja hyvinvointia tai ylläpitämään asiakastyytyväisyyttä.

Turvallisuus on Finnairin kaikessa tekemisessä keskeisin prioriteetti. Lentoturvallisuus ja sen priorisointi ovat osa jokaista päätöksentekovaihetta. Finnair ylläpitää ja kehittää jatkuvan kehittämisen periaatteita noudattaen turvallisuusjärjestelmäänsä SMS:ää (Safety Management System). Se



kattaa kokonaisvaltaisesti koko lentoturvallisuusalueen: politiikan, riskien ja muutosten hallinnan, koulutukset ja kommunikoinnin sekä toimintojen jatkuvan auditoinnin. Useat viranomaismääräykset ja standardit aset-tavat Finnairin turvallisuustoiminnan mini-mivaateet, jotka yhtiö pyrkii ylittämään joka alueella.

Yksi keskeinen Finnairin turvallisuusjärjestelmän elementti on koko henkilöstön kattava turvallisuusraportointi. Yhtiö kannustaa henkilöstöään sekä alihankkijoitaan aktiivisesti raportoimaan havaitse-mansa turvallisuutta mahdollisesti heiken-tävät asiat. Jokainen raportti analysoidaan, luokitellaan ja arvioidaan riskiperustai-sesti, mihin perustuen aloitetaan tarvit-tavat korjaavat ja ennaltaehkäisevät toimet. Raporttoijille viestitään tapausanalyysin lopputuloksista. Subjektiiivisen raportoinnin ohella Finnair seuraa ja analysoi laajasti objektiivisia indikaattoreita, muun muassa lentodataa. Jatkuva seuranta ja analysointi mahdollistavat riskitason läpinäkyvyyden kaikilla osa-alueilla, mikä mahdollistaa aktii-visen reagoinnin, jos pienikin indikaatio osoittaa turvallisuustason muutosta.

Vahva turvallisuuskulttuuri, objektiivinen oman toiminnan tarkkailu, jatkuva paran-taminen ja korjaavien toimien läpivienti sekä avoin vuoropuhelu Finnairia valvovan viranomaisen kanssa varmistavat turval-lisen ja laadukkaan lento-operoinnin. Hyvä esimerkki Finnairin turvallisuustoiminnan korkeasta tasosta vuonna 2019 oli joka toinen vuosi tehtävä ulkopuolinen IOSA-au-ditointi (IATA Operational Safety Audit), jossa ei noussut esiin yhtään turvallisuus-poikkeamaa.

Finnair toteuttaa jatkuvasti toimia, joiden tavoitteena on huomioida matkustajien erilaiset tarpeet aina vain paremmin. Tämä näkyy esimerkiksi varausjärjestelmän ja lennonaikaisen viihdejärjestelmän kehittä-misessä. Viihdejärjestelmässä on myös oma kanavansa Finnairin vastuullisuudesta viesti-miseksi.

Finnair kerää jatkuvasti asiakastyytyväi-syyspalautetta. Kyselytulokset ja muu asia-kaspalaute raportoidaan kullekin yksikölle vähintään kerran kuukaudessa. Vuonna 2019 Finnairin asiakastyytyväisyyttä mittaava nettosuositte-lutulos oli 38 (47)⁴. Asiakaspa-lautetta hyödynnetään muun muassa asia-kaskokemuksen strategisten tavoitteiden

ja kehityssuunnitelmien määrittelyssä sekä tavoitteiden asettamisessa Finnairin kump-paneille ja henkilöstölle.

Finnairin uusi pitkän aikavälin tavoite lentojen täsmällisyydelle on yli 85 %. Vuonna 2019 Finnairin lentojen täsmällisyys oli 79,3 prosenttia (79,7).

Ihmisoikeudet ja vastuullinen hankinta

Finnairin omiin toimintoihin ei liity merkit-täviä suoria ihmisoikeusriskejä tai -vaiku-tuksia. Välillisiä riskejä ja mahdollisia seurauksia on kuitenkin toimitusketjussa ja ulkoistetuissa toiminnoissa.

YK:n Global Compact -aloitteen sitoumuk-sensa mukaisesti Finnair pyrkii ehkäisemään ihmisoikeusloukkauksia sekä pakkotyön tai lapsityövoiman käyttöä sekä omassa toimin-nassaan että toimitusketjussaan. Finnairilla on omat hankintatoimen eettiset toimin-taperiaatteet (Supplier Code of Conduct) tavaroiden ja palvelujen toimittajille, ja se odottaa kaikkien alihankkijoiden ja kumppa-niensa noudattavan näitä toimintaperiaat-teita tai olennaiselta osin vastaavia eettisiä standardeja. Finnair edellyttää lisäksi, että sen kumppanit ja alihankkijat noudattavat

YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen periaatteita sekä paikallista lain-säädäntöä. Hankinnan eettisiä periaatteita täydentää Finnairin vastuullisen hankinnan käsikirja, joka sisältää sisäisiä soveltamisoh-jeita.

Finnair tekee yhteistyötä useiden yhteis-työkumppaneiden kanssa riskien arvioinnin sekä sosiaalisen vastuun ja ihmisoikeuksien toteutumisen parantamiseksi toiminnas-saan ja toimitusketjussaan. Se on ottanut käyttöön hankintaprosesseissaan yhdessä **oneworld**-allianssin kanssa valitun SEDEX-auditointityökalun riskienhallinnan, sosi-aalisten vaikutusten arvioinnin ja toimi-tusketjun jäljitettävyyden parantamiseksi. Finnair osallistuu aktiivisesti kansainvälisen siirtolaisjärjestö IOM:n (International Orga-nisation for Migration) ja IATAn toimintaan ihmiskaupan torjumiseksi ja ehkäisemiseksi sekä ihmisoikeuksien edistämiseksi lentoli-i-kenteessä.

Kesäkuussa 2018 Finnair allekirjoitti IATA:n päätöslauselman pakkotyön ja ihmiskaupan torjumiseksi ja julkisti Finnairin pakko-työtä ja ihmiskauppaa koskevan lausuman (Finnair modern slavery and trafficking statement). Finnair on sitoutunut koulutta-

⁴ Asiakastyytyväisyystutkimus uudistettiin vuoden 2019 alusta lähtien, mistä johtuen vuoden 2018 aineisto ei ole täysin vertailukelpoinen vuoden 2019 aineiston kanssa. Uudistetussa tutkimuksessa NPS lasketaan kaikkien asiakkaiden vastauksista, kun taas vuonna 2018 NPS perustui ainoastaan Finnair Plus - asiakkaiden vastauksiin ja tästä syystä johtuen tulokset vuosien 2018 ja 2019 välillä eivät ole vertailukelpoisia keskenään.



maan ja lisäämään tietoisuutta tästä vakavasta aiheesta matkustamo- ja kenttähenkilökunnan keskuudessa. Vuonna 2019 Finnair jatkoi SEDEX-yhteistyötä ja yhteensä noin 80 keskeistä alihankkijaa ovat toteuttaneet SEDEXin itsearvioinnin.

Finnairilla on eettinen palautekanava (Finnair Ethics Helpline), jossa eettisiin liiketoimintaperiaatteisiin liittyviä asioita voi raportoida. Kanava on avoin sekä sisäisille että ulkoisille sidosryhmille. Vuoden 2019 aikana palautekanavaan ei tullut olennaisia väärinkäytöksiä koskevia ilmoituksia, eikä yhtiössä ollut meneillään näihin liittyviä tutkimuksia.

Korruption ja lahjonnan torjunta

Korruption vastaiset käytänteet on kuvattu Finnairin eettisissä toimintaohjeissa (Code of Conduct), hankinnan eettisissä toimintaperiaatteissa (Supplier Code of Conduct) sekä lahjontaa, vieraanvaraisuutta ja viranomaisten kestitystä koskevista konsernitason ohjeista. Finnairin eettisissä toimintaohjeissa korruptio on käsitelty erikseen, ja lahjusten vastaanottaminen ja antaminen on ehdottomasti kielletty. Vuoden 2019 aikana Finnair jatkoi koulutusta eettisistä toimintaperiaatteista henkilöstön vuorovaikutteisissa

työpajoissa, ja kaikki uudet työntekijät saivat niitä koskevan pakollisen verkkokurssin suoritettavakseen.

Finnair edellyttää alihankkijoilta olennaisilta osin samanlaisten eettisten normien noudattamista, kuin Finnair noudattaa omassa toiminnassaan. Finnairin selkeät hankinnan eettiset toimintaperiaatteet varmistavat hankintojen eettisyyden, mukaan lukien korruption nollatoleranssin. Hankinnan eettisiä toimintaperiaatteita täydentää Finnairin vastuullisen hankinnan käsikirja, jossa on sisäisiä soveltamisohjeita. Finnairin tavoitteena on sisällyttää sen hankinnan eettiset toimintaperiaatteet kaikkiin uusiin toimitus- ja alihankintasopimuksiin sekä myös nykyisopimuksiin sitä mukaa, kuin niitä uusitaan. Finnair ei tue poliittisia puolueita tai henkilöitä.

Korruptioon liittyvien riskien tunnistaminen ja arviointi ovat osa yhtiön ja sen liiketoimintayksiköiden yleistä riskinarviointia, ja Finnairin liiketoimintayksiköt tekevät korruptioriskianalyysin osana yhtiön yleistä riskikartoitusta. Vaikka Finnairin omiin toimintoihin ja palveluihin ei näiden arvioiden perusteella liity suurta korruptioriskiä, se pyrkii joka tapauksessa sisällyttämään

vastuulliset liiketoimintakäytännöt kaikkiin toimintansa osa-alueisiin. Korruption torjuntaan osallistuu Finnairissa koko henkilöstö, mutta erityisesti liiketoimintayksiköiden vastuuhenkilöt, vaatimuksenmukaisuus (compliance) ja sisäinen tarkastus, valvovat yhtiön ohjeiden noudattamista.

Finnairilla on eettinen palautekanava (Finnair Ethics Helpline), jossa eettisiin liiketoimintaperiaatteisiin liittyviä asioita voi raportoida. Kanava on avoin sekä sisäisille että ulkoisille sidosryhmille. Vuoden 2019 aikana palautekanavaan ei tullut olennaisia korruptiota koskevia ilmoituksia, eikä yhtiössä ollut meneillään näihin liittyviä tutkimuksia.



Tärkeimmät vastuullisuuden tunnusluvut

Aihealue	Tavoitteet ja mittarit	Toteuma		Keskeiset toimenpiteet vuonna 2019
		2019	2018	
Ympäristövastuu	Hiilidioksidipäästöt/RTK laskevat 17 % 2013–2020, kumulatiivinen toteuma vuoden 2013 tasoon	-8,8	-8,1	Otettiin käyttöön kaksi uutta Airbus A350 -lentokonetta (yhteensä 19), tehtiin kolme biopolttoainelentoa, parannettiin operatiivisia toimintoja lentokoneen painon vähentämiseksi (mm. polttoaineen ja juomaveden tankkausmäärien rationalisointia ja rahdin tehokkaampaa lastaamista) ja lentämisen proseduureja kehitettiin edelleen (mm. liukulaskeutumisten määrä kasvoi ja yksimoottorirullauksia lisättiin)
	Hiilidioksidipäästöt/ASK laskevat, muutos edelliseen vuoteen	-1,4	-2,5	
	Vähennetään kertakäyttöisten muovien käyttöä Kitchenissä 50 % vuoden 2022 loppuun mennessä	-23,4	-2,3	Ns. maitonappien tarjoilua vähennettiin, lämpimien tarjoiluiden kertakäyttövuokia vaihdettiin muovista kartonkiin, matkapakkausten muovitus poistettiin ja lennolla myytävien Nordic Kitchen -tuotteiden pakkauksiin suunniteltiin vastuullisempi uusi design
	50 % Kitcheniin tulevista muoveista kierrätetään vuoden 2022 loppuun mennessä	13,8	3,6	Kiertotalouden periaatteiden sisällyttämistä tuotesuunnitteluun jatkettiin (esim. sekä business-luokan tohvelit että tarjoilun salaattikupit valmistetaan jo kierrätetystä PET-muovista ja tarjoilun muovikupit tulevat olemaan samaa materiaalia 5/2020 lähtien)
Sosiaalinen vastuu	Saapumistäsmällisyys yli 85 %	79,3	79,7	Jatkettiin Most Reliable Airline -projektia (esim. nopean käännöksen toimintamalli, aikataulusuunnittelun prosessi, poikkeustilanteiden aikainen palvelu) Läheinen huonojen sääolojen toimintamallin kehitysyhteistyö jatkui lentokenttätoimija Finavian kanssa
	Asiakastyytyväisyys/NPS nousee edellisvuodesta	38*	47	siakaspalvelun digitaalisia työkaluja kehitettiin edelleen (esim. poikkeustilanteiden hallinta, asiakaspalvelu, aterioiden ennakkotilaus, Chabla-palvelu kuulorajoitteisille)
	WeTogether@Finnair henkilöstökokemuksen kokonaisarvosana nousee edellisvuodesta	3,66	3,77	Osaamisen ja johtamisen kehittämistä jatkettiin, kehitettiin uusi henkilökunnan oppimisolusta, kehitettiin uusi Harmoninen työpaikka -viitekehys, aloitettiin uusi päihteiden väärinkäyttöä estävä ohjelma, työturvallisuusjohtamisjärjestelmän toinen implementointivaihe saatiin päätökseen
	Sairauspoissaoloja vähemmän kuin edellisenä vuonna	4,62	4,24	
	Tapaturmataajuus (LTIF) alle 10,0	9,6	11,7	
Eettiset toimintatavat	Eettisten ohjeiden tuntemus WeTogether@Finnair -kyselyssä vähintään 4 asteikolla 1–5	4,14	4,24	Henkilöstön jatkuva koulutus, eettinen palautekanava Finnair Ethics helpline uudistettiin

* Asiakastyytyväisyystutkimus uudistettiin vuoden 2019 alusta lähtien, mistä johtuen vuoden 2018 aineisto ei ole täysin vertailukelpoinen vuoden 2019 aineiston kanssa. Uudistetussa tutkimuksessa NPS lasketaan kaikkien asiakkaiden vastauksista, kun taas vuonna 2018 NPS perustui ainoastaan Finnair Plus – asiakkaiden vastauksiin ja tästä syystä johtuen tulokset vuosien 2018 ja 2019 välillä eivät ole vertailukelpoisia keskenään.

Lue lisää Finnairin vastuullisuudesta englanninkieliseltä yritys vastuusivuiltamme [verkkosivuiltamme](#)



MUUTOKSET YHTIÖN JOHDOSSA



Finnairin toimitusjohtaja Topi Manner aloitti tehtävässään 1.1.2019. Manner siirtyi Finnairille Nordeasta, jossa hän on toiminut johtoryhmän jäsenenä ja vastannut Personal Banking -liiketoiminta-alueesta.

Finnairin hinnoittelusta ja tuottojen optimoinnista vastaava johtaja Mika Stirkkinen nimitettiin kaupallisen yksikön väliaikaiseksi vetäjäksi ja johtoryhmän väliaikaiseksi jäseneksi 1.1.2019, koska entinen kaupallisen yksikön vetäjä ja Finnairin johtoryhmän jäsen Juha Järvinen jätti yhtiön vuoden 2018 lopussa.

Finnair nimitti 16.4.2019 johtoryhmäänsä kaksi uutta jäsentä: yhtiön kaupalliseksi johtajaksi nimitettiin Ole Orvér ja yhtiön strategiajohtajaksi Nicklas Ilebrand. Molemmat aloittivat uusissa tehtävissään 1.5.2019. Ole Orvér on tehnyt pitkän, kansainvälisen uran eri lentoyhtiöissä, pääasiassa strategia- ja verkostosuunnittelun sekä myynnin johtotehtävissä. Nicklas Ilebrand on aiemmin toiminut Nordeassa pääasiassa strategia- sekä tuote- ja liiketoiminnan kehitystehtävissä sekä kansainvälisissä konsultointitehtävissä McKinseyllä. Hän on ollut myös useiden yhtiöiden hallituksissa.

Vuoden kolmannella neljänneksellä Finnairin johtoryhmässä vaihtui kolme jäsentä.

Finnairin talousjohtaja Pekka Vähähyyppä jätti tehtävänsä 1.7.2019, ja hänen seuraajansa Mika Stirkkinen aloitti talousjohtajana samana päivänä. Stirkkinen on lisäksi aiemmin toiminut useissa taloushallinnon johtotehtävissä Finnairilla.

Finnairin henkilöstöjohtaja Eija Hakakari sekä Finnairin Chief Digital Officer Katri Harra-Salonen jättivät tehtävänsä 30.9.2019. Hakakarin seuraajaksi nimetty Johanna Karppi ja Harra-Salosen seuraajaksi nimetty Tomi Pienimäki aloittivat tehtävissään 1.10.2019. Karppi siirtyi tehtäväänsä Terveystalon henkilöstöjohtajan paikalta ja hän on aiemmin toiminut henkilöstöhallinnon johtotehtävissä muun muassa Rautaruukissa sekä Orionilla. Pienimäki on aikaisemmin toiminut muun muassa Vincitin ja Jollan toimitusjohtajana sekä Itellan ja Hackmanin chief information officerina.



OSAKKEET JA OSAKKEEN- OMISTAJAT

Osakkeet ja osakepääoma
Finnairin kaupparekisteriin 31.12.2019 merkitty osakemäärä oli 128 136 115 osaketta ja rekisteröity osakepääoma 75 442 904,30 euroa. Yhtiön osakkeet noteerataan Nasdaq Helsingissä. Yhtiökokouksessa kullakin osakkeella on yksi ääni.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto
Finnairin markkina-arvo oli vuoden 2019 lopussa 753,4 miljoonaa euroa (907,8) ja päätöskurssi 31.12.2019 oli 5,88 (7,09 euroa). Vuoden aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 8,56 euroa, alin kurssi 5,50 euroa ja keski-kurssi 7,02 euroa. Osakkeita vaihdettiin 36,8 miljoonaa kappaletta yhteensä 257,7 miljoo-nalla eurolla.

Avainluvut – Osake		2019	2018	2017	2016	2015
Oma pääoma/osake	euroa	7,57	7,20	7,95	6,73	5,69
Osingot tilikaudelta*	milj. euroa	26	35	38	13	0
Osinko/osake*	euroa	0,20	0,274	0,30	0,10	0,00
Osinko tuloksesta*	%	40,8	39,3	24,4	18,2	0,0
Efektiivinen osinkotuotto*	%	3,4	3,9	2,3	2,5	0,0
Liiketoiminnan rahavirta/osake	euroa	4,43	3,94	3,00	1,73	1,34
Hinta/voitto-suhde (P/E)		12,12	10,17	10,43	7,32	9,46

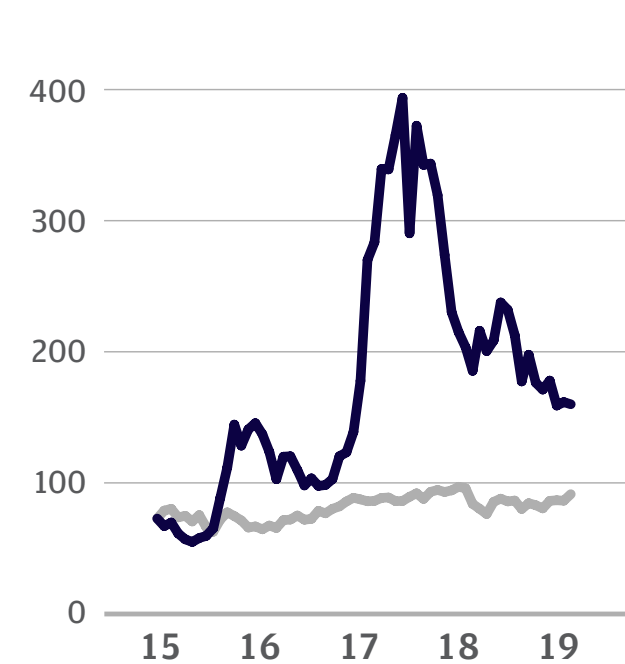
* Tilikauden 2019 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.

Finnairin osake 2015–2019



■ Keskihinta

Vertailu Nasdaq Helsinki yleisindeksi



■ Finnair
■ Nasdaq Helsinki yleisindeksi

Vertailu eurooppalaiset lentoyhtiöt



■ Finnair
■ Bloomberg Europe Airline Index



Osakkeenomistajat

Finnairin osakkeenomistajien lukumäärä kasvoi 9,8 prosenttia 27 018 osakkeenomistajaan vuonna 2019 (pois lukien hallintarekisteröidyt omistukset). Finnairin osakkeita omistavien suomalaisten kotitalouksien määrä nousi 23 864:stä 26 210:een, ja samalla kotitalouksien yhteenlaskettu omistusosuus kasvoi 5,9 prosenttia. Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus vuoden 2019 lopussa oli 13,9 prosenttia (18,4).

Liputusilmoitukset

Vuonna 2019 ei annettu liputusilmoituksia.

Valtion omistus

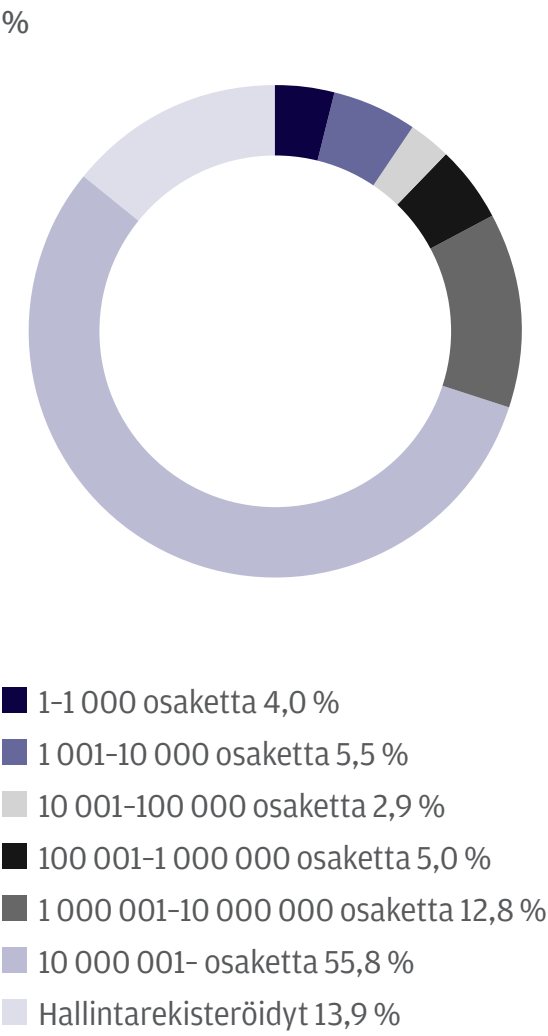
Vuoden 2019 lopussa Suomen valtio omisti 55,8 prosenttia Finnairin osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Eduskunnan 20.6.1994 tekemän päätöksen mukaan valtion tulee omistaa Finnair Oyj:n osakkeista yli puolet. Omistuksen laskeminen tämän osuuden alle edellyttää eduskunnan päätöksen muuttamista.

Johdon osakkeenomistus

Vuoden lopussa Finnairin hallituksen jäsenet eivät omistaneet lainkaan Finnairin

osakkeita. Toimitusjohtaja Topi Manner omisti 37 538 osaketta ja yhtiön johtoryhmän jäsenet, toimitusjohtaja mukaan lukien, omistivat yhteensä 249 207 osaketta 31.12.2019, mikä edusti 0,19 prosenttia osakkeista ja niiden tuottamista äänistä.

Omistuksen jakaantuminen omistusmäärittäin



Finnair oyj:n suurimmat osakkeenomistajat 31.12.2019

	Osakkeet kpl	%	Muutokset 2019
1 Suomen valtio/ Valtioneuvoston kanslia	71 515 426	55,8	0
2 KEVA	6 250 875	4,9	0
3 Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Varma	3 261 933	2,5	2 879 447
4 Ilmarinen Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö	3 005 642	2,3	1 060 642
5 Tiiviste-Group Oy	2 150 000	1,7	0
6 Valtion Eläkerahasto	1 700 000	1,3	0
7 Oy Etra Invest Ab	1 000 000	0,8	0
8 Eläkevakuutusosakeyhtiö Veritas	803 174	0,6	-46 826
9 Laakkonen Mikko Kalervo	740 000	0,6	0
10 Sijoitusrahasto Evli Suomi Select	700 000	0,5	160 000
Hallintarekisteröidyt	17 840 318	13,9	-5 685 208
Muut	19 168 747	15,0	
Yhteensä	128 136 115	100	

Osakkeenomistajaryhmät 31.12.2019

	Osakkeita, kpl	%	Omistajia, kpl	%
Julkisyhteisöt	86 677 879	67,6	10	0,0
Kotitaloudet	14 730 566	11,5	26 210	97,0
Yritykset	4 181 632	3,3	617	2,3
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	4 311 935	3,4	42	0,2
Yhteisöt	205 836	0,2	54	0,2
Kotimaiset osakkeenomistajat, yhteensä	110 107 848	85,9	26 933	99,6
Hallintarekisteröidyt	17 840 318	13,9	11	0,0
Ulkomaiset	187 949	0,1	85	0,3
Hallintarekisteröidyt ja ulkomaiset, yhteensä	18 028 267	14,1	96	0,4
Yhteensä	128 136 115	100,0	27 029	100,0



Omat osakkeet

Finnair sai 10.1.2019 päätökseen omien osakkeidensa hankinnan, joka alkoi 5.12.2018. Hankinnan jälkeen Finnair Oyj:llä oli yhteensä 797 008 omaa osaketta, jotka vastaavat 0,62 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista.

Finnair ei vuonna 2019 käyttänyt yhtiökokouksen 2019 antamaa valtuutusta omien osakkeiden hankkimiseksi tai luovuttamiseksi. Ensimmäisellä vuosineljänneksellä se luovutti yhtiökokouksen valtuutuksella yhteensä 105 112 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille sekä yhteensä 149 894 osaketta yhtiön vuosien 2015–2017 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän piirissä olleille avainhenkilöille kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti.

Finnair Oyj:n varsinaisen yhtiökokouksen 2019 päätettyä yhteistilille jääneiden, arvo-osuusjärjestelmään kuuluneiden osakkeiden ja niihin perustuvien oikeuksien menettämisestä yhteistilille jääneet osakkeet, yhteensä 16 651, siirrettiin 9.4.2019 Finnairin arvo-osuustilille. Siirron jälkeen Finnair Oyj:n omistamien osakkeiden

kokonaismäärä ja vastaava äänimäärä on 558 653 osaketta ja ääntä, mikä vastaa 0,44 prosenttia kaikista osakkeista ja niihin liittyvistä äänistä.

Lokakuussa Finnair luovutti yhtiökokouksen valtuutuksella yhteensä 6 340 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille. Finnairin hallussa oli 31.12.2019 yhteensä 552 313 osaketta (649 008), mikä vastaa 0,43 prosenttia (0,51) yhtiön kaikista osakkeista.

Osakassopimukset

Finnairin tiedossa ei ole yhtiön omistukseen tai äänivallan käyttöön liittyviä osakassopimuksia.

Määräysvallan vaihtumiseen liittyvät ehdot merkittävässä sopimuksissa

Joihinkin Finnairin rahoitussopimukseen sisältyy ehto, jonka mukaan rahoittajalla on oikeus vaatia lainan ennaaikaista takaisinmaksua tai perua lainalupaus, mikäli joku muu kuin Suomen valtio hankkii osakkeiden enemmistön tai määräysvallan Finnairissa.

Osakeomistuksen jakautuminen 31.12.2019

	Osakemäärä, kpl	%	Omistajia, kpl	%
1–200	1 252 697	1,0	16 320	60,4
201–1 000	3 908 877	3,1	7 836	29,0
1 001–10 000	7 089 947	5,5	2 703	10,0
10 001–100 000	3 748 352	2,9	135	0,5
100 001–1 000 000	6 412 048	5,0	18	0,1
1 000 001–10 000 000	16 368 450	12,8	5	0,0
10 000 001–>	71 515 426	55,8	1	0,0
Hallintarekisteröidyt	17 840 318	13,9	11	0,0
Yhteensä	128 136 115	100,0	27 029	100,0

Finnair Oyj:n omien osakkeiden hankinta, luovutus sekä osakepalautukset

Aika	Osakemäärä	Hinta euroa	Keskihinta euroa
01.01.2014	279168	808241,18	2,90
2014	33 864	85 801,22	2,53
2014	-940	-2 334,40	2,48
2015	14 893	37 734,40	2,53
2015	-1 780	-6 764,00	3,80
2016	800 000	4 327 860,54	5,41
2016	-336 241	-975 326,55	2,90
2017	-355 597	-1 962 443,86	5,52
2018	452000	3206965,7	7,10
2018	-236 359	-1264765,58	5,35
2019	164 651	1 042 355,90	6,33
2019	-261 346	-1 501 496,17	5,75
31.12.2019	552 313	3 795 828,38	6,87



Osakepohjaiset kannustinjärjestelmät

Henkilöstön osakesäästöohjelma FlyShare

Finnairin hallitus päätti joulukuussa 2019 henkilöstön FlyShare-osakeohjelman uudesta 12 kuukauden säästökaudesta. Vuonna 2013 perustetun ohjelman tarkoituksena on kannustaa henkilöstöä yhtiön osakkeenomistajiksi ja palkita heitä pitkällä aikavälillä osakkeen mahdollisella arvonnousulla, mikä vahvistaa henkilöstön sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehitykseen. Osakesäästöohjelmaa on kuvattu tarkemmin 18.12.2019 julkaistussa pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2019 ja yhtiön [verkkosivuilla](#).

Avainhenkilöiden osakeperusteinen kannustinjärjestelmä

Finnairin hallitus päätti joulukuussa uudesta osakepalkkio-ohjelmasta, joka käsittää vuodet 2020–2022. Ohjelman osallistujilla on mahdollisuus ansaita Finnairin osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritustavoitteet täyttyvät. Ohjelman perusteella mahdollisesti maksettavat osakepalkkiot maksetaan sen osallistujille keväällä 2023.

Ohjelma koskee noin 70 henkilöä. Ohjelmaa on kuvattu tarkemmin 18.12.2019 julkaisussa pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2019 ja yhtiön [verkkosivuilla](#).

Varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin 20.3.2019 pidetty varsinainen yhtiökokous valtuutti yhtiön hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta sekä päättämään yhtiön omien osakkeiden luovuttamisesta. Molemmat valtuutukset koskevat enintään 5 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 3,9 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutukset ovat voimassa 18 kuukautta päätöspäivästä.

Lisäksi yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään yhteensä enintään 250 000 euron suuruisista lahjoituksista yleishyödyllisiin tai niihin rinnastettaviin tarkoituksiin. Valtuutus on voimassa seuraavaan varsinaiseen yhtiökokoukseen saakka.

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön [verkkosivuilla](#).





FINNAIRIN RISKIENHALLINNAN PERIAATTEET

Finnair toimii maailmanlaajuisessa erittäin kilpaillussa ympäristössä, joka on herkkä suhdannevaihteluille. Strategian toteuttamisessa Finnairiin ja sen toimintaan kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia.

Hyödyntääkseen arvon luomisen mahdollisuuksia Finnair on valmis ottamaan hallittuja riskejä riskinkantokykynsä rajoissa. Lento-turvallisuuteen, lakien ja asetusten noudattamiseen sekä raportoinnin luotettavuuteen liittyvissä asioissa Finnairin tavoitteena on minimoida riskit.

Sisäinen valvonta ja riskienhallinta ovat olennainen osa johdon kokonaisvelvoitteita sen varmistamiseksi, että yhtiön liike-toiminnalliset tavoitteet saavutetaan. Poikkeamat tavoitteisiin nähden voidaan ehkäistä tai havaita mahdollisimman varhaisessa vaiheessa tehokkaiden sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien avulla. Hallitus vastaa yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien tehokkuuden seurannasta ja arvioinnista. Hallituksen tehtävänä on hyväksyä yhtiön ylemmän tason politiikat, kuten riskienhallintapolitiikka, ja määritellä yhtiön riskinottohalukkuus.

Hallinnon ensisijainen periaate on noudattaa kolmen puolustuslinjan mallia, jossa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan roolit ja vastuualueet on selkeästi eriytetty. Asianmukainen kolmen puolustuslinjan mallin mukainen toteutus varmistaa tehtävien eriyttämisen riskienhallinnan sekä tämän toiminnan valvonnan välillä.

- Ensimmäisessä puolustuslinjassa liike-toimintayksiköt ja konsernitoiminnot vastaavat riskeistä ja siten valvontatoimenpiteiden ja riskienhallinnan toteuttamisesta osana jokapäiväisiä johtamiskäytäntöjä.
- Toisessa puolustuslinjassa riski- ja vaatimustenmukaisuustoiminto (Risk & Compliance) on valvontatoiminto, jonka vastuulla on sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan rakenteiden ja mallin kehittäminen ja ylläpitäminen sekä niissä määriteltyjen politiikkojen, sääntöjen, menettelytapojen ja avainkontrollien toimeenpanon seuranta.
- Kolmannessa puolustuslinjassa sisäinen tarkastus suorittaa tarkastuksia ja tuottaa yhtiön hallitukselle riippumatonta arviointia yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien tehokkuudesta ja kypsyydestä.

Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan pääpiirteet on kuvattu yhtiön selvityksessä hallinto- ja ohjausjärjestelmästä (Corporate Governance Statement).

Politiikka, rakenne ja malli sekä prosessi

Finnairin riskienhallintapolitiikassa määritellään yleiset puitteet yhtiön riskienhallintaan. Finnairilla on käytössä riskienhallintaprosessi (Enterprise Risk Management process), jonka avulla varmistetaan, että asetettuihin tavoitteisiin liittyviä riskejä ja epävarmuustekijöitä tunnistetaan, arvioidaan ja hallitaan. Prosessi on suunniteltu koko konsernin kattavaksi, jotta voidaan varmistaa, että riskejä ja epävarmuustekijöitä tunnistetaan ja analysoidaan ja että toimitaan Finnairin riskinkantokyvyn rajoissa.

COSO Enterprise Risk Management -viitekehyksen perusteella yhtiön tavoitteet on jaettu neljään ryhmään, jotka koostuvat strategisista ja operatiivisista sekä vaatimustenmukaisuuteen ja raportointiin liittyvistä tavoiteryhmistä. Finnairin riskienhallintaprosessi yhdistää riskien ja epävarmuustekijöiden tunnistamisen, arvioinnin sekä hallinnan tavoiteluokittain.

Riskiarvioinnit toteutetaan yhtiön riskienhallintapolitiikassa määritellyn vuosisyklin mukaisesti. Finnairin riskiarviointiprosessi tapahtuu osana strategiaprosessia ja organisaation operatiivisten tavoitteiden asettamista kokonaisvaltaisen näkemyksen saavuttamiseksi riskeistä ja mahdollisuuksista. Yhtiön riskien tunnistamiseen ja arviointiin kuuluvat seuraavat vaiheet:

- tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttavien ulkoisten ja sisäisen tapahtumien tunnistaminen
- riskien ja mahdollisuuksien eriyttäminen
- tunnistettujen riskien analysointi
- riskien integrointi (konsolidointi)
- riskien arviointi ja priorisointi niiden vaikutuksen ja todennäköisyyden perusteella.

Finnairissa on laadittu riskimalli ja riskien arviointiasteikko kattavan riskien tunnistamisen ja järjestelmällisen arvioinnin varmistamiseksi. Strategisten tavoitteiden taustalla olevat olettamukset analysoidaan ja vahvistetaan osana strategista riskiarviointia. Erillinen riskikoordinaattorifoorumi on perustettu tukemaan järjestelmällisen riskiarvioinnin toteuttamista ja koordinoitua liiketoimintayksiköissä, konserni-



toiminnoissa ja tytäryhtiöissä sekä varmistamaan, että riskienhallintaa toteutetaan Finnairin riskienhallintapolitiikan vaatimusten mukaisesti. Yhtiön priorisoituihin riskeihin sovelletaan riskienhallintastrategioita, jotta saadaan kohtuullinen varmuus siitä, että toimitaan hyväksyttävällä tasolla.

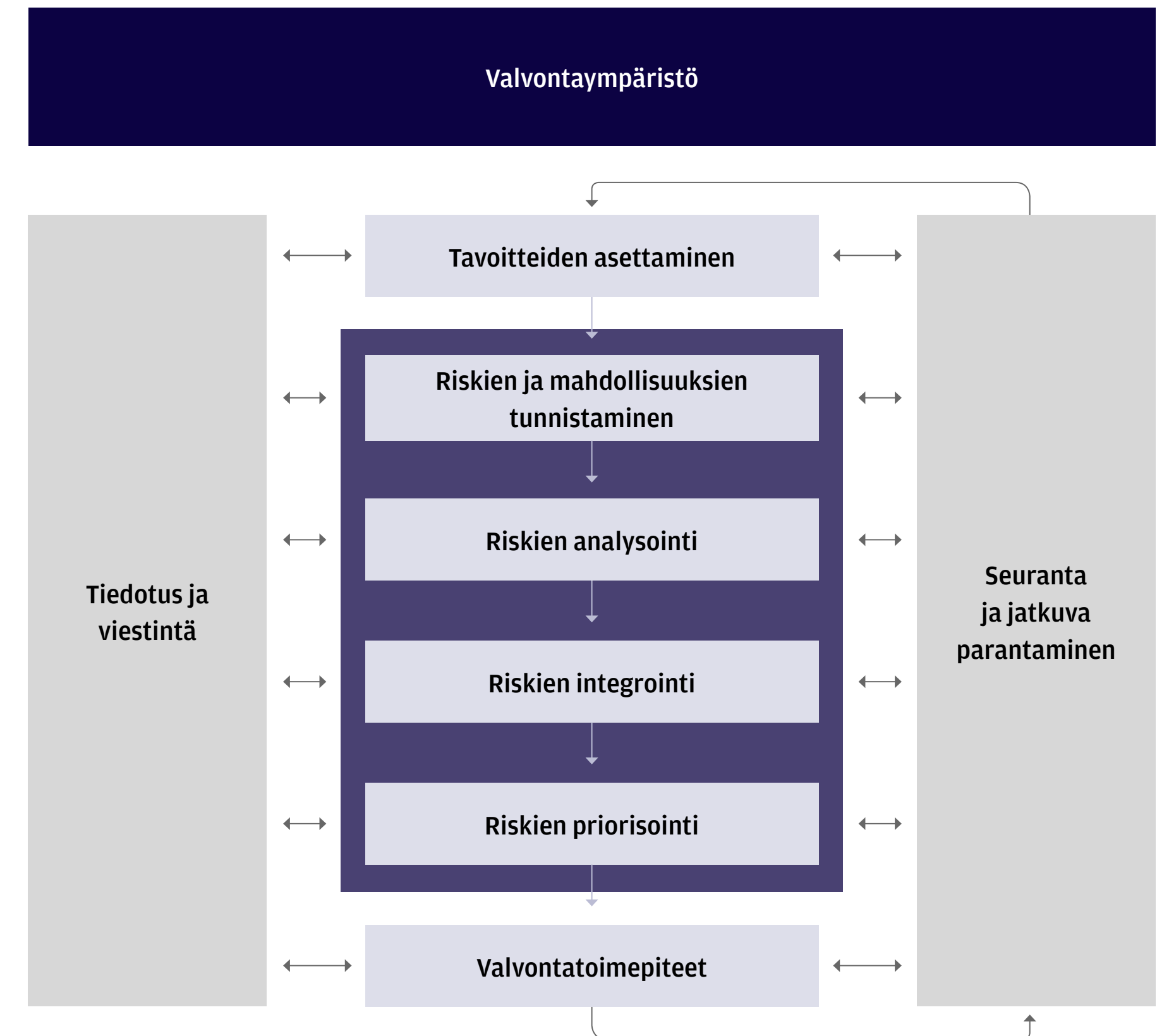
Johtoryhmän jäsenet ovat riskinomistajia ja vastuussa riskienhallinnan ja valvontatoimenpiteiden suunnittelusta ja toteuttamisesta yksiköissä, toiminnoissa ja tytäryhtiöissä sen varmistamiseksi, että jäännösriskit ovat hyväksyttävällä tasolla.

Finnairin riskienhallintajärjestelmän suoriutumista ja tehokkuutta seurataan järjestelmällisesti. Riskienhallinnan prosessia, suoriutumista ja kyvykkyyksiä parannetaan jatkuvasti PDCA-syklin (Plan, Do, Check, Act) mukaisesti.

Yhtiön johtoryhmä arvioi riskienhallintapolitiikan sisällön vuosittain ja hallitus hyväksyy politiikan.

Suurimmat riskit

Riskit ja epävarmuustekijät, joiden katsotaan mahdollisesti vaikuttavan merkittävästi Finnairin liiketoimintaan, taloudellisiin tuloksiin ja tulevaisuuden näkymiin, jaetaan riskikategorioihin Finnairin riskimallin mukaisesti. Malli jaetaan kahteen pääluokkaan, jotka ovat ulkoiset liiketoimintaympäristöstä syntyvät riskit ja sisäiset yhtiön prosesseista syntyvät riskit. Molempiin pääluokkiin kuuluu useita riskikategorioita. Riskejä ja Finnairin riskivastauksia käsitellään tarkemmin yhtiön [verkkosivuilla](#). Lähiajan riskejä on käsitelty alla.





MERKITTÄVÄT LÄHIAJAN RISKIT JA EPÄVARMUUSTEKIJÄT

Lentoliikenne on globaalisti suhdanneherkkä toimiala, joka reagoi nopeasti ulkoi-siin häiriöihin, kausivaihteluihin ja talous-suhdanteisiin. Strategian toteuttamisessa Finnairiin ja sen toimintaan kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Finnairilla on käytössä kokonaisvaltainen riskienhallintaprosessi sen varmistamiseksi, että riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskeistä jäävätkin yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle.

Alla kuvatuilla riskeillä ja epävarmuusteki-jöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkit-tävää vaikutusta Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkymiin seuraavan 12 kuukauden aikana. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjen-tävä.

Polttoaineen hinnan poikkeukselliset vaih-telut ja niiden vaikutukset kapasiteetin kasvuun Finnairin päämarkkina-alueilla sekä lentolippujen hintamuutokset muodos-tavat riskin Finnairin tuottokehitykselle. Myös valuuttakurssien äkilliset epäedul-liset muutokset ja heikentävä kysyntä voivat vaikuttaa liikevaihdon kehitykseen. Ylei-

sesti polttoaineen hinnan poikkeukselliset vaihtelut pyritään siirtämään lentolippujen hintoihin, mutta kulloinkin vallitsevat mark-kinatilanteet eivät välttämättä salli tätä.

Nykyisten tai uusien kilpailijoiden mahdol-liset kapasiteetin lisäykset ja tuoteparan-nukset voivat vaikuttaa Finnairin palve-luiden kysyntään ja tuottoon. Lisäksi lentoyhtiöalliansseja tiiviimpien yhteenliit-tymien ja yhteishankkeiden arvioidaan edel-leen kehittyvän. Toimialan mahdollisella konsolidaatiolla saattaa olla merkittäviä seurauksia kilpailuympäristöön. Finnairin jakelustrategiaan kuuluvien uusien digi-taalisten ratkaisuiden ja kanavien käyt-töönotto, mukaan lukien siirtyminen kohti hinta- ja saatavuussegmentointia eri jake-lukanavien välillä, sisältää sekä implemen-tointiin että kaupalliseen menestykseen liit-tyviä epävarmuuksia.

Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita sääntelyn suuntauksia, joiden vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/ tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvi-oida. Esimerkkejä näistä sääntelyn suun-tauksista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä sääntely, melumääräykset ja muu

ympäristöperustainen sääntely sekä yksityi-syyden suojaa ja kuluttajan suojaa koskeva sääntely.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien uhalla, terrorismin, kyberhyökkä-ysten ja pandemiariskin (kuten koronavirus) uhalla sekä mahdollisilla muilla ulkoisilla häiriötekijöillä saattaa niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus lentomatkustuskysyntään ja yhtiön liiketoimintaan. Poliitti-sessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi vaikuttaa epäsuotuisasti Finnairin strategian toteuttamisen edellyt-tämään markkinoille pääsyyn.

Britannian erolla Euroopan unionista tammikuun lopussa ei ole välittömiä vaiku-tuksia lentoliikenteeseen. Sen sijaan Brexitin vuoden 2020 loppuun saakka kestävä siirtymäaika EU:n ja Britannian väli-sille kauppaneuvotteluille sisältää runsaasti epävarmuustekijöitä. Jos liikenneoikeuk-sista ei päästä sopuun vuoden loppuun mennessä on mahdollista, että UK:n ja EU:n lentoyhtiöiden liikenneoikeudet vähenisivät koskien lentoja UK:n ja EU:n välillä ja niiden kautta. Tällä voi olla huomattava vaikutus Finnairin ja muiden lentoyhtiöiden liiketoi-

minnalle. Vaikutukset voivat olla kielteisiä tai myönteisiä ja erilaisia eri lentoyhtiöille.

Työmarkkinatilanne on Suomessa koko-naisuudessaan haasteellinen ja se voi omalta osaltaan vaikuttaa myös Finnairin neuvotteluihin. Mitään Finnairiin liittyvää erityisongelmaa omien työehtosopimusten jo käynnistyneissä neuvotteluissa ei ole tunnistettu.

Helsinki-Vantaan lentoaseman vuoteen 2022 jatkuvan laajennuksen rakennustyöt saattavat aiheuttaa myöhästymisiä liiken-teeseen ja tästä johtuvaa heikentymistä asiakkaan kokemassa palvelussa.

Finnairin riskienhallintaa ja toimintaan liit-tyviä riskejä kuvataan tarkemmin yhtiön [verkkosivuilla](#).

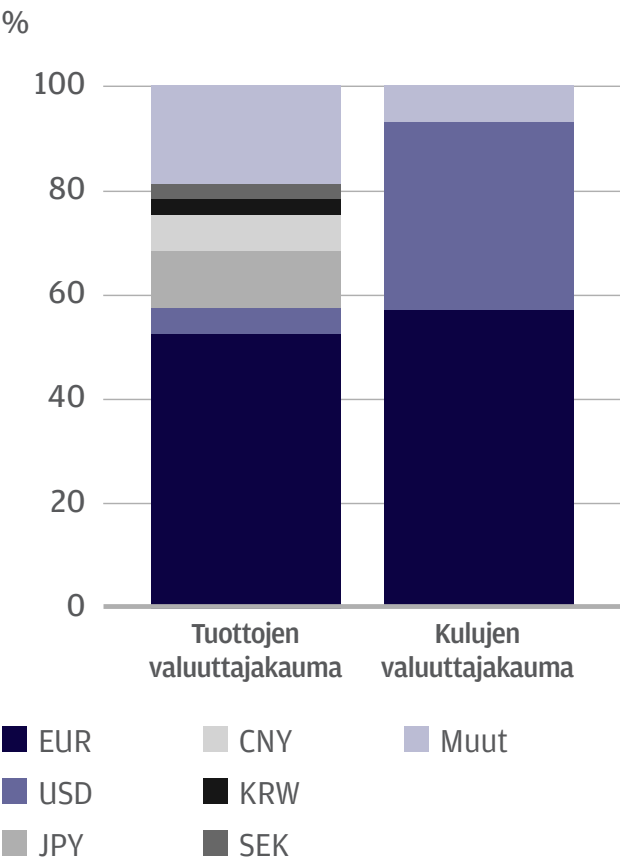


LIIKETOIMINNAN KAUSILUONTEISUUS JA HERKKYYDET

Lentoliiketoiminnan kausivaihtelun vuoksi yhtiön liikevaihto ja liikevoitto ovat yleensä selvästi pienimmät vuoden ensimmäisellä neljänneksellä ja suurimmat vuoden kolmannella neljänneksellä. Aasian-liikenteen kasvava suhteellinen osuus lisää kausivaihtelua myös Aasian vapaa-ajan ja liikematkustuksen kohdekohtaisten sesonkien mukaisesti.

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin kuluerä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarauksista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikulueriä ovat polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Vuositasolla euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat Japanin jeni, Kiinan yuan, Yhdysvaltain dollari ja Ruotsin kruunu.

Tuottojen ja kulujen valuuttajakauma vuonna 2019



Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lento-petrolipositoiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Polttoainehankintoja suojataan 24 kuukautta eteenpäin rullaavasti, ja suojausaste laskee suojausjakson loppua kohden. Suojausasteen ylä- ja alarajat ovat seuraaville kuudelle kuukaudelle 90 ja 60 prosenttia.

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	32 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	25 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	23 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	65 milj. euroa	32 milj. euroa

Polttoaineen suojausasteet ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojausaste	Suojien keskihinta, USD/tonnia*
Q1 2020	69 %	686
Q2 2020	67 %	681
Q3 2020	57 %	665
Q4 2020	46 %	640

* Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuutta-jakauma, %	10-12 2019	10-12 2018	2019	2018	Valuuttaherkkyydet USD ja JPY(rullaavasti seur. 12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)	Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seur.12 kk)
Myyntivaluutat					10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
EUR	55	56	53	55	-	-
USD*	5	4	5	4	ks. alla	ks. alla
JPY	9	10	11	10	36 milj. euroa	16 milj. euroa
CNY	6	6	7	7	-	-
KRW	2	3	3	3	-	-
SEK	3	4	3	3	-	-
Muut	19	18	19	17	-	-
Ostovaluutat						
EUR	57	59	57	60	-	-
USD*	36	33	36	32	84 milj. euroa	26 milj. euroa
Muut	8	7	7	7		66 %

* Suojausaste ja herkkyyyslaskelma USD-korille, joka käsittää USD- ja HKD-nettokassavirrat. Herkkyyyslaskelmassa Hongkongin dollarin oletetaan korreloivan Yhdysvaltojen dollarin kurssikehityksen kanssa vahvasti.



Taseeseen liittyvän valuuttamääräisen erän suojaaminen

Finnairin taseeseen liittyvä valuuttariski on kasvanut, kun taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvo on kirjattu taseen käyttöoikeuslaivastoon. Vuokrasopimusvelkojen korkokulut ja USD-määräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin liittyvät kurssitappiot/-voitot eivät sisälly yllä olevan taulukon herkkyyyslaskelmiin, jotka on laskettu vertailukelpoisen liiketuloksen tasolla. USD-määräisten velkojen muuntamisesta syntyneet realisoituneet valuuttakurssitappiot/-voitot vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurs-

sivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen, sen mukaan, mikä on tilinpäätöshetken USD-kurssi. Vuoden 2019 alusta lähtien Finnair vähentää taseen valuuttapositiosta aiheutuvaa tuloksen volatiliteettia käyttämällä suojauksia, ja samalla Finnair tutkii mahdollisia muita suojausratkaisuja. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määräisten velkojen suojausaste oli noin 80 %.





TULEVAISUUDEN NÄKYMÄT

Tämänhetkisen näkemyksemme mukaan vahva vireemme jatkuu Euroopassa. Kuten aiemmin todettu, koronaviruksen suora taloudellinen vaikutus on vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä suhteellisen rajallinen myös siinä tapauksessa, että Manner-Kiinan lentoperuutukset jatkuisivat vuoden 2020 ensimmäisen neljänneksen loppuun asti.

Ennakoimme kapasiteettimme kasvavan noin 4 prosenttia vuonna 2020. Koronaviruksesta johtuen emme anna koko vuoden liikevaihtoennustetta tässä vaiheessa. Päivitämme ohjeistusta vuoden 2020 ensimmäisen neljänneksen osavuositarkastuksen yhteydessä.



TUNNUSLUKUJEN
LASKENTAKAAVAT

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Viittaus tunnusluvun käyttämisen syyhyn	Viittaus täsmäytykseen
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Uudelleenjärjestelykulut	Tuloslaskelman ja taseen esittäminen, Vaihtoehtoisten tunnuslukujen esittäminen, Liitetieto 1.3.7 Vertailukelpoisesta liikutuksesta oikaistut erät	Liitetieto 1.3.7 Vertailukelpoisesta liikutuksesta oikaistut erät
Vertailukelpoinen liike-tulos	Liike-tulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Tuloslaskelman ja taseen esittäminen, Vaihtoehtoisten tunnuslukujen esittäminen	Tuloslaskelma, Liitetieto 1.3.7 Vertailukelpoisesta liikutuksesta oikaistut erät
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liike-tulos + Poistot ja arvonalentumiset	Tuloslaskelman ja taseen esittäminen	Tuloslaskelma
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihtosopimukset johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisas-teen laskennassa	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisaste
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisas-teen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisaste, Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Tuloslaskelman ja taseen esittäminen, Vaihtoehtoisten tunnuslukujen esittäminen	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisaste
Nettovelkaantumisaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma x 100	Vaihtoehtoisten tunnuslukujen esittäminen	Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisaste



Muut tunnusluvut - Liikevaihto ja kannattavuus	
Osakekohtainen tulos (EPS)	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK)	Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla konsernin liikevaihto tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK). Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkötuotoista. Valuuttakurssimuutosten ja valuuttasuojauksen vaikutukset on laskennassa eliminoitu.
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield)	Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK)	Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista. Yksikkökustannus (CASK) kiintein valuuttakurssein pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkökustannuksista. Valuuttakurssimuutosten ja valuuttasuojauksen vaikutukset on laskennassa eliminoitu.
Muut tunnusluvut - Pääomarakenne	
Omavaraisuusaste, %	Oma pääoma / Oma pääoma ja velat yhteensä x 100
Bruttoinvestoinnit	Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin ilman ennakkomaksuja
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot) / (Oma pääoma + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)

Muut tunnusluvut - Kasvu ja liikenne	
Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä x lennetyt kilometrit
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä x lennetyt kilometrit
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä
Muut tunnusluvut - Osake	
Oma pääoma/osake	Oma pääoma / Ulkona olevien osakkeiden määrä kauden lopussa
Osinko tuloksesta, %	Osakekohtainen osinko / Osakekohtainen tulos (EPS) x 100
Efektiivinen osinkotuotto, %	Osakekohtainen osinko / Osakkeen hinta tilikauden lopussa x 100
Liiketoiminnan rahavirta/osake	Liiketoiminnan nettorahavirta / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Hinta/voitto-suhde (P/E)	Osakkeen hinta tilikauden lopussa / Osakekohtainen tulos (EPS)



OIKAISTUT 2018
AVAINLUVUT

Avainluvut, oikaisujen vaikutukset 2018

Avainluvut	Raportoitu 1.1.- 31.12.2018	Tilikartta- muutoksen vaikutus	IFRS 16 -oikaisun vaikutus	Lentokone- komponent- tien oikaisun vaikutus	Asiakkaille maksettujen korvausten oikaisun vaikutus*	Oikaistu 1.1.- 31.12.2018
Liikevaihto, milj. euroa	2 834,6	15,1			-13,6	2 836,1
Toiminnalliset kulut, milj. euroa	2 739,0	15,1	-54,7	5,7	-13,6	2 691,4
Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta, milj. euroa	2 158,0	15,1	-54,7	5,7	-13,6	2 110,4
Vertailukelpoinen liikelulos, milj. euroa	169,4		54,7	-5,7		218,4
Vertailukelpoinen liikelulos liikevaihdosta, %	6,0		1,9 %-yks.	-0,2 %-yks.	0,0 %-yks.	7,7
Liikelulos, milj. euroa	207,5		54,8	-6,0		256,3
○ Vertailukelpoinen EBITDAR liikevaihdosta, %	16,8	-5,5 %-yks.	6,5 %-yks.	0,3 %-yks.		18,0
■ Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta, %	11,3	-0,1 %-yks.	6,5 %-yks.	0,3 %-yks.	0,1 %-yks.	18,1
Osakekohtainen tulos (EPS), euroa	1,08		-0,35	-0,04		0,70
Oma pääoma, euroa	8,01		-0,78	-0,03		7,20
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK), senttiä/ASK	6,69	0,04			-0,03	6,69
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield), senttiä/RPK	6,48	0,04			-0,04	6,48
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK), senttiä/ASK	6,29	0,04	-0,13	0,01	-0,03	6,18
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	4,92	0,04	-0,13	0,01	-0,03	4,81
Omavaraisuusaste, %	34,7		-11,3 %-yks.	-0,2 %-yks.		23,3
Nettovelkaantumisaste, %	-38,9		115,6 %-yks.	-0,1 %-yks.		76,9
○ Oikaistu nettovelkaantumisaste, %	67,2		-67,2 %-yks.			
Korollinen nettovelka, milj. euroa	-397,9		1 104,7			706,7
○ Oikaistu nettovelka, milj. euroa	686,8		19,9			706,7
○ Oikaistu nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDAR, edelliset 12 kk	1,4	0,7	-0,7	-3,4		1,4
■ Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk			1,4	-1,2		1,4
Bruttoinvestoinnit, milj. euroa	331,0		134,5	8,6		474,0
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	11,9		-2,4 %-yks.	-0,3 %-yks.		9,3

* IFRS-tulkintakomitea (IFRIC) päätti syyskuussa 2019, että viivästyksistä tai peruutuksista johtuvia korvauksia tulee käsitellä liikevaihdon oikaisueränä matkustaja- ja maapalvelukulujen sijaan. IFRIC-päätöksen mukaisesti Finnair oikaisi taannehtivasti vuoden 2018 ja 2019 luvut sekä koko vuodelta että neljänneksiltä vertailukelpoisuuden säilyttämiseksi.

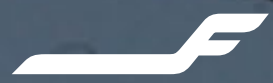
○ Rivi tai tili, joka on poistettu tilikarttamuutoksen tai IFRS 16 -standardin takia.
■ Rivi tai tili, joka on lisätty tilikarttamuutoksen tai IFRS 16 -standardin takia.

Vertailukelpoinen EBITDAR on ollut yleinen lentotoimialalla käytetty avainluku, jonka tarkoitus on ollut antaa kuvan vertailukelpoisesta liikeloksesta ilman pääomakustannusta riippumatta siitä, onko lentokone oma vai vuokrattu. Se eroaa vertailukelpoisesta EBITDasta siten, että EBITDARIin ei ole sisällytetty lentokaluston leasemaksuja. IFRS 16 käyttöönoton myötä, EBITDA ei enää sisällä lentokaluston leasemaksuja, joten vertailukelpoinen EBITDAR korvataan vertailukelpoisella EBITDalla. Oikaistu nettovelkaantumisaste, % on ollut yleinen lentotoimialalla käytetty avainluku. Se eroaa nettovelkaantumisasteen tunnusluvusta siten, että se ottaa huomioon tulevat vuokramaksut huomioon oikaistun nettovelan laskennassa seuraavasti: viimeisen kahdentoista kuukauden lentokaluston leasemaksut kerrotaan seitsemällä ja lisätään korollisiin nettovelkoihin. IFRS 16 standardin myötä lentokaluston leasemaksuja ei enää tunnisteta vuokratuluissa, vaan sen sijaan tulevien leasemaksujen nykyarvosta tunnistetaan korollinen velka, joka

sisältyy nettovelkaantumisasteen tunnusluvun laskentakaavaan. Tunnusluku Oikaistu nettovelkaantumisaste korvataan siksi tunnusluvulla Nettovelkaantumisaste. Eritely oikastusta korollisesta nettovelasta, korollisesta nettovelasta ja oikaistusta nettovelkaantumisasteesta sekä nettovelkaantumisasteesta on esitetty taseen lisätiedoissa.

Tunnuslukua Oikaistu nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDAR, edelliset 12 kk ei enää IFRS 16 käyttöönoton jälkeen esitetä. Kuten edellä on todettu, oikaistu nettovelka korvataan korollisella nettovelalla ja vertailukelpoinen EBITDAR tunnusluvulla vertailukelpoinen EBITDA. Sen sijaan esitetään tunnusluku Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk.

Finnair oikaisee tunnusluvut, jotka käyttävät edellisen 12 kk tuloslaskelmalukuja 31.12.2018 alkaen. Aiempien kausien tunnuslukuja ei ole oikaistu, sillä tuloslaskelma on oikaistu vasta 1.1.2018 alkaen.



TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

TILINPÄÄTÖS



TILINPÄÄTÖS

Miten lukea Finnairin tilinpäätöstä?

Finnair on pyrkinyt helpottamaan tilinpäätöksen lukemista ja parantamaan tilinpäätöksestä saatavaa kokonaiskuvaa. Liitetiedot on yhdistelty liiketoimintalähtöisiksi asiakokonaisuuksiksi ja laadintaperiaatteista sekä kriittisistä tilinpäätösarvioista ja epävarmuustekijöistä on kerrottu niitä koskevan liitetiedon yhteydessä. Lisäksi kiinnostavia lukuja ja muita kohokohtia on selostettu tähdellä merkityssä kehyksessä. Tilinpäätöksen eri osioihin on myös lisätty havainnollistavia kuvaajia lukujen hahmottamisen helpottamiseksi.

Finnair on 1.1.2019 alkaen soveltanut uusia kirjanpistostandardeja ja muuttanut tuloslaskelman, taseen ja kassavirtalaskelman esitystapaa. Tässä konsernitilinpäätöksessä esitetyjen aikaisempien tilikausien taloudellinen raportointi on oikaistu vastaamaan muuttuneita raportointiperiaatteita. Muutoksista kerrotaan tarkemmin osiossa Konsernitilinpäätöksen liitetiedot.

I Liitetiedot on yhdistelty asiakokonaisuuksien mukaisiksi osioiksi, jotta tilinpäätös antaisi paremman kokonaiskuvan Finnair-konsernista ja sen liiketoiminnasta. Jokaisen osion sisällön alussa on kuvattu ja selitetty osion sisältöä. Selitykset tunnistaa **I**-merkistä.

L Laadintaperiaatteet on pyritty kuvaamaan sen liitetiedon yhteydessä, jota periaate lähinnä koskee. Laadintaperiaatteet on merkitty **L**:llä.

i Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitetty niitä koskevan liitetiedon yhteydessä, ja erotettu merkillä **i**.

★ Aihepiiriin liittyvistä kohokohdista on kerrottu tähdellä merkityissä kehyksissä olennaisten asioiden esiin nostamiseksi.

45	Konsernin tuloslaskelma
45	Konsernin laaja tuloslaskelma
46	Konsernin tase
47	Konsernin rahavirtalaskelma
48	Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
49	KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT
49	Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet
49	Liiketoiminnan kuvaus
49	Laatimisperusta
49	Tuloslaskelman ja taseen esittäminen
49	Vaihtoehtoisten tunnuslukujen esittäminen
50	Arvioiden käyttö
50	Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät
50	Muutokset laadintaperiaatteissa ja oikaistut taloudelliset tiedot vuodelta 2018

56	1 LIIKETULOS
56	1.1 Segmentti-informaatio
56	1.2 Liiketoiminnan tuotot
57	1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain
58	1.2.2 Liikevaihto valuutoissa
58	1.2.3 Myyntiin liittyvät saamiset
58	1.2.4 Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot

58	1.3 Liiketoiminnan kulut
58	1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa
59	1.3.2 Matkustaja- ja maapalvelut
59	1.3.3 Kiinteistö-, IT- ja muut kulut
59	1.3.4 Vaihto-omaisuus ja ennakoon maksetut kulut
59	1.3.5 Muut velat
59	1.3.6 Varaukset
60	1.3.7 Vertailukelpoisesta liikeloksesta oikaistut erät
61	1.3.8 Palkitseminen
61	1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut
63	1.3.8.2 Eläkkeet

65	2 LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
66	2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus
68	2.2 Vuokrasopimukset

70	3 PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
70	3.1 Rahoitustuotot ja -kulut
70	3.2 Rahoitusvarat
71	3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat
71	3.2.2 Rahavarat
71	3.3 Rahoitusvelat
73	3.4 Vastuusitoumukset

73	3.5 Rahoitusriskien hallinta
75	3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu
77	3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus
77	3.8 Johdannaiset
79	3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

81	4 KONSOLIDOINTI
81	4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet
81	4.2 Tytäryhtiöt
81	4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot
82	4.4 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä
83	4.5 Lähipiiritapahtumat

83	5 MUUT LIITETIEDOT
83	5.1 Tuloverot
84	5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit
84	5.3 Tilinpäätöspäivän jälkeiset tapahtumat

85	6 EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS
-----------	--------------------------------

94	HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA
-----------	---

95	TILINTARKASTUSKERTOMUS
-----------	-------------------------------



► KONSERNIN TULOSLASKELMA

► KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1.
- LIIKETULOS
2.
- LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3.
- PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4.
- KONSOLIDOINTI
5.
- MUUT LIITETIEDOT
6.
- EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Konsernin tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2019	Oikaistu 2018
Liikevaihto	1.1, 1.2	3 097,7	2 836,1
Liiketoiminnan muut tuotot		56,4	73,7
Liiketoiminnan kulut			
Henkilöstökulut	1.3.8	-534,7	-499,6
Polttoainekulut		-687,3	-581,0
Kapasiteettivuokrat		-130,2	-122,4
Lentokaluston huoltokulut		-201,2	-162,9
Liikennöimismaksut		-331,3	-300,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-172,1	-159,0
Matkustaja- ja maapalvelut	1.3.2	-476,7	-440,3
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	1.3.3	-132,4	-131,3
Vertailukelpoinen EBITDA		488,3	512,6
Poistot ja arvonalentumiset	2.1, 2.2	-325,4	-294,2
Vertailukelpoinen liiketulos		162,8	218,4
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	1.3.7	-1,4	-4,9
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	1.3.7	1,3	0,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	1.3.7	0,2	42,7
Uudelleenjärjestelykulut	1.3.7	-3,0	-0,1
Liiketulos		160,0	256,3
Rahoitustuotot	3.1	4,8	-2,2
Rahoituskulut	3.1	-83,6	-84,6
Kurssivoitot ja -tappiot	3.1	12,7	-42,3
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	4.4	-0,9	
Tulos ennen veroja		93,0	127,2
Tuloverot	5.1	-18,4	-25,6
Kauden tulos		74,5	101,6
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		74,5	101,6
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa			
Laimentamaton osakekohtainen tulos		0,49	0,70
Laimennettu osakekohtainen tulos		0,49	0,70

★ Liikevaihto ennätysellisellä tasolla vuonna 2019, joskin liiketoiminnan kulut kasvoivat

Liikevaihto saavutti ennätysellisen 3 097,7 miljoonaa euroa, kun taas vertailukelpoinen liiketulos laski 55,6 miljoonalla 162,8 miljoonaan johtuen polttoainekulujen ja lentokoneiden huoltokustannusten kasvusta. Rahoituskulut laskivat vuonna 2019 johtuen vuoden 2018 realisoitumattomista valuuttakurssivoitoista ja -tappioista, jotka liittyvät USD-määräiseen IFRS 16 vuok-ravelkaan. Finnair otti IFRS 16 -standardin käyttöön vuonna 2019 ja käyttänyt suojauksia vuoden alusta lähtien.

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

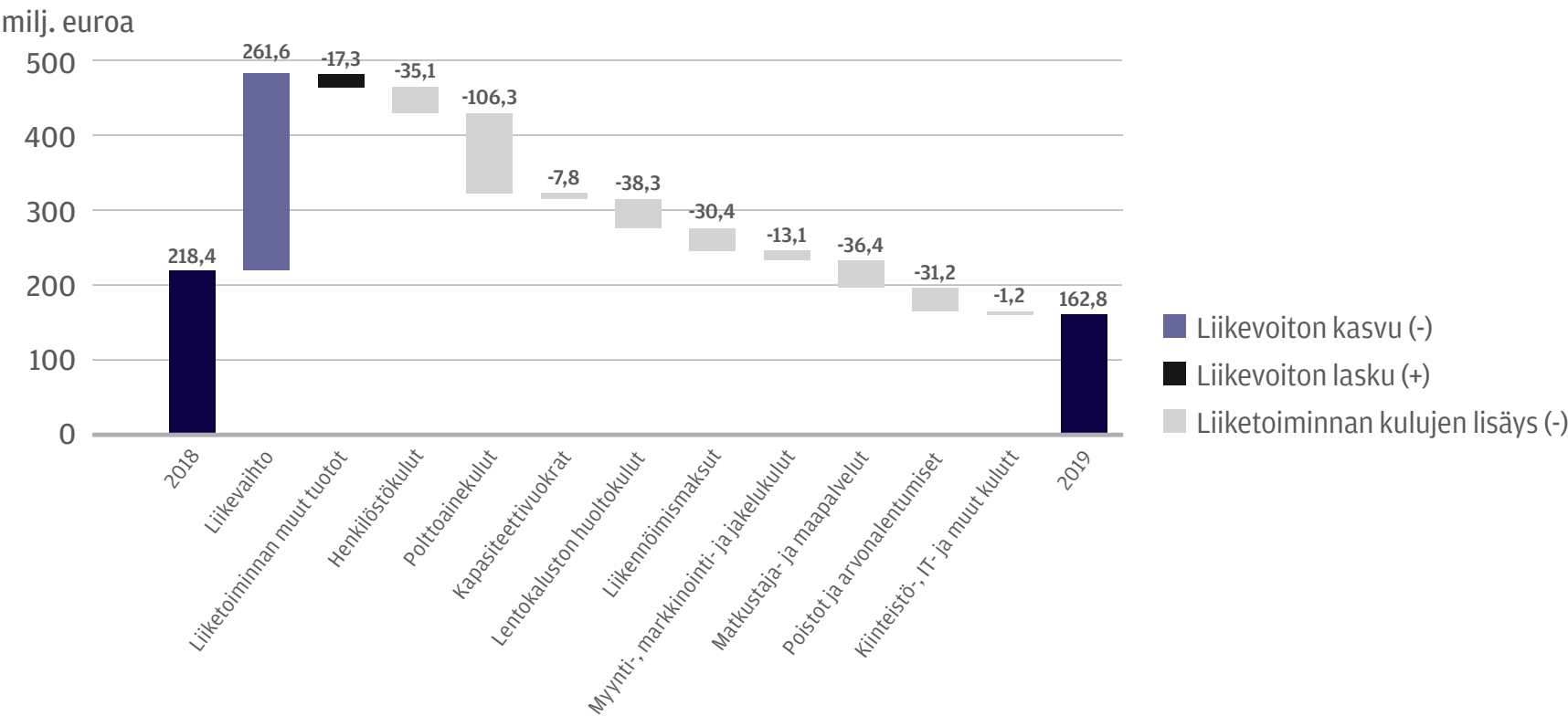
PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

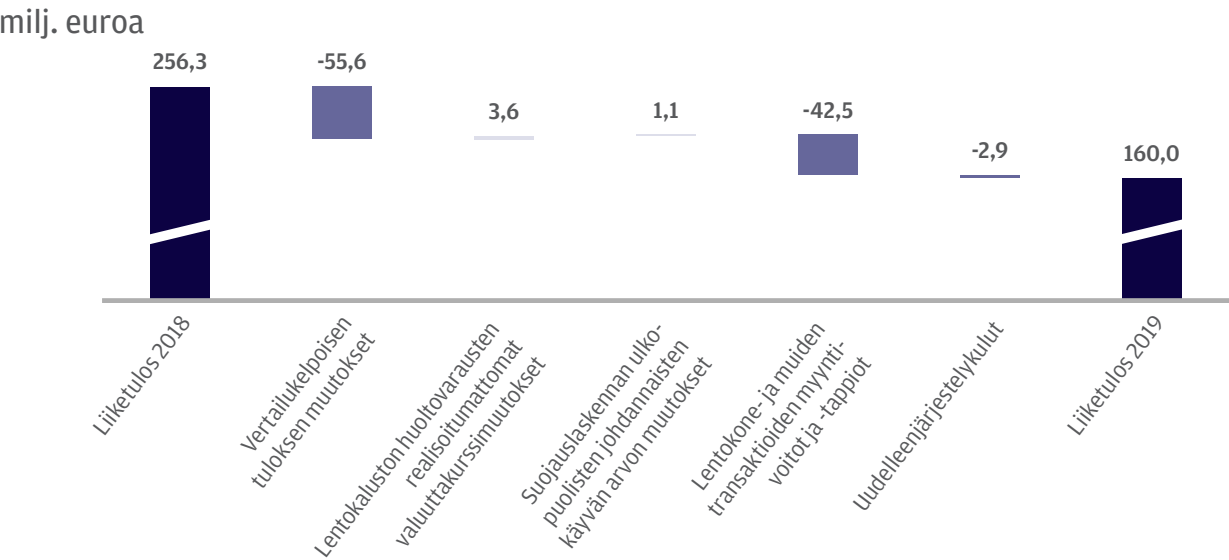
Konsernin laaja tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2019	Oikaistu 2018
Kauden tulos		74,5	101,6
Muut laajan tuloksen erät			
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi			
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos		75,8	-113,5
Vero vaikutus		-15,2	22,7
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi			
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	1.3.8.2	-50,2	0,7
Vero vaikutus		10,0	-0,1
Muut laajan tuloksen erät yhteensä		20,5	-90,2
Kauden laaja tulos		95,0	11,4
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		95,0	11,4

Vertailukelpoisen liiketuloksen muutokset 2019



Liiketuloksen muutokset 2019



★ = Kohokohtat



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1.

LIIKETULOS
2.

LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3.

PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4.

KONSOLIDOINTI
5.

MUUT LIITETIEDOT
6.

EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

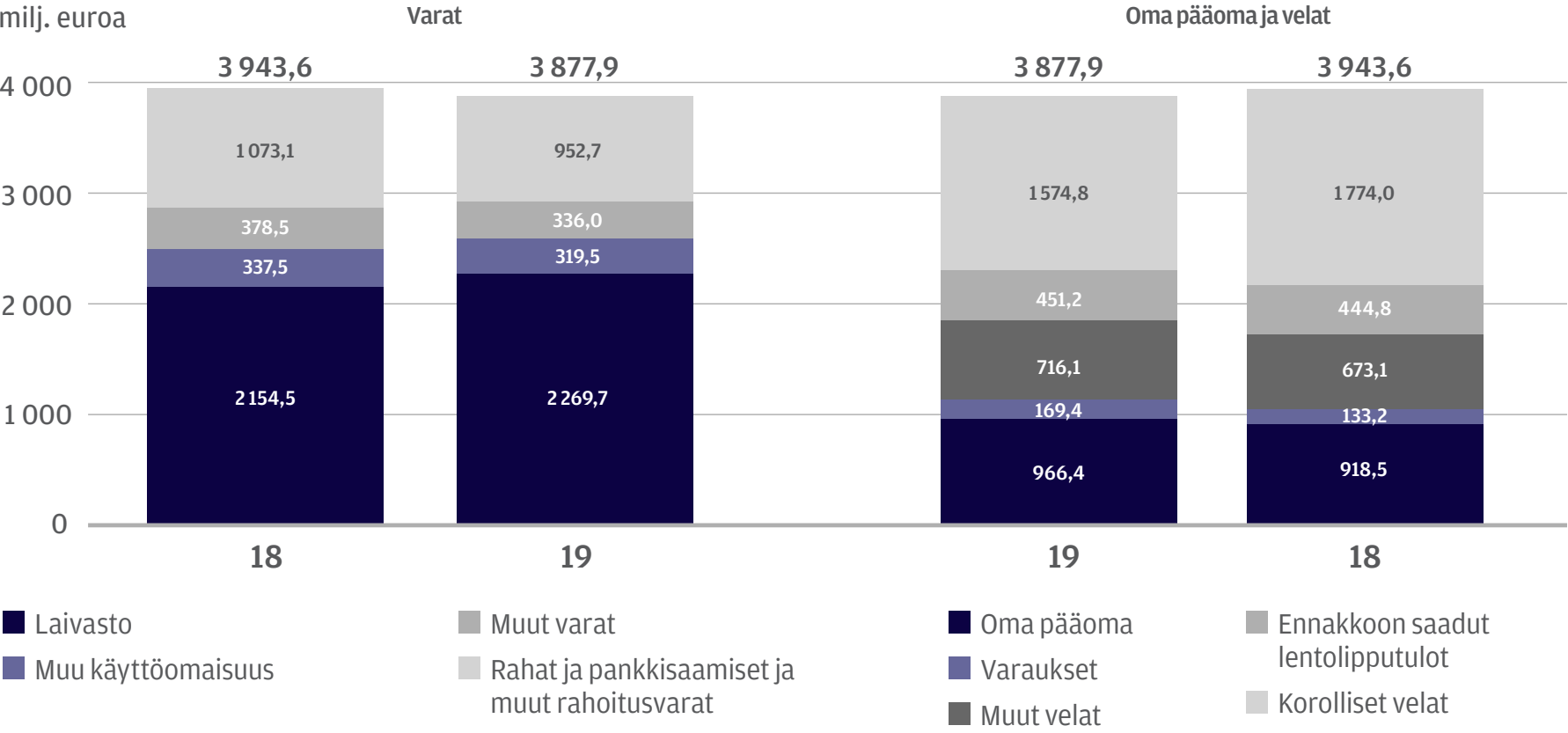
Konsernin tase

Milj. euroa		Liite	31.12.2019	Oikaistu 31.12.2018	Oikaistu 1.1.2018
VARAT					
Pitkäaikaiset varat					
Laivasto	0	2.1	1 533,3	1 320,2	1 218,2
Käyttöoikeuslaivasto	0	2.2	736,4	834,3	881,8
Laivasto yhteensä	0		2 269,7	2 154,5	2 100,1
Muu käyttöomaisuus	0	2.1	178,4	173,2	171,5
Muu käyttöoikeusomaisuus	0	2.2	141,1	164,3	186,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä	0		319,5	337,5	357,9
Muut pitkäaikaiset varat	0		39,5	53,3	8,1
Pitkäaikaiset varat yhteensä			2 628,7	2 545,3	2 466,0
Lyhytaikaiset varat					
Myyntiin liittyvät saamiset	0	1.2.3	160,6	152,4	268,6
Vaihto-omaisuus ja ennakoon maksetut kulut	0	1.3.4	80,2	120,7	61,9
Johdannaisinstrumentit	0/I*	3.8	55,7	52,1	104,5
Muut rahoitusvarat	I	3.2.1	800,8	892,2	833,0
Rahat ja pankkisaamiset	I	3.2.2	151,9	180,9	150,2
Lyhytaikaiset varat yhteensä			1 249,2	1 398,3	1 418,2
Myytävänä olevat omaisuuserät	0	2.1		0,1	16,7
Varat yhteensä			3 877,9	3 943,6	3 900,9

★ Laivaston kasvu jatkui vuonna 2019

Finnairin laivasto jatkoi kasvuaan vuonna 2019 ja lisääntyi kahdella A350-lentokoneella. Matkustajaliikenteen kapasiteetti kasvoi edellisvuodesta 11,3%.

Tase



★ = Kohokohdat

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

Milj. euroa	Liite	31.12.2019	Oikaistu 31.12.2018	Oikaistu 1.1.2018
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma	0	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	0	890,9	843,0	884,5
Oma pääoma yhteensä		966,4	918,5	960,0
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	I 2.2, 3.3	913,6	1 034,3	1 048,5
Muut korolliset velat	I 3.3	477,3	514,2	539,9
Eläkevelvoitteet	0 1.3.8.2	77,1	17,0	6,4
Varaukset ja muut velat	0 1.3.6	156,9	107,1	94,7
Laskennalliset verovelat	0 5.1	64,3	47,6	60,1
Pitkäaikaiset velat yhteensä		1 689,1	1 720,2	1 749,6
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	I 2.2, 3.3	140,4	125,1	68,7
Muut korolliset velat	I 3.3	43,5	100,5	125,6
Varaukset	0 1.3.6	17,2	30,9	25,8
Ostovelat	0	84,7	72,6	90,7
Johdannaisinstrumentit	0/I* 3.8	38,9	107,1	81,3
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	0 1.2.4	552,7	548,9	475,3
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	0 1.3.8.1	119,4	105,6	139,2
Muut velat	0 1.3.5	225,7	214,2	173,4
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 222,4	1 304,9	1 180,1
Myytävänä oleviin omaisuuseriin liittyvät velat	0			11,2
Velat yhteensä		2 911,5	3 025,1	2 940,9
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 877,9	3 943,6	3 900,9

Finnair raportoi korollisen velan, nettovelan ja nettovelkaantumisasteen antaakseen yleiskuvan Finnairin taloudellisesta asemasta. Niillä tase-erillä, jotka sisältyvät korolliseen nettovelkaan, on merkintä ”I”. Muilla erillä on merkintä ”O”.

Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisaste	31.12.2019	Oikaistu 31.12.2018	Oikaistu 1.1.2018
Vuokrasopimusvelat	1 054,0	1 159,3	1 117,2
Muut korolliset velat	520,8	614,7	665,5
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	-1,1	5,8	18,5
Oikaistut korolliset velat	1 573,7	1 779,8	1 801,2
Muut rahoitusvarat	-800,8	-892,2	-833,0
Rahat ja pankkisaamiset	-151,9	-180,9	-150,2
Korollinen nettovelka	621,0	706,7	818,1
Oma pääoma yhteensä	966,4	918,5	960,0
Nettovelkaantumisaste, %	64,3 %	76,9 %	85,2 %

* Valuutan- ja koronvaihtosopimuksia käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkoriskin suojaamiseen, mutta suojauslaskentaa ei sovelleta. Käyvän nettoarvon muutokset vastaavat korollisten velkojen käyvän arvon muutoksia. Sen vuoksi valuutan- ja koronvaihtosopimusten käypää nettoarvoa, joka kirjataan johdannaisopimuksiin perustuviin saamisiin/velkoihin ja raportoidaan liitteessä 3.8 Johdannaiset, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Konsernin rahavirtalaskelma

Milj. euroa	2019	Oikaistu 2018
Liiketoiminnan rahavirta		
Tulos ennen veroja	93,0	127,2
Poistot ja arvonalentumiset	325,4	294,2
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	2,8	-37,9
Rahoitustuotot ja -kulut	66,1	129,0
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	0,9	
Vertailukelpoinen EBITDA	488,3	512,6
Varausten muutos	29,5	20,6
Työsuhde-etuudet	10,6	3,0
Muut oikaisut	1,5	-3,1
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	41,5	20,5
Myynti- ja muiden saamisten muutos	33,4	-18,4
Vaihto-omaisuuden muutos	-2,2	-1,8
Osto- ja muiden velkojen muutos	46,9	70,6
Käyttöpääoman muutos	78,1	50,4
Maksetut rahoituskulut, netto	-31,5	-79,9
Maksetut tuloverot	-11,9	
Liiketoiminnan nettorahavirta	564,5	503,6
Investointien rahavirta		
Investoinnit laivastoon	-453,1	-309,7
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-25,2	-26,0
Käyttöomaisuuden myynti	1,3	213,8
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	16,3	
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	-53,4	-81,8
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,8	1,2
Investointien nettorahavirta	-513,2	-202,6
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen takaisinmaksut	-42,0	-112,5
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-132,2	-118,9
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-15,8	-15,8
Omien osakkeiden hankinnat	-0,5	-3,7
Maksetut osingot	-35,0	-38,4
Rahoituksen nettorahavirta	-225,4	-289,2
Rahavirtojen muutos	-174,1	11,8
Rahavarat tilikauden alussa	655,8	643,9
Rahavirtojen muutos	-174,1	11,8
Rahavarat kauden lopussa*	481,7	655,8

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

* Rahavarat

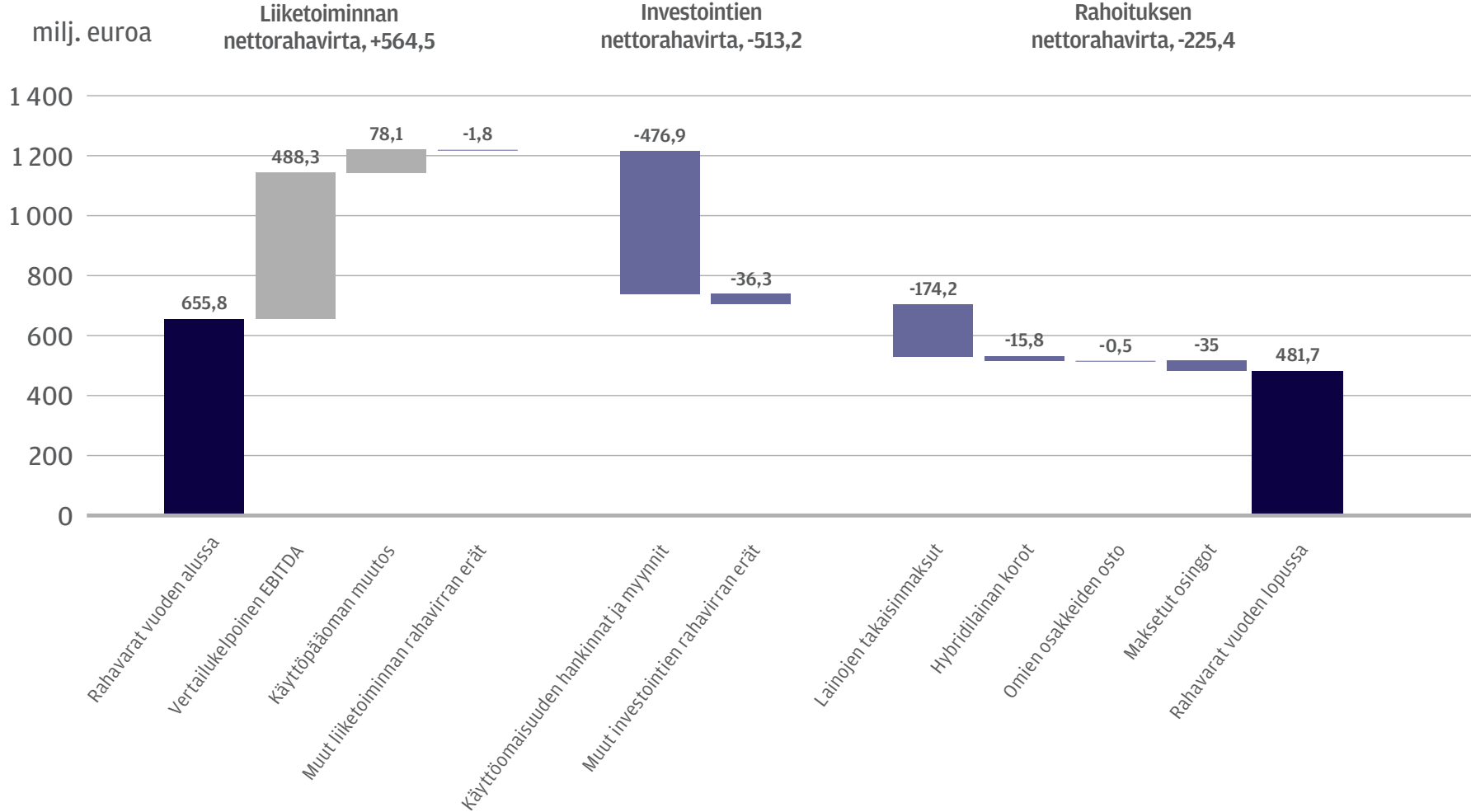
Milj. euroa	2019	Oikaistu 2018
Muut rahoitusvarat	800,8	892,2
Rahat ja pankkisaamiset	151,9	180,9
Kassavarat	952,7	1 073,1
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-470,9	-417,3
Rahavarat	481,7	655,8

Rahoituksen rahavirroiksi luokiteltavien rahoitusvelkojen muutokset sisältäen rahavirrat ja muutokset, joihin ei liity maksua, on esitetty liitetiedossa 3.3 Rahoitusvelat.

Liiketoiminnan rahavirta vahvistui, tukien laivastouudistukseen liittyviä investointeja

Finnairin maksuvalmius pysyi edelleen vahvana investointien rahavirtaan sisältyvistä uusista A350 -koneinvestoinneista huolimatta. Liiketoiminnan rahavirta kasvoi 60,9 miljoonaa euroa, johtuen käyttöpääoman kasvusta ja pienentyneistä rahoituskuluista.

Rahavirran muutos 2019, -174,1 milj. euroa



★ = Kohokohdat



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN
OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Milj. euroa	Osakepääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoinen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2019	75,4	168,1	-27,2	255,2	248,7	198,2	918,5
Kauden tulos					74,5		74,5
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			60,7				60,7
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-40,2				-40,2
Kauden laaja tulos			20,5		74,5		95,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-12,6		-12,6
Osingot					-35,0		-35,0
Omien osakkeiden hankinnat					-0,5		-0,5
Osakeperusteiset maksut				0,9			0,9
Oma pääoma 31.12.2019	75,4	168,1	-6,7	256,1	275,2	198,2	966,4

Milj. euroa	Osakepääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien voitto	Oman pääoman ehtoinen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 31.12.2017	75,4	168,1	63,0	250,3	205,0	198,2	960,0
Laadintaperiaatteen muutos				3,8	-4,7		-1,0
Oma pääoma 1.1.2018	75,4	168,1	63,0	254,0	200,2	198,2	959,0
Kauden tulos					101,6		101,6
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-90,8				-90,8
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			0,6				0,6
Kauden laaja tulos			-90,2		101,6		11,4
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-12,6		-12,6
Osingot					-38,4		-38,4
Omien osakkeiden hankinnat					-3,7		-3,7
Osakeperusteiset maksut				1,1			1,1
Edelleenvuokraussopimusten oikaisu					1,6		1,6
Oma pääoma 31.12.2018	75,4	168,1	-27,2	255,2	248,7	198,2	918,5

Voitonjakokelpoisia varoja oikaistiin -4,7 miljoonalla eurolla IFRS 15 Myyntituotot asiakassopimuksista -standardin implementoinnin johdosta. Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto kasvoi 3,8 miljoonaa euroa IFRS 2 Osakeperusteiset maksut -standardin muutoksen johdosta.

★ Omavaraisuusaste kasvoi ollen 24,9 % (23,3 %).

Finnairin oma pääoma kasvoi 966,4 miljoonaan euroon (918,5) tilikauden tuloksen 74,5 miljoonaa euroa sekä positiivisen suojausinstrumenttien käyvän arvon muutoksen 60,7 miljoonaa euroa johdosta (-90,8). Vuoden 2019 aikana, Finnair maksoi 35,0 miljoonaa euroa osinkoa vuodelta 2018 (38,4) yhtiökokouksen päätöksen mukaisesti. Lentopetrolin hinta pysyi vuoden 2019 viimeisellä kvartaalilla suhteellisen stabiilina verrattuna vuoden 2018 viimeiseen neljännekseen, mikä vaikutti positiivisesti käyvän arvon rahaston muutokseen. Finnair suojautuu lentopetrolin hinnanvaihteluita vastaan lentopetrolitermiineillä ja optioilla rahoituspolitiikkansa mukaisesti, jota kuvataan tarkemmin liitteessä 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

★ = Kohokohdat



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet

Miten Finnairin laadintaperiaatteita tulisi lukea? Laskentaperiaatteiden paremman ymmärryksen saavuttamiseksi Finnair kuvaa laadintaperiaatteet siihen liittyvän liitetiedon yhteydessä. Yleinen laadintaperusta on kerrottu osana tätä tilinpäätöksen laadintaperiaatteita koskevaa liitetietoa, kun taas sellaiset laadintaperiaatteet, jotka liittyvät läheisesti johonkin tiettyyn liitetietoon, on esitetty osana kyseistä liitetietoa. Laadintaperiaatteissa keskitytään kuvaamaan konsernin vallitsevasta IFRS-säännöstöstä muodostamat ja soveltamat laadintaperiaatteet, eikä standardin tekstiä ole toistettu, ellei Finnair ole katsonut sitä liitetiedon sisällön ymmärtämisen kannalta tärkeäksi. Alla olevassa taulukossa on esitetty, minkä liitetiedon yhteydessä mikäkin laadintaperiaate on esitetty ja mihin IFRS-standardiin periaate ensisijaisesti perustuu.			
Laadintaperiaate	Liitetieto	Nro	IFRS
Segmenttiraportointi	Segmentti-informaatio	1.1	IFRS 8
Tuloutus, liiketoiminnan muut tuotot ja myyntisaamiset	Liiketoiminnan tuotot	1.2	IFRS 15, IFRS 9, IFRS 7
Varaukset ja ehdolliset velat	Varaukset	1.3.6	IAS 37
Työsuhde-etuudet ja osakeperusteiset maksut	Palkitseminen	1.3.8	IAS 19, IFRS 2
Eläkkeet	Eläkkeet	1.3.8.2	IAS 19
Aineelliset ja aineettomat käyttöomaisuushyödykkeet	Laivasto ja muu käyttöomaisuus	2.1	IAS 16, IAS 36, IAS 38
Vuokrasopimukset	Vuokrasopimukset	2.2	IFRS 16
Korkotuotot ja -kulut	Rahoitustuotot ja -kulut	3.1	IFRS 7, IAS 18, IAS 32
Rahoitusvarat ja rahoitusvarojen arvonalentuminen	Rahoitusvarat	3.2	IFRS 9, IFRS 7
Rahavarat	Rahoitusvarat	3.2	IFRS 9, IFRS 7
Rahoitusvelat	Rahoitusvelat	3.3	IFRS 9, IFRS 7
Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta	Johdannaiset	3.8	IFRS 9, IFRS 7
Oma pääoma, osinko ja omat osakkeet	Omaa pääomaa koskevat tiedot	3.9	IAS 32, IAS 33
Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet	Tytäryhtiöt	4.2	IFRS 10
Määräysvallattomien omistajien osuus ja liiketoimet määräysvallattomien omistajien kanssa	Tytäryhtiöt	4.2	IFRS 10
Osakkuus- ja yhteisyritykset	Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	4.4	IFRS 11
Lähipiiritapahtumat	Lähipiiritapahtumat	4.5	IAS 24
Tuloverot ja laskennalliset verot	Tuloverot	5.1	IAS 12

Liiketoiminnan kuvaus

Finnair-konserni harjoittaa maailmanlaajuisesti lentoliikennettä ja sitä tukevia palveluja. Konsernin emoyritys on Finnair Oyj, jonka kotipaikka on Helsinki ja pääkonttorin rekisteröity osoite on Tietotie 9, Vantaa. Emoyritys on listattuna NASDAQ OMX Helsingin pörssissä.

Finnair Oyj:n hallitus on kokouksessaan 6.2.2020 hyväksynyt tämän tilinpäätöksen julkistettavaksi. Suomen osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajilla on mahdollisuus hyväksyä tai hylätä tilinpäätös varsinaisessa yhtiökokouksessa, joka pidetään tilinpäätöksen julkistamisen jälkeen.

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS- RAPORTTI

Laatimisperusta

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätös 2019 on laadittu Euroopan unionissa hyväksyttyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, IFRS) mukaisesti ja sitä laadittaessa on noudatettu 31.12.2019 voimassaolevia IAS- ja IFRS -standardeja sekä SIC- ja IFRIC -tulkintoja. Konsernitilinpäätöksen liitetiedot ovat myös suomalaisen kirjanpito- ja yhteisöläinsäädännön mukaiset.

Finnair on 1.1.2019 alkaen soveltanut uutta IFRS 16 Vuokrasopimukset -standardia käyttäen täysin takautuvaa menettelyä. Finnair on lisäksi muuttanut lentokoneen runkokomponenttien laskentaperiaatteita sekä muuttanut tuloslaskelman, taseen ja rahavirtalaskelman esitystapaa. Tilikaudella käyttöön otettujen standardien ja ohjeistusten vaikutuksia on kuvattu tarkemmin kohdassa ’Muutokset laadintaperiaatteissa ja oikaistut taloudelliset tiedot vuodelta 2018’.

Vuoden 2019 konsernitilinpäätös on laadittu alkuperäisiin hankintamenoihin perustuen lukuun ottamatta käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavia rahoitusvaroja, myytävissä olevia rahoitusvaroja ja johdannaissopimuksia, jotka on arvostettu käypään arvoon. Tilinpäätöstiedot esitetään miljoonina euroina pyöristettynä lähimpään sataantuhanteen euroon. Tämän vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa esitettyä summalukua.

Tuloslaskelman ja taseen esittäminen

IAS 1 Tilinpäätöksen esittäminen -standardi ei määrittele liikeluoksen käsitettä. Konserni on määrittänyt sen seuraavasti: liikelulos on nettosumma, joka muodostuu, kun liikevaihtoon lisätään liiketoiminnan muut tuotot ja vähennetään liiketoiminnasta aiheutuvat kulut, kuten palkat, polttoainekulut, huoltokulut ja lentokaluston vuokratulot ja poistot. Kurssierot ja johdannaisten realisoituneet käypien arvojen muutokset sisältyvät liikeluokseen, mikäli ne syntyvät liiketoimintaan liittyvistä eristä. Muuten ne on kirjattu rahoituseriin. Liikeluokseen ei sisällytetä rahoituseriin liittyviä tuottoja ja kuluja, osuutta osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista ja tuloveroihin liittyviä eriä.

Tuloslaskelmassa esitetään liikeluoksen ohella vertailukelpoinen EBITDA ja liikelulos, joiden katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoiseen liikeluokseen ei lasketa mukaan omaisuuden myyntivoittoja tai -tappioita, huoltovarausten valuuttakurssimuutoksista johtuvia realisoitumattomia vaikutuksia, johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia ja järjestelykuluja. Sen peruste on selitetty tarkemmin liitteessä 1.3.7 Vertailukelpoisesta liikeluoksesta oikaistut erät. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liikeluoksen kehitystä ilman pääomakuluja, eikä siihen tämän vuoksi sisällytetä poistoja ja lentokaluston vuokramaksuja.

Taseen varat ja velat luokitellaan lyhytaikaisiksi, mikäli niiden odotetaan realisoituvan 12 kuukauden kuluessa tai mikäli ne luokitellaan likvideiksi varoiksi tai käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattaviksi eriksi. Muut varat ja velat luokitellaan pitkäaikaisiksi varoiksi tai veloiksi. Taseen korollisiksi veloiksi luetaan joukkovelkakirjalainat, lentokonerahoitusta varten otetut lainat (JOLCO-lainat), pankkilainat, vuokravelat, yritystodistukset sekä lainat huoltokonttorilta. Korollisiksi varoiksi luetaan korolliset talletukset sekä sijoitukset yritys- ja sijoitustodistuksiin, joukkovelkakirjalainoihin ja lyhyen koron rahastoihin. Korollisten varojen ja velkojen erotuksena laskettavaan korolliseen nettovelkaan luetaan näiden lisäksi valuutan- ja koronvaihtosopimukset, joita käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkoriskin suojaamiseen.

Vaihtoehtoisten tunnuslukujen esittäminen

Finnair käyttää Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja vaihtoehtoisia tunnuslukuja kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä antaakseen vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnastaan sekä mahdollistaakseen paremman vertailtavuuden toimialan yhtiöiden välillä. Vaihtoehtoiset tunnusluvut eivät korvaa IFRS:n mukaisia tunnuslukuja. Finnairin pääasialliset vaihtoehtoiset tunnusluvut ovat vertailukelpoinen liikelulos ja EBITDA (määriteltä yllä). Vertailukelpoinen liikelulos on eritelty liitteessä 1.3.7 Vertailukelpoisesta liikeluoksesta oikaistut erät. Finnair noudattaa johdonmukaisuutta jättäessään vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät vertailukelpoisen liikeluoksen ulkopuolelle. Pääperiaatteet on kuvattu yllä kohdassa Tuloslaskelman esittäminen ja tarkemmin liitetiedossa 1.3.7. Vertailukelpoisesta liikeluoksesta oikaistut erät.

Tunnuslukujen laskentakaavat on myös määriteltä Hallituksen toimintakertomuksessa, kohdassa Tunnuslukujen laskentakaavat. Alempana esitettyjen tilinpäätöksen laadintaperiaatteiden muutoksilla ei ollut vaikutusta



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

vaihtoehtoisten tunnuslukujen laskentatapaan, mutta IFRS 16 -standardin käyttöönoton myötä aikaisempina vuosina käytettyjä tunnuslukuja oikaistu nettovelka ja oikaistu nettovelkaantumisaste ei enää esitetä.

Arvioiden käyttö

Tilinpäätöksen laatiminen IFRS-standardien mukaisesti edellyttää konsernin johdolta tiettyjen arvioiden tekemistä ja harkintaa laadintaperiaatteiden soveltamisessa. Tietoa harkinnasta, jota johto on käyttänyt konsernin noudattamia tilinpäätöksen laadintaperiaatteita soveltaessaan ja jolla on eniten vaikutusta tilinpäätöksessä esitettäviin lukuihin, on esitetty seuraavassa kohdassa Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät.

Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät

Tilinpäätöstä laadittaessa joudutaan tekemään tulevaisuutta koskevia arvioita ja oletuksia, joiden lopputulemat voivat poiketa tehdyistä arvioista ja oletuksista. Lisäksi joudutaan käyttämään harkintaa tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden soveltamisessa. Arviot pohjautuvat johdon parhaaseen näkemykseen tilinpäätöshetkellä. Mahdolliset arvioiden ja olettamusten muutokset merkitään kirjanpitoon sillä tilikaudella, jonka aikana arvioita tai olettamuksia korjataan, ja kaikilla tämän jälkeisillä tilikausilla.

! Tunnistetut kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitetty sen liitetiedon ja erän yhteydessä, johon se lähinnä liittyy. Alla olevassa taulukossa on esitetty, minkä liitetiedon yhteydessä mikäkin epävarmuustekijä on esitetty. !

Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät	Liitetiedon numero	Liitetiedon nimi
Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä	1.2	Liiketoiminnan tuotot
Lentokaluston huoltovaraukset	1.3.6	Varaukset
Eläkevelvoitteet	1.3.8.2	Eläkkeet
Arvonalentumistestaus	2.1	Laivasto ja muu käyttöomaisuus
Vuokrasopimukset	2.2	Vuokrasopimukset

Muutokset laadintaperiaatteissa ja oikaistut taloudelliset tiedot vuodelta 2018

Finnair on 1.1.2019 alkaen soveltanut uutta IFRS 16 Vuokrasopimukset -standardia käyttäen täysin takautuvaa menettelyä. Finnair on lisäksi muuttanut lentokoneen runkokomponenttien, kuten matkustamon osien ja rungon huoltojen laskentaperiaatteita sekä muuttanut tuloslaskelman, taseen ja rahavirtalaskelman esitystapaa. Tässä konsernitilinpäätöksessä esitettyjen aikaisempien tilikausien taloudellinen raportointi on oikaistu vastaamaan muuttuneita raportointiperiaatteita.

Finnair on julkaissut muutoksiin liittyen erillisen Pörssitiedotteen 21. maaliskuuta 2019, jonka liitteenä ovat oikaistut luvut, mukaan lukien oikaistut luvut jokaiselle vuoden 2018 kvartaalille. Taulukot ovat saatavilla myös Excel-muodossa Finnairin sijoittajasivustolla: <https://investors.finnair.com/fi>

Alla on esitetty yhteenveto yllä mainittujen muutosten vaikutuksista lukuihin ja tilinpäätösperiaatteisiin sekä erittelyt jokaisen oikaisun vaikutuksista erikseen vuoden 2018 lukuihin.

IFRS 16 Vuokrasopimukset -standardin käyttöönoton vaikutus vertailukauden lukuihin

Uusi vuokrasopimusstandardi IFRS 16 tuli voimaan 1.1.2019 alkaen. Se korvaa aikaisemman IAS 17 Vuokrasopimukset -standardin. Finnair otti standardin käyttöön tilikauden 2019 alusta, soveltaen takautuvaa menetelmää jokaiseen aiempaan raportoituun kauteen.

Uudella standardilla on merkittäviä vaikutuksia yhtiön tilinpäätökseen ja tunnuslukuihin. Lentokoneiden, kiinteistöjen ja muiden standardin piiriin kuuluvien vuokrasopimusten tulevien vuokramaksujen nykyarvo kirjataan käyttöoikeuteen perustuvaksi omaisuuseräksi (Finnairin taseessa nimellä ’käyttöoikeuslaivasto’ ja ’muu

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

käyttöoikeusomaisuus’) ja korolliseksi vuokravelaksi. Aiemmin, tulevat vuokramaksut ei-purettavissa olevista operatiivisista vuokrasopimuksista esitettiin taseen ulkopuolisina vuokravastuina liitetiedoissa.

Taseen varat 31.12.2018 nousivat 992,3 miljoonalla eurolla uuden käyttöoikeusomaisuuserän kirjauksen myötä. Uuden omaisuuserän tasearvosta noin 80 % on lentokoneita. Taseen velat kasvoivat 1091,6 miljoonalla eurolla, kun standardin piiriin kuuluvien vuokrasopimusten vuokramaksujen nykyarvo kirjattiin vuokravelkoihin. Vertailukauden tiedot oikaistiin ja IFRS 16 -standardin kumulatiivinen vaikutus kirjattiin takautuvasti oikaisuna oman pääoman avaavaan saldoon 1.1.2018. Muutoksen seurauksena oma pääoma 31.12.2018 laski 99,3 miljoonaa euroa.

Muutos vaikutti selvästi Finnairin julkaisemiin avainlukuihin 2018. Vuokravelan kasvu heijastui nettovelkaantumisasteen tunnuslukuun, joka nousi IFRS 16 käyttöönoton seurauksena 115,6 prosenttiyksikköä. Vastaavasti omavaraisuusaste laski 11,3 prosenttiyksikköä. IFRS 16 käyttöönoton myötä Finnair luopui myös kahden vaihtoehtoisen tunnusluvun raportoinnista 1.1.2019 alkaen. Oikaistua nettovelkaantumisaste ja oikaistu nettovelka, joissa aiemmin oikaistiin tulevat vuokramaksut lentokalustosta, ei enää esitetä, sillä korollinen vuokravelka tunnistetaan nyt taseella ja on siksi mukana nettovelassa ja nettovelkaantumisasteen laskennassa, eikä erillistä oikaisua tarvita.

Vuokrasopimukset-standardi vaikuttaa myös Finnairin tuloslaskelmaan. Vuodesta 2019 alkaen operatiivisia vuokramaksuja ei enää esitetä, vaan käyttöoikeusomaisuudesta kirjataan tuloslaskelmaan poistot ja vuokravelan kertyneet korkokulut. Korkokulut ovat korkeimmillaan vuokrakauden alussa ja laskevat kohti vuokrakauden loppua, kun lease-velkaa lyhennetään. Aiemmin operatiivisten vuokrasopimusten kulut jaksotettiin lineaarisesti liiketulokseen lentokaluston vuokramaksuiksi ja muiksi vuokriksi vuokra-ajan kuluessa.

Finnairin 2018 vertailukelpoinen liiketulos parani 54,7 miljoonaa euroa ja liiketulos 54,8 miljoonaa euroa uuden standardin käyttöönoton seurauksena. Finnairin nettotulos vuonna 2018 kuitenkin heikkeni korkokulujen ja USD-määräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin liittyvien kurssitappioiden seurauksena 44,3 miljoonaa euroa. Suurin osa tulosheikennyksestä johtuu USD-määräisen vuokravelan muuntamisesta euroiksi ja siitä aiheutuvista realisoitumattomista kurssitappioista.

Valtaosa Finnairin lentokoneita koskevista vuokrasopimuksista ja -maksuista on USD-määriä. Tulevaisuudessa valuuttakurssien muutoksista johtuva kurssivaikutus taseen käyttöoikeusomaisuuserien ja vuokravelan arvoon voi olla joko positiivinen tai negatiivinen, riippuen tilinpäätöshetken USD-kurssista. Valuuttariskipositioon ja tulosvaikutukseen vaikuttaa myös standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koko ja vuokra-aika. Finnairin tavoitteena on vähentää taseen valuuttaposiitiosta aiheutuvaa tuloslaskelman volatiliteettia käyttämällä suojauksia.

Kassavirrassa vuokravelan maksut siirretään liiketoiminnan rahavirrasta rahoituksen kassavirtaan IFRS 16 -standardin mukaisesti. Vertailukaudella 2018 liiketoiminnan rahavirta kasvoi 111,9 miljoonaa euroa ja pienensi vastaavasti rahoituksen rahavirtaa.

IFRS 16 vaikutukset Finnairin tilinpäätösperiaatteissa

Finnairin IFRS 16 -omaisuuserät koostuvat vuokratuista lentokoneista ja niiden varamoottoreista, kiinteistöistä, autoista ja maakalustosta. Lentokoneet muodostavat valtaosan (~80%) käyttöoikeusomaisuuserästä ja vuokravelasta taseella. Valtaosa muusta käyttöoikeusomaisuudesta (~20 %) on kiinteistösopimuksia.

Finnair soveltaa IFRS 16 -standardin sisältämää poikkeussääntöä, jonka mukaan lyhytaikaisia vuokrasopimuksia, joiden vuokra-aika on 12 kuukautta tai lyhyempi ja jotka eivät sisällä optiota vuokrakohteena olevan hyödykkeen ostamisesta, ei kirjata taseeseen. Finnair ei tunnista taseeseen velkaa myöskään vuokrasopimuksista, joissa vuokrakohteena olevan hyödykkeen arvo ei ole Finnairin kannalta olennainen. Arvio siitä, onko vuokrakohteena oleva hyödyke olennainen ja siten IFRS 16 -standardin mukaan tunnistettava taseella, perustuu IFRS:n käsitteelliseen viitekehykseen (Conceptual Framework) ja IAS 1 -standardiin. Näiden lyhytaikaisten ja ei-oleellisten vuokrasopimusten maksut jaksotetaan liiketulokseen vuokramaksuiksi ja muiksi vuokriksi lineaarisesti vuokra-ajan kuluessa.

! = Kriittiset tilinpäätösarviot



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
- 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
- 4. KONSOLIDOINTI
- 5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS- RAPORTTI

Lentokalusto

Vuokrakausi: Operatiivisen lentokaluston vuokrakauden pituus vastaa ei-peruutettavissa olevaa vuokrasopimuksen kestoä. Poikkeuksena tähän sääntöön ovat sellaiset tapaukset, joissa Finnair lähes varmasti tulee käyttämään vuokrasopimukseen kuuluvan option pidentää vuokrasopimusta tai vuokrasopimukseen kuuluvan option keskeyttää vuokrasopimus ennen sen päättymisaikaa. Operatiivisen lentokaluston vuokrasopimuksen alkuhetkenä on kuitenkin lähes aina erittäin epävarmaa, käytetäänkö tällaisia optioita vai ei, vaikka vuokrasopimukset sallisivatkin vuokrasopimuksen pidennyksen. Neuvottelut mahdollisen pidennysoption käytöstä alkavat tyypillisesti 12-18 kuukautta ennen alkuperäisen vuokrasopimuksen päättymisaikaa. Mikäli Finnair päättää käyttää option pidentää vuokrakautta tai jos on nähtävissä jokin muu merkittävä indikaatio siitä, että vuokrakautta pidennetään, arvioidaan vuokravelan määrä tällöin aina uudelleen. Esimerkiksi, merkittäviä uudistus- ja perusparannusinvestointeja (modifikaatioita) vuokrattuun lentokoneeseen voidaan pitää tällaisena indikaationa etenkin, jos modifikaatio tehdään lähellä vuokra-ajan päättymistä.

Diskonttokorko: Lentokaluston vuokrasopimuksissa ei ole määritelty selvästi sopimuksen sisäistä korkokantaa. Koska lentokaluston käyvät arvot saadaan julkisena tietona kolmansien osapuolien toimesta, Finnair pystyy laskemaan sisäisen korkokannan jokaiselle standardin piiriin kuuluvalle operatiiviselle lentokaluston vuokrasopimukselle. Sopimuksen sisäinen korkokanta on määritelty olemaan se korkokanta, jolla diskontatut vuokramaksujen nykyarvot ja omaisuuserän jäännösarvo vastaavat omaisuuserän käypää arvoa.

Huoltokustannukset: Finnair kirjaa varauksia vuokratuille lentokoneille vuokrakauden aikana tehtäviä huoltoja varten. Omille koneille varauksia ei kirjata, sillä kustannus on vältettävissä, esimerkiksi myymällä kone. IFRS 16 vaatii, että omaisuuserän arvossa huomioidaan kustannus palauttaa hyödyke arvoonsa. Finnair käyttää kriteeriä, onko huoltokustannus vältettävissä oleva, määritellesään kirjataanko huoltokustannus osaksi omaisuuserän arvoa vai ei.

Finnairilla on velvoite palauttaa lentokone vuokrasopimuksessa sovitun huoltotason mukaisessa kunnossa. Mikäli lentokoneen tai moottorin kunto palautushetkellä poikkeaa sopimuksessa sovitusta palautuskunnosta, Finnairin tulee joko huoltaa kone, jotta se vastaa sovittua kuntoa, tai korvata kunnan ja palautusveloitteen erotus vuokranantajalle rahassa. Huoltokustannukset voidaan jakaa kahteen eri ryhmään:

- 1) kustannukset, jotka aiheutuvat riippumatta lentokoneen käytöstä / vuokra-ajasta ja
- 2) kustannukset, jotka aiheutuvat lentokoneen käytöstä / vuokra-ajasta

Lopputarkastusta ja -maalausta, jotka vaaditaan palautushetkellä, pidetään ei-vältettävissä olevina huoltokustannuksina. Ne toteutuvat, kun lentokone palautetaan vuokranantajalle, riippumatta kuluneesta ajasta tai lentotunneista. Huoltovaraus kirjataan omaisuuserän arvoon vuokrasopimuksen alkuhetkellä IFRS 16 mukaisesti (IFRS 16:25). Vastaavasti huoltokustannuksia jotka riippuvat koneen käytöstä, ei katsota kuuluvaksi mukaan omaisuuserän arvoon.

Standardin vaikutuksen ulkopuolelle jäävät sopimukset: Lentokonevuokrasopimukset miehistöineen ja varamoottorivuokrasopimukset jäävät enimmäkseen IFRS 16 -standardikäsittelyn ulkopuolelle sopimusten lyhytaikaisuutta koskevan poikkeussäännön perusteella. Finnair analysoi jokaisen sopimuksen keston erikseen sopimusajan ja mahdollisten sopimusaikaa koskevien optioiden (optio pidentää sopimusta tai keskeyttää sopimus ennen sopimusajan päättymistä) perusteella. Jos vuokrakausi on 12 kuukautta tai vähemmän ja Finnair ei aio jatkaa sopimusta pidempään, vuokrasopimus jätetään vuokravelan ulkopuolelle.

Lentokonevuokrasopimukset miehistöineen (wet lease) tehdään lentoliikennekapasiteetin lisäämiseksi yleensä lyhyeksi aikaa, esimerkiksi jos resursseista on tilapäisesti pulaa. Tavallisesti wet lease -sopimuksen kesto vaihtelee yhdestä päivästä vuoteen.

Lentokoneiden varamoottorit, jotka on vuokrattu lyhyeksi aikaa poikkeustilanteesta johtuen (esim. oman moottorin rikkoutuminen), on jätetty vuokravelan ulkopuolelle. Vuokra-aika on yleensä muutamasta päivästä muutamaan kuukauteen, eikä Finnair aio vuokrata näitä moottoreita todellista tarvetta pidemmäksi aikaa.

Kiinteistöt

Vuokrakausi: Vuokrakauden pituus vastaa ei-peruutettavissa olevaa vuokrasopimuksen kestoä. Poikkeuksena tähän sääntöön ovat sellaiset tapaukset, joissa Finnair lähes varmasti tulee käyttämään vuokrasopimukseen kuuluvan option pidentää vuokrasopimusta tai option keskeyttää vuokrasopimus ennen sen päättymisaikaa.

Diskonttokorko: Koska kiinteistövuokrasopimuksissa ei ole selkeästi määritelty sopimuksen sisäistä korkokantaa, käyttää Finnair korkokantana arviota siitä, mikä yhtiön lisäluoton korko kiinteistövuokrasopimuksille olisi. Lisäluoton korko määritetään koko kiinteistövuokrakannalle (portfolio), tarkoittaen sitä, että kaikki kiinteistöjen (maa-alueet, rakennukset) vuokrasopimukset diskontataan käyttäen samaa korkokantaa. Lisäluoton koron määrittämisessä käytetään johdon arviota.

Standardin vaikutuksen ulkopuolelle jäävät sopimukset: Lentokentän ja terminaalien palvelusopimukset eivät Finnairin arvion perusteella täytä IFRS 16 vuokrasopimuksen määritelmää. Näissä sopimuksissa vuokranantajalla on oikeus korvata vuokrattu alue toisella alueella, mikä johtaa näiden sopimusten käsittelyyn IFRS 16 -standardin ulkopuolella. Poikkeuksena tästä ovat tietyt lounge-alueet Helsinki-Vantaan lentokentällä, jotka on tarkoitettu pelkästään Finnairin käyttöön ja siksi luokitellaan IFRS 16 mukaisiksi vuokrasopimuksiksi.

Finnair on analysoinut kiinteistövuokrasopimukset, joissa vuokra-aika on toistaiseksi voimassa oleva, mutta joissa sekä vuokranantajalla että Finnairilla vuokraajana on oikeus irtisanoa sopimus 1-12 kuukauden irtisanomisajalla. Finnair on todennut analyysissään, että nämä sopimukset eivät ole olennaisia ja sopimusten irtisanominen on käytännössä realistista irtisanomisajan puitteissa (esimerkiksi pienet varastoalueet). Nämä sopimukset on siksi pääsääntöisesti jätetty vuokravelan ulkopuolelle.

Muut vuokrasopimukset (autot ja maakalusto)

Muut vuokrasopimukset koostuvat lähinnä työsuhdeautoista ja maakalustosta, joissa vuokrakausi on pitkäaikainen ja siksi ne ovat IFRS 16 vuokrakäsittelyn piirissä.

Käytännön helpotuksena IFRS 16 sallii, että vuokrasopimukseen kuulumattomia komponentteja (palvelut) ei ole pakko erottaa vuokrasopimuskomponenteista, vaan vuokrasopimuksen voi käsitellä kokonaisuudessaan IFRS 16 -standardin mukaisena vuokrasopimuksena. Finnair käyttää tätä helpotusta koskien työsuhdeautoja ja maakalustoa, joiden vuokrasopimuksissa on mukana palvelukomponentteja.

Vuokrakauden pituus vastaa ei-peruutettavissa olevaa vuokrasopimuksen kestoä. Poikkeuksena ovat tapaukset, joissa Finnair lähes varmasti tulee käyttämään vuokrasopimukseen kuuluvan option pidentää vuokrasopimusta tai keskeyttää vuokrasopimus ennen sen päättymisaikaa. Tämänhetkiset vuokrasopimukset eivät sisällä sellaisia optioita, joita Finnair lähes varmasti käyttäisi, joten vuokra-aika vastaa sopimuksessa määritettyä kestoä.

Finnair käyttää arviota lisäluoton korosta koko työsuhdeautokannalle ja maakalustokannalle, tarkoittaen sitä, että kaikki nämä vuokrasopimukset diskontataan käyttäen samaa korkokantaa. Yhtiön johto määrittää lisäluoton koron. Vuokrasopimukset, jotka yksittäisinä tai käyttöomaisuusluokkana eivät ole olennaisia Finnairille, on jätetty IFRS 16 vuokrasopimusmääritelmän ulkopuolelle. Nämä sopimukset sisältävät pieniä IT-laitteita ja toimistokalustoa.

Edelleenvuokraussopimukset

IFRS 16 ei muuttanut olennaisesti, miten vuokranantaja kirjaa vuokrasopimukset. IFRS 16 voimaantullessa, vuokranantaja jatkaa vuokrasopimusten luokittelua rahoitusleasing-sopimuksiksi ja operatiivisiksi vuokrasopimuksiksi ja kirjaukset riippuvat siitä, kumpaan ryhmään sopimus kuuluu. IFRS 16 -standardin voimaantullessa, edelleenvuokraajan pitää kuitenkin luokitella edelleenvuokratut sopimukset rahoitusleasing-sopimuksiksi ja operatiivisiksi vuokrasopimuksiksi vertaamalla edelleenvuokraussopimuksen kohteena olevaa omaisuuserää päävuokrasopimuksen kohteena olevaan omaisuuserään. Aiemmin (IAS 17) edelleenvuokraussopimuksen kohteena olevaa omaisuuserää verrattiin koko omaisuuserään. Finnair on siksi uudelleenluokitellut tietyt edelleenvuokraus-sopimukset operatiivisista vuokrasopimuksista rahoitusleasing-sopimuksiksi 1.1.2019.

Finnair edelleenvuokraa yhdeksää lentokonetta ja pientä määrää maakalustoa, joissa verrattuna päävuokrasopimukseen, edelleenvuokraussopimuksen vuokrakausi käsittää suurimman osan jäljellä olevasta omaisuuserän käyttöajasta ja siksi nämä on luokiteltu rahoitusleasing-sopimuksiksi IFRS 16 mukaisesti. Päävuokrasopimuksesta syntynyt omaisuuserä on kirjattu näiden osalta alas ja nettoinvestointi, joka vastaa diskontattuja saatavia vuokramaksuja on tunnistettu vuokrasaamisena Finnairin taseella.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1.
- LIIKETULOS
2.
- LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3.
- PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4.
- KONSOLIDOINTI
5.
- MUUT LIITETIEDOT
6.
- EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

IFRS 16 mukaan, niiden edelleenvuokraussopimusten osalta, joissa Finnair toimii vuokranantajana ja jotka on IFRS 16 -standardin myötä luokiteltu uudelleen operatiivisista vuokrasopimuksista rahoitusleasing-sopimuksiksi, 1.1.2019 voimassaolevat sopimukset kirjattiin uusina rahoitusleasing-sopimuksina ja tunnistushetkellä syntyvä voitto oikaistiin kumulatiivisesti kertyneiden voittovarojen oikaisuun 1.1.2019.

Lentokonekomponenttien laskentaperiaatteiden muutos

Finnair on muuttanut lentokoneen runkokomponenttien sekä huoltojen kirjanpitokäsittelyä. Aikaisemmin vain runkojen raskashuollot oli erotettu omaksi huoltokomponenttikseen, mutta erottelua tarkennettiin kattamaan myös muut olennaiset huoltokokonaisuudet ja matkustamokomponentit, kuten laskutelineet ja business-luokan istuimet. Vuoden 2019 alusta lähtien eri komponentit poistetaan niiden taloudellisen käyttöiän tai huoltojakson aikana. Aikaisemmin huoltokustannukset on kirjattu kuluksi niiden syntymishetkellä.

Finnair on muuttanut lisäksi vuokrattujen lentokoneiden huoltojen varauskäytäntöä ja kirjaa niistä jatkossa varauksen uudistettua komponenttijakoa mukaillen.

Muutoksen myötä taseen vastaavat 31.12.2018 kasvoivat 4,0 miljoonalla. Taseeseen aktivoitujen korjausten hankintameno kasvatti varoja, kun taas matkustamon eri osien aikaisempaa käytäntöä lyhyempi poistoaika laski varoja. Velat kasvoivat 7,9 miljoonalla eurolla huoltovarausten kirjauksen seurauksena. Vertailukauden tiedot oikaistiin ja uuden laskentaperiaatteen kumulatiivinen vaikutus kirjattiin takautuvasti oikaisuna oman pääoman avaavaan saldoon 1.1.2018. Oikaisun vaikutus omaan pääomaan 31.12.2018 oli 3,9 miljoonaa euroa.

Muutoksella oli myös vaikutusta raportoituun tuloslaskelmaan ja avainlukuihin. 2018 vertailukelpoinen liiketulos laski muutoksen vaikutuksesta 5,7 miljoonaa euroa, liiketulos laski 6,0 miljoonaa euroa ja nettotulos heikentyi muutoksen vaikutuksesta 4,7 miljoonaa euroa. Omavaraisuusaste laski 0,2 prosenttiyksikköä ja nettovelkaantuneisuusaste laski 0,1 prosenttiyksikköä. Rahavirtalaskelmassa omistettujen lentokoneiden huoltotapahtumat esitetään nyt investointien rahavirrassa liiketoiminnan rahavirran sijaan.

Muutokset tuloslaskelman, taseen ja rahavirtalaskelman esittämisessä

Finnair on uudistanut tuloslaskelman, taseen ja rahavirtalaskelman esitystapaa ryhmittelemällä tuloslaskelmassa kustannukset liiketoimintalähtöisemmiksi kokonaisuuksiksi ja lisäämällä kaikkiin laskelmiin IFRS 16 -standardin mukaiset rivit. Kaikissa laskelmissa rivien nimet on muutettu niiden sisältöä paremmin kuvaaviksi. Taloudellisen raportoinnin rakenteelliset muutokset vaikuttivat tuloslaskelman, taseen ja kassavirtalaskelman riveihin, mutta eivät lukuihin.

Uudessa tuloslaskelmarakenteessa korvaukset asiakkaille on siirretty liikevaihdesta matkustaja- ja maapalveluihin. Volyymisidonnaiset toiminnalliset kulut on siirretty muista kuluista omille olennaisille riveilleen:

- Henkilöstöön liittyvät kustannukset sekä vuokrattu ja alihankittu miehistö on siirretty henkilöstökuluihin.
- Varausmaksut ja luottokorttikomissiot on siirretty myynti-, markkinointi- ja jakelukuluihin.
- Loungekustannukset, peruutuskulut, kompensaatiot uudelleenreitityksestä, wifi-kustannukset ja matkustajamääriin perustuvat IT-maksut on siirretty matkustaja- ja maapalveluihin.

Ryhmittelyjä ja nimeämisiä on muutettu asianmukaisemmiksi:

- Muut vuokrat tilin nimi on muutettu kapasiteettivuokriksi. Kiinteistöihin liittyvät kustannukset on siirretty tilille kiinteistö-, IT- ja muut kulut.
- Maaselvitys- ja cateringkulut sekä valmismatkatuotannon kulut on yhdistetty tilille matkustaja- ja maapalvelut.

IFRS 16 käyttöönoton myötä operatiivisia vuokrakuluja ei enää esitetä tuloslaskelman vuokrakustannuksissa, joten lentokaluston vuokramaksut -tili on poistettu.

Pitkäaikaisissa varoissa käyttöomaisuus on jaettu laivastoon ja muuhun käyttöomaisuuteen, joka sisältää sekä aineellisia että aineettomia käyttöomaisuushyödykkeitä. IFRS 16 käyttöönoton takia on lisätty erilliset tilit

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

käyttöoikeuslaivastolle ja muulle käyttöoikeusomaisuudelle. Vastaavasti pitkä- ja lyhytaikaisiin velkoihin on lisätty tilit vuokrasopimusveloille.

Pitkäaikaisissa varoissa osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä ja laina- ja muut saamiset on yhdistetty riville muut pitkäaikaiset varat. Lyhytaikaisissa varoissa vaihto-omaisuus on yhdistetty uudelle tilille vaihto-omaisuus ja ennakoon maksetut kulut. Uusi tili myyntiin liittyvät saamiset sisältävät myyntisaamiset ja myyntiin liittyvät jaksotukset. Pitkäaikaisissa veloissa varaukset ja muut velat on yhdistetty uudelle tilille varaukset ja muut velat.

Kassavirrassa on rakennetta muutettu siten, että kassavirta alkaa tuloksesta ennen veroja, joten rivi tuloverot on poistettu. Vertailukelpoinen EBITDA, joka esitetään Finnairin tuloslaskelmassa, on lisätty ja EBITDA, jota ei esitetä tuloslaskelmassa, on poistettu rakenteesta. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät, jotka eritellään erillisessä liitetiedossa osavuosikatsauksissa ja tilinpäätöksessä on lisätty uutena rivinä kassavirtaan ja lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot, jotka sisältyvät tähän erään on siirretty tälle riville. Investointien nettorahavirrassa rakennetta on muutettu vastaamaan uutta taserakennetta, jossa laivasto ja muut käyttöomaisuushyödykkeet on esitetty erillisinä. Käyttöomaisuuden myynnin rahavirrat esitetään uudessa rakenteessa erillisenä käyttöomaisuusosakkeiden myynnin rahavirrasta. Käyttöomaisuusosakkeiden investoinnit ja myynnit on siirretty erään muiden pitkäaikaisten varojen muutos.

IFRS 16 käyttöönoton takia on rahoituksen nettorahavirtaan lisätty uusi rivi vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksuille.

Viivytyksistä tai peruutuksista johtuvat korvaukset

Edellä mainittujen takautuvasti käyttöönotettujen laskentaperiaatteiden muutosten lisäksi, Finnair on IFRS tulkintakomitea (IFRIC) päätti syyskuun 2019 kokouksessaan, esityslistan kohdassa Compensations for Delays or Cancellations (IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers), että viivästyksistä tai peruutuksista johtuvat korvaukset ovat muuttuvaa kauppahintaa ja ne tulee siksi käsitellä liikevaihdon oikaisueränä.

Finnair on aiemmin pitänyt asiakkaille suoritettuja korvauksia sakkomaksuina, minkä vuoksi ne on kirjattu matkustaja- ja maapalvelukuluihin. Finnair päättänyt muuttaa kirjaustapaa IFRIC-päätöksen mukaisesti vuoden 2019 osalta ja uudelleenluokittelee asiakkaille viivytyksistä ja peruutuksista johtuvat korvaukset liikevaihdon oikaisuksi. Määrä ei ole Finnairin tilinpäätöksen kannalta olennainen, mutta koska erän siirtyminen operatiivisista kuluista liikevaihdon vähennykseksi vaikuttaa hienoisesti muutamiin Finnairin käyttämiin liiketoiminnan avainmittareihin, on Finnair päättänyt tehdä oikaisun takautuvasti myös vuodelle 2018. Muutoksen vaikutus Finnairin tilinpäätökseen on eritelty tämän kappaleen lopussa olevassa taulukossa.

Tulevat IFRS-standardit, tulkinnat ja muutokset tilikauden jälkeen

Tiedossa olevat tilikaudella 2020 tai sen jälkeen voimaan tulevat muutokset IFRS-standardeissa ovat lähinnä parannuksia tai lisäyksiä voimassaoleviin standardeihin, eikä konserni odota niillä olevan olennaista vaikutusta Finnairin konsernitilinpäätökseen.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

○ = Rivi tai tili, joka on poistettu tilikartta-
muutoksen tai IFRS 16 standardin takia.
■ = Rivi tai tili, joka on lisätty tilikarttamuutoksen
tai IFRS 16 standardin takia.

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Konsernin tuloslaskelma, oikaisujen vaikutukset 2018

Milj. euroa	Raportoitu 1.1.- 31.12.2018	Tilikartta- muutoksen vaikutus	IFRS 16 oikaisun vaikutus	Lentokone- komponent- tien oikaisun vaikutus	Oikaistu 1.1.- 31.12.2018
Liikevaihto	2 834,6	15,1			2 849,7
Liiketoiminnan muut tuotot	73,7				73,7
Liiketoiminnan kulut					
Henkilöstökulut	-433,4	-72,4	6,3		-499,6
Polttoainekulut	-581,0				-581,0
○ Muut vuokrat	-154,9	154,9			
■ Kapasiteettivuokrat		-277,8	155,4		-122,4
Lentokaluston huoltokulut	-169,1	-2,0	0,5	7,8	-162,9
Liikennöimismaksut	-300,8				-300,8
○ Myynti- ja markkinointikulut	-92,4	92,4			
■ Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-159,0			-159,0
○ Maaselvitys- ja cateringkulut	-256,9	256,9			
○ Valmismatkatuotannon kulut	-113,4	113,4			
■ Matkustaja- ja maapalvelut		-455,7	1,7		-453,9
○ Muut kulut	-330,9	330,9			
■ Kiinteistö-, IT- ja muut kulut		-151,7	20,4		-131,3
○ Vertailukelpoinen EBITDAR	475,4	-155,0	184,4	7,8	512,6
■ Vertailukelpoinen EBITDA		320,5	184,4	7,8	512,6
○ Lentokaluston leasemaksut	-155,0	155,0			
Poistot ja arvonalentumiset	-151,1		-129,6	-13,5	-294,2
Vertailukelpoinen liiketulos	169,4	0,0	54,7	-5,7	218,4
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-4,7			-0,3	-4,9
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	0,2				0,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	42,7		0,0		42,7
Uudelleenjärjestelykulut	-0,1				-0,1
Liiketulos	207,5	0,0	54,8	-6,0	256,3
Rahoitustuotot	-2,9		0,7		-2,2
Rahoituskulut	-16,0		-110,8		-126,8
Tulos ennen veroja	188,6	0,0	-55,4	-6,0	127,2
Tuloverot	-37,9		11,1	1,3	-25,6
Kauden tulos	150,7	0,0	-44,3	-4,7	101,6
Jakautuminen					
Emoyhtiön omistajille	150,7		-44,3	-4,7	101,6
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa (laimentamaton ja laimennettu)	1,08		-0,35	-0,04	0,70

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

Konsernin tase, oikaisujen vaikutukset 2018 alkusaldoon

Milj. euroa	Raportoitu 31.12.2017	Tilikartta- muutoksen vaikutus	IFRS 16 oikaisun vaikutus	Lentokone- komponent- tien oikaisun vaikutus	Oikaistu 1.1.2018
VARAT					
Pitkäaikaiset varat					
○ Aineettomat hyödykkeet	15,5	-15,5			
○ Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	1 422,1	-1 422,1			
■ Laivasto		1 251,4	-42,2	9,0	1 218,2
■ Käyttöoikeuslaivasto			881,8		881,8
Laivasto yhteensä		1 251,4	839,7	9,0	2 100,1
■ Muu käyttöomaisuus		186,2	-14,7		171,5
■ Muu käyttöoikeusomaisuus			186,4		186,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä		186,2	171,7		357,9
○ Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	2,5	-2,5			
○ Laina- ja muut saamiset	5,6	-5,6			
■ Muut pitkäaikaiset varat		8,1			8,1
Pitkäaikaiset varat yhteensä	1 445,7	0,0	1 011,4	9,0	2 466,0
Lyhytaikaiset varat					
○ Vaihto-omaisuus	17,2	-17,2			
○ Myyntisaamiset ja muut saamiset	319,8	-319,8			
■ Myyntiin liittyvät saamiset		268,6			268,6
■ Vaihto-omaisuus ja ennakoon maksetut kulut		68,4	-6,5		61,9
Johdannaisinstrumentit	104,5				104,5
Muut rahoitusvarat	833,0				833,0
Rahat ja pankkisaamiset	150,2				150,2
Lyhytaikaiset varat yhteensä	1 424,6	0,0	-6,5		1 418,2
Myytävänä olevat omaisuuserät	16,7				16,7
Varat yhteensä	2 887,1	0,0	1 004,9	9,0	3 900,9



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

○ = Rivi tai tili, joka on poistettu tilikartta-muutoksen tai IFRS 16 standardin takia.

■ = Rivi tai tili, joka on lisätty tilikarttamuutoksen tai IFRS 16 standardin takia.

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Milj. euroa	Raportoitu 31.12.2017	Tilikartta- muutoksen vaikutus	IFRS 16 oikaisun vaikutus	Lentokone- komponent- tien oikaisun vaikutus	Oikaistu 1.1.2018
OMA PÄÄOMA JA VELAT					
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma					
Osakepääoma	75,4				75,4
Muu oma pääoma	940,3		-56,5	0,8	884,5
Oma pääoma yhteensä	1 015,7	0,0	-56,5	0,8	960,0
Pitkäaikaiset velat					
■ Vuokrasopimusvelat		103,3	945,2		1 048,5
Muut korolliset velat	586,2	-103,3	57,0		539,9
Eläkevelvoitteet	6,4				6,4
○ Varaukset	79,0	-79,0			
○ Muut velat	1,1	-1,1			
■ Varaukset ja muut velat		80,1	11,4	3,2	94,7
Laskennalliset verovelat	73,9		-14,1	0,3	60,1
Pitkäaikaiset velat yhteensä	746,7	0,0	999,5	3,4	1 749,6
Lyhytaikaiset velat					
■ Vuokrasopimusvelat		22,4	46,4		68,7
Muut korolliset velat	132,4	-22,4	15,5		125,6
Varaukset	21,1			4,7	25,8
Ostovelat	90,7				90,7
Johdannaisinstrumentit	81,3				81,3
Myyntiin liittyvät velat ja saadut ennakot	475,3				475,3
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	139,2				139,2
Muut velat	173,4				173,4
Lyhytaikaiset velat yhteensä	1 113,4	0,0	61,9	4,7	1 180,1
Myytävänä oleviin omaisuuseriin liittyvät velat	11,2				11,2
Velat yhteensä	1 871,4	0,0	1 061,4	8,1	2 940,9
Oma pääoma ja velat yhteensä	2 887,1	0,0	1 004,9	9,0	3 900,9

Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisaste	Raportoitu 31.12.2017	Tilikartta- muutoksen vaikutus	IFRS 16 oikaisun vaikutus	Lentokone- komponent- tien oikaisun vaikutus	Oikaistu 1.1.2018
■ Vuokrasopimusvelat		125,6	991,6		1 117,2
Muut korolliset velat	718,6	-125,6	72,6		665,5
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	18,5				18,5
Oikaistut korolliset velat	737,1	0,0	1 064,1		1 801,2
Muut rahoitusvarat	-833,0				-833,0
Rahat ja pankkisaamiset	-150,2				-150,2
Korollinen nettovelka	-246,0		1 064,1		818,1
○ 7 x Lentokaluston leasemaksut edellisiltä 12 kuukaudelta	956,4		-956,4		
○ Oikaistu korollinen nettovelka	710,3		107,8		818,1
Oma pääoma yhteensä	1 015,7		-56,5	0,8	960,0
○ Oikaistu nettovelkaantumisaste, %	69,9 %		-69,9 %-yks.		
■ Nettovelkaantumisaste, %	-24,2 %		109,5 %-yks.	0,0 %-yks.	85,2 %

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

Konsernin tase, oikaisujen vaikutukset 2018 päättävään taseeseen

Milj. euroa	Raportoitu 31.12.2018	Tilikartta- muutoksen vaikutus	IFRS 16 oikaisun vaikutus	Lentokone- komponent- tien oikaisun vaikutus	Oikaistu 31.12.2018
VARAT					
Pitkäaikaiset varat					
○ Aineettomat hyödykkeet	20,4	-20,4			
○ Aineelliset käyttöomaisuushyödykkeet	1 526,6	-1 526,6			
■ Laivasto		1 361,1	-44,8	4,0	1 320,2
■ Käyttöoikeuslaivasto			834,3		834,3
Laivasto yhteensä		1 361,1	789,5	4,0	2 154,5
■ Muu käyttöomaisuus		186,0	-12,7		173,2
■ Muu käyttöoikeusomaisuus			164,3		164,3
Muu käyttöomaisuus yhteensä		186,0	151,5		337,5
○ Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	3,3	-3,3			
○ Laina- ja muut saamiset	4,3	-4,3			
■ Muut pitkäaikaiset varat		7,7	45,6		53,3
Pitkäaikaiset varat yhteensä	1 554,7	0,0	986,6	4,0	2 545,3
Lyhytaikaiset varat					
○ Vaihto-omaisuus	25,1	-25,1			
○ Myyntisaamiset ja muut saamiset	242,2	-242,2			
■ Myyntiin liittyvät saamiset		152,4			152,4
■ Vaihto-omaisuus ja ennakoon maksetut kulut		114,9	5,8		120,7
Johdannaisinstrumentit	52,1				52,1
Muut rahoitusvarat	892,2				892,2
Rahat ja pankkisaamiset	180,9				180,9
Lyhytaikaiset varat yhteensä	1 392,5	0,0	5,8		1 398,3
Myytävänä olevat omaisuuserät	0,1				0,1
Varat yhteensä	2 947,3	0,0	992,3	4,0	3 943,6



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

○ = Rivi tai tili, joka on poistettu tilikartta-muutoksen tai IFRS 16 standardin takia.

■ = Rivi tai tili, joka on lisätty tilikarttamuutoksen tai IFRS 16 standardin takia.

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Milj. euroa	Raportoitu 31.12.2018	Tilikartta- muutoksen vaikutus	IFRS 16 oikaisun vaikutus	Lentokone- komponent- tien oikaisun vaikutus	Oikaistu 31.12.2018
OMA PÄÄOMA JA VELAT					
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma					
Osakepääoma	75,4				75,4
Muu oma pääoma	946,2		-99,3	-3,9	843,0
Oma pääoma yhteensä	1 021,7	0,0	-99,3	-3,9	918,5
Pitkäaikaiset velat					
■ Vuokrasopimusvelat		87,5	946,8		1 034,3
Muut korolliset velat	561,0	-87,5	40,7		514,2
Eläkevelvoitteet	17,0				17,0
○ Varaukset	91,3	-91,3			
○ Muut velat	4,8	-4,8			
■ Varaukset ja muut velat		96,1	11,8	-0,7	107,1
Laskennalliset verovelat	73,5		-24,8	-1,0	47,6
Pitkäaikaiset velat yhteensä	747,6	0,0	974,4	-1,8	1 720,2
Lyhytaikaiset velat					
■ Vuokrasopimusvelat		24,1	101,0		125,1
Muut korolliset velat	108,4	-24,1	16,2		100,5
Varaukset	21,2			9,7	30,9
Ostovelat	72,6				72,6
Johdannaisinstrumentit	107,1				107,1
Myyntiin liittyvät velat ja saadut ennakot	548,9				548,9
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	105,6				105,6
Muut velat	214,2				214,2
Lyhytaikaiset velat yhteensä	1 178,0	0,0	117,2	9,7	1 304,9
Velat yhteensä	1 925,6	0,0	1 091,6	7,9	3 025,1
Oma pääoma ja velat yhteensä	2 947,3	0,0	992,3	4,0	3 943,6

Taseen lisätietoja: Korollinen nettovelka ja nettovelkaantumisaste	Raportoitu 31.12.2018	Tilikartta- muutoksen vaikutus	IFRS 16 oikaisun vaikutus	Lentokone- komponent- tien oikaisun vaikutus	Oikaistu 31.12.2018
■ Vuokrasopimusvelat		111,6	1 047,8		1 159,3
Muut korolliset velat	669,4	-111,6	56,9		614,7
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	5,8				5,8
Oikaistut korolliset velat	675,2	0,0	1 104,7		1 779,8
Muut rahoitusvarat	-892,2				-892,2
Rahat ja pankkisaamiset	-180,9				-180,9
Korollinen nettovelka	-397,9		1 104,7		706,7
○ 7 x Lentokaluston leasemaksut edellisiltä 12 kuukaudelta	1 084,7		-1 084,7		
○ Oikaistu korollinen nettovelka	686,8		19,9		706,7
Oma pääoma yhteensä	1 021,7		-99,3	-3,9	918,5
○ Oikaistu nettovelkaantumisaste, %	67,2 %		-67,2 %-yks.		
■ Nettovelkaantumisaste, %	-38,9 %		115,6 %-yks.	-0,1 %-yks.	76,9 %

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

Konsernin rahavirtalaskelma, oikaisujen vaikutukset 2018

Milj. euroa	Raportoitu 1.1.- 31.12.2018	Tilikartta- muutoksen vaikutus	IFRS 16 oikaisun vaikutus	Lentokone- komponent- tien oikaisun vaikutus	Oikaistu 1.1.- 31.12.2018
Liiketoiminnan rahavirta					
○ Kauden tulos	150,7	-150,7			
■ Tulos ennen veroja		188,6	-55,4	-6,0	127,2
Poistot ja arvonalentumiset	151,1		129,6	13,5	294,2
○ Muut oikaisut kauden tuloksesta					
■ Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät		-38,1		0,3	-37,9
Rahoitustuotot ja -kulut	18,9		110,2		129,0
○ Tuloverot	37,9	-37,9			
○ EBITDA (Käyttökate)	358,6	-358,6			
■ Vertailukelpoinen EBITDA		320,5	184,4	7,8	512,6
○ Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-42,7	42,7			
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua*	25,7	-4,6	-1,4	0,8	20,5
Käyttöpääoman muutos	50,0		0,4		50,4
Maksetut rahoituskulut, netto	-8,4		-71,5		-79,9
Liiketoiminnan nettorahavirta	383,1	0,0	111,9	8,6	503,6
Investointien rahavirta					
○ Investoinnit aineettomiin hyödykkeisiin	-9,8	9,8			
○ Investoinnit aineellisiin hyödykkeisiin	-317,3	317,3			
■ Investoinnit laivastoon		-301,1		-8,6	-309,7
■ Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen		-26,0			-26,0
○ Investoinnit tytäryhtiöosakkeisiin	0,1	-0,1			
○ Käyttöomaisuushyödykkeiden ja tytäryhtiöosakkeiden myynti	214,1	-214,1			
■ Käyttöomaisuuden myynti		213,8			213,8
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	-81,8				-81,8
○ Pitkäaikaisten saamisten muutos	0,8	-0,8			
■ Muiden pitkäaikaisten varojen muutos		1,2			1,2
Investointien nettorahavirta	-194,0	0,0	0,0	-8,6	-202,6
Rahoituksen rahavirta					
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-119,4		7,0		-112,5
■ Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut			-118,9		-118,9
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-15,8				-15,8
Omien osakkeiden osto	-3,7				-3,7
Maksetut osingot	-38,4				-38,4
Rahoituksen nettorahavirta	-177,3		-111,9		-289,2



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
- 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
- 4. KONSOLIDOINTI
- 5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

i = Osion sisältö
L = Laadintaperiaatteet

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Milj. euroa	Raportoitu 1.1.-31.12.2018	Tilikartta-muutoksen vaikutus	IFRS 16 oikaisun vaikutus	Lentokone-komponent-tien oikaisun vaikutus	Oikaistu 1.1.-31.12.2018
Rahavirtojen muutos	11,8	0,0	0,0	0,0	11,8
Rahavarat tilikauden alussa	643,9				643,9
Rahavirtojen muutos	11,8				11,8
Rahavarat kauden lopussa**	655,8				655,8
Konsernin rahavirtalaskelman liitetiedot					
* Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua					
Työsuhde-etuudet	3,0				3,0
Varausten muutos	24,9	-4,8	-0,2	0,8	20,6
Muut oikaisut	-2,1	0,2	-1,2		-3,1
Yhteensä	25,7	-4,6	-1,4	0,8	20,5
** Rahavarat					
Muut rahoitusvarat	892,2				892,2
Rahat ja pankkisaamiset	180,9				180,9
Kassavarat	1 073,1				1 073,1
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-417,3				-417,3
Rahavarat	655,8				655,8

Konsernin tuloslaskelma, asiakkaille maksettavien korvausten oikaisu 31.12.2019

Milj. euroa	Oikaistu 1.1.-31.12.2018 (21.3.2019)	Oikaisun vaikutus	Oikaistu 1.1.-31.12.2018 (31.12.2019)
Liikevaihto	2 849,7	-13,6	2 836,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-453,9	13,6	-440,3

Oikaisulla ei ollut vaikutusta liiketulokseen.

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

1 Liiketulos

i Liiketulos -liitetietoon on koottu liikevaihtoon ja liiketulokseen liittyviä liitetietoja sekä tuloksen että taseen näkökulmasta. i

1.1 Segmentti-informaatio

L Segmenttiraportointi

Toimintosegmentit raportoidaan tavalla, joka on yhdenmukainen ylimmälle operatiiviselle päätöksentekijälle toimitettavan sisäisen raportoinnin kanssa. Ylimmäksi operatiiviseksi päätöksentekijäksi, joka vastaa resurssien kohdistamisesta toiminta-segmenteille ja niiden tuloksen arvioinnista, on nimetty konsernin johtoryhmä. Raportoitavat segmentit perustuvat konsernin liiketoiminnalliseen segmenttijakoon. Konsernilla on yksi toimintosegmentti ja siten raportoitava segmentti: lentoliikenne. L

Finnairin johtoryhmä on IFRS 8 Segmenttiraportointi -standardin määritelmän mukainen konsernin ylin operatiivinen päätöksentekijä. Johtoryhmä tarkastelee liiketoimintaa yhtenä toiminnallisena segmenttinä, minkä vuoksi erillisiä raportoitavia segmenttejä ei ole.

Liikevaihdon tuotekohtainen ja maantieteellinen jakauma on esitetty liitetiedossa 1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain. Jaottelu on tehty Finnairin lentokohteiden perusteella. Finnair lentää sekä kansainvälisiin että kotimaan kohteisiin, mutta sen omaisuus on lähes kokonaisuudessaan omistettu Suomessa. Finnairin laivasto muodostaa olennaisimman osan Finnairin pysyvistä vastaavista (ks. liite 2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus). Finnairin operoiman laivaston omistaa ja vuokraa Finnairin suomalainen tytäryhtiö, ja sitä operoidaan joustavasti eri maantieteellisillä alueilla. Laivaston omistuksesta ja hallinnoinnista on kerrottu toimintakertomuksen Laivasto-osiossa.

Finnair kuljetti 14,7 miljoonaa matkustajaa tilikaudella 2019. Asiakkaiden suuren määrän ja liiketoiminnan luonteen vuoksi ei myynti millekään yksittäiselle asiakkaalle ole Finnairin liikevaihtoon suhteutettuna merkittävää.

1.2 Liiketoiminnan tuotot

i Liiketoiminnan tuottojen liitetietoon on koottu liikevaihtoon liittyvien tulos- ja tase-erien liitetiedot, jotta tuottojen kokonaiskuva sekä niiden vaikutus Finnairin tulokseen ja taseeseen olisi paremmin hahmotettavissa. Myyntisaamiset sekä lähinnä ennakoon maksetuista lentolipuista ja matkapaketeista kertyneet siirtovelat on esitetty tuottojen yhteydessä, sillä ne ovat olennainen osa myynnin tuloutukseen liittyvää kokonaisuutta. i

L Tuloutus

Liikevaihtona esitetään myytyjen tuotteiden tai palveluiden saadun tai saatavan vastikkeen perusteella määritetty käypä arvo, josta on vähennetty annetut alennukset ja välilliset verot. Matkustajatuotot koostuvat lentolippujen mynnistä, ja ne tuloutetaan sillä hetkellä, kun lento liikenneohjelman mukaisesti lennetään. Käyttämättä jääneiden lentolippujen tuloutus perustuu odotusarvoon tuotoista, joita vastaan sen ei tarvitse luovuttaa suoritetta, samassa suhteessa kuin asiakkaat käyttävät lentolippuja. Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmässä myyntihinta allokoidaan lentolipulle ja pisteille. Finnairin kanta-asiakkaat voivat kerryttää Finnairilta tai yhteistyökumppaneilta ostetuista lennoista ja palveluista Finnair Plus -pisteitä, joilla asiakas voi ostaa niiden palveluja tai tuotteita. Asiakkaan kerryttämät pisteet arvostetaan käypään arvoon, ja kirjataan liikevaihdon vähennykseksi ja velaksi pisteitä kerryttävän tapahtuman (esimerkiksi lento on lennetty) tuloutushetkellä. Käyvän arvon määrittämisessä otetaan huomioon pisteillä hankittavien palveluiden ja tuotteiden käypä arvo sekä pisteillä tehtyjen hankintojen kohdistuminen eri palvelu- ja tuoteryhmille. Lisäksi käyvän arvon määrittämisessä huomioidaan pisteiden vanhentuminen. Velkaa puretaan, kun pisteitä käytetään tai ne vanhentuvat. Viivästyksistä tai peruutuksista johtuvat korvaukset ovat muuttuvaa kauppahintaa ja ne käsitellään liikevaihdon oikaisueränä. Lisämyyntituotot koostuvat lentolippuun liitännäisten palveluiden, kuten lisämatkatavaramaksuista ja istumapaikkojen ennakkovarauksista kertyvistä tuotoista sekä erilaisista palvelumaksuista ja lennolla tapahtuvasta tuotemyynnistä. Palvelu tuloutetaan, kun lento liikenneohjelman mukaisesti lennetään, koska niiden ei katsota muodostavan erillistä tuloutusstandardin alaista suoritevelvoitetta. Tuotemyynti tuloutetaan, kun tuote on siirtynyt asiakkaalle. Rahtituotot tuloutetaan silloin, kun rahti on sopimuksen mukaisesti kuljetettu perille ja luovutettu asiakkaalle. Matkapalveluiden myynti koostuu erillisiksi suoritevelvoitteiksi katsottavasta lennosta ja hotellista, jotka tuloutetaan palveluita luovutettaessa.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

= Laadintaperiaatteet
 = Kriittiset tilinpäätösarviot

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Myyntisaamiset
 Konsernin luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu myyntisaamisten koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin IFRS 9-standardin mukaisesti. Finnair on päättänyt soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamisiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Näin ollen luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakoiva, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisessa ikäluokassa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan liiketoiminnan muihin kuluihin.

Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä
Finnair Plus -velan arvostus ja tuloutusajankohta edellyttävät johdon arviota erityisesti pisteiden käyvän arvon ja pisteiden vanhenemisen määrittelyn osalta. Pisteiden markkina-arvo määritellään jakamalla piste ensin mahdollisille käyttökohteille historiallisen asiakaskäyttämisen mukaisesti, eli samassa suhteessa kuin pisteitä on käytetty kuhunkin käyttökohteeseen. Kullekin käyttökohteelle on pyritty arvioimaan markkina-arvoa parhaiten vastaava hinta. Finnair Plus -velka muodostuu kanta-asiakkaiden jäsenileillä olevasta pistemäärästä vähennettynä pisteiden arvioidulla vanhenemisolettamalla. Näin saatu kokonaispistemäärä kerrotaan yllä kuvatun mukaisesti lasketulla pistekohtaisella arvolla, jolloin saadaan tilinpäätöksessä esitettävä Finnair Plus -velka.

1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

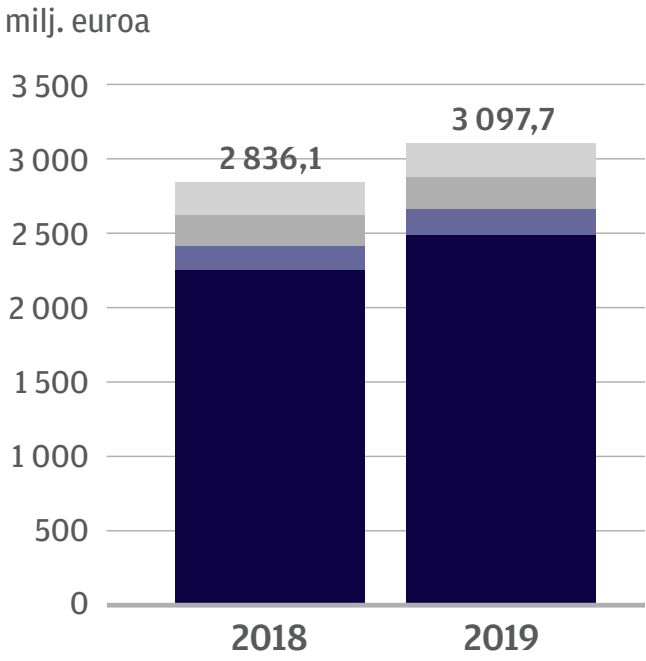
							Osuus, % liikevaihdosta tuotteittain
Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	
Matkustajatuotot	1 083,6	179,1	997,9	181,4	37,8	2 479,8	80,1
Lisämyynti	54,8	11,1	45,1	5,2	60,0	176,2	5,7
Rahti	156,8	13,8	32,9	1,3	7,3	212,1	6,8
Matkapalvelut	32,9	13,0	183,6		-0,1	229,5	7,4
Yhteensä	1 328,2	217,1	1 259,5	187,9	105,0	3 097,7	
Osuus, % liikevaihdosta liikennealueittain	42,9	7,0	40,7	6,1	3,4		

Liikevaihdon jako liikennealueittain on tehty Finnairin lentokohteiden perusteella.

							Osuus, % liikevaihdosta tuotteittain
Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdistamaton	Yhteensä	
Matkustajatuotot	999,3	137,5	898,1	178,0	32,4	2 245,4	79,2
Lisämyynti	45,3	7,5	40,7	4,4	62,9	160,8	5,7
Rahti	155,7	12,0	32,4	0,6	6,5	207,2	7,3
Matkapalvelut	35,9	13,3	165,2	1,3	7,0	222,6	7,8
Yhteensä	1 236,2	170,3	1 136,4	184,4	108,8	2 836,1	
Osuus, % liikevaihdosta liikennealueittain	43,6	6,0	40,1	6,5	3,8		

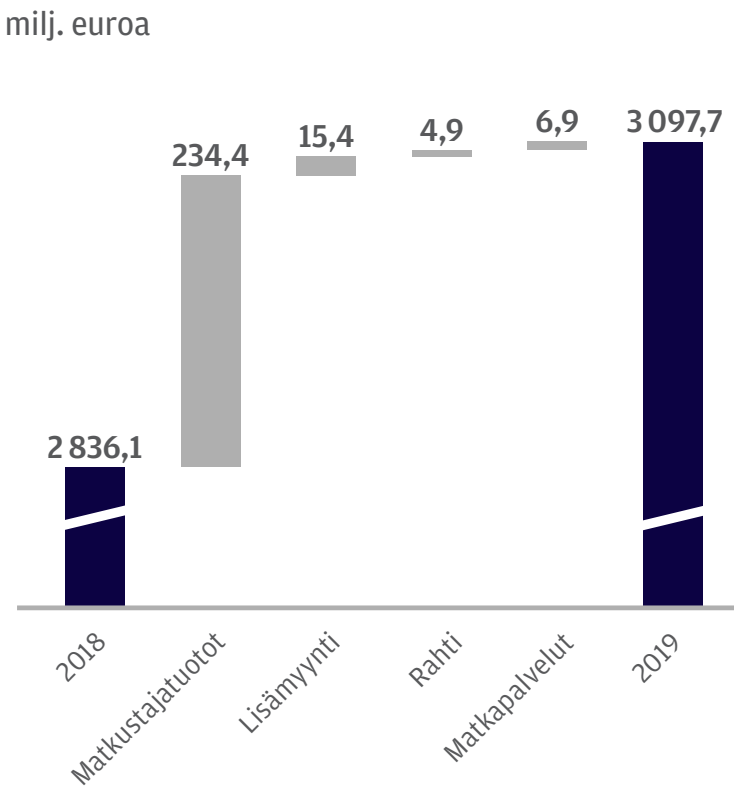
SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

Liikevaihto tuotteittain



Matkustajatuotot
Lisämyynti
Rahti
Matkapalvelut

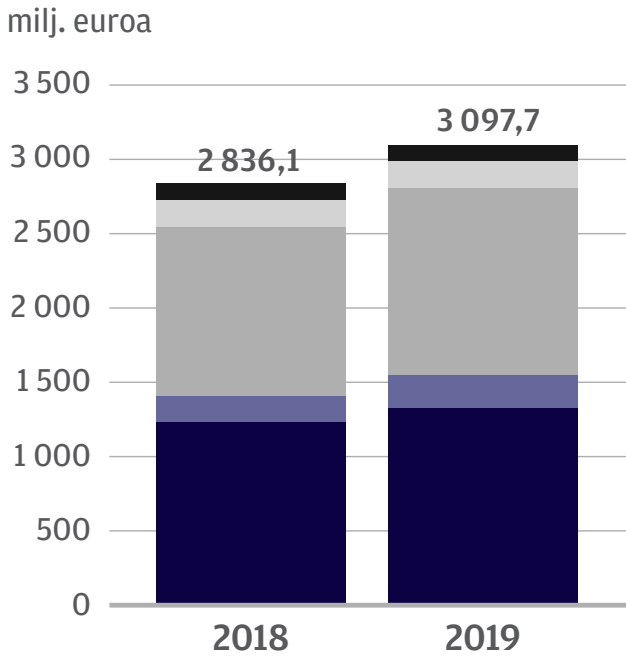
Liikevaihdon kehitys tuotteittain



PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

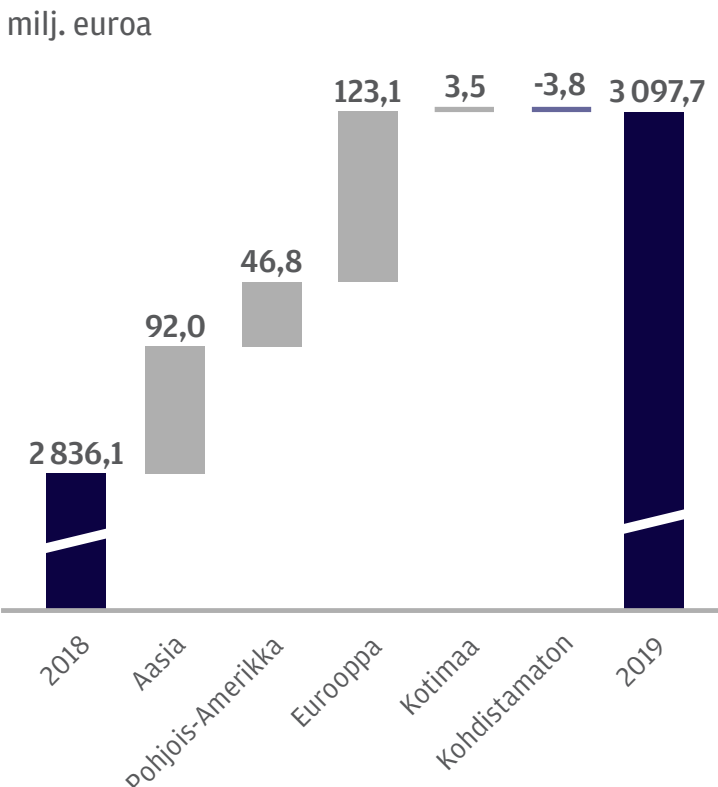
VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

Liikevaihto liikennealueittain



Aasia
Pohjois-Amerikka
Eurooppa
Kotimaa
Kohdistamaton

Liikevaihdon kehitys liikennealueittain





KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
- 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
- 4. KONSOLIDOINTI
- 5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

1.2.2 Liikevaihto valuutoissa

Milj. euroa	2019	2018
EUR	1 626,5	1 552,6
JPY	351,4	296,8
CNY	211,4	199,3
USD	147,4	113,9
SEK	101,5	98,7
KRW	80,3	84,1
Muut valuutat	579,1	490,7
Yhteensä	3 097,7	2 836,1

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.2.3 Myyntiin liittyvät saamiset

Milj. euroa	2019	2018
Myyntisaamiset	108,9	116,8
Myyntin siirtosaamiset	51,8	35,6
Yhteensä	160,6	152,4

Myyntisaamisten ja muiden saamisten käypä arvo ei poikkea olennaisesti tasearvosta.

Myyntisaamisten ikäjakauma	2019			2018		
	Myynti-saamiset, milj. euroa	Luotto-tappion toden-näköisyys, %	Oletettu luottotappio, milj. euroa	Myynti-saamiset, milj. euroa	Luotto-tappion toden-näköisyys, %	Oletettu luottotappio, milj. euroa
Erääntymättömät	108,5	0,3 %	0,4	107,9	0,7 %	0,8
Erääntynyt alle 60 pv	-1,4	1,3 %		5,0	0,5 %	
Erääntynyt yli 60 pv	1,8	1,4 %		4,0	1,1 %	
Yhteensä	108,9	0,4 %	0,4	116,8	0,7 %	0,8

Konserni on kirjannut tilikauden aikana luottotappioita myyntisaamisista yhteensä 0,3 miljoonaa euroa (0,5). Myyntisaamisiin ei sisälly merkittäviä luottoriskikeskittymiä asiakaskannan hajautumisen vuoksi. Tilinpäätöspäivänä luottoriskille alttiina oleva enimmäismäärä vastaa myyntisaamisten kokonaismäärää. Konserni ei ole vastaanottanut myyntisaamisiin kohdistuvia vakuuksia.

Myyntisaamiset valuutoittain

Milj. euroa	2019	2018
EUR	48,6	55,1
USD	11,3	11,5
JPY	9,9	10,7
CNY	5,6	5,8
GBP	5,2	5,1
HKD	4,9	5,1
SEK	3,7	5,2
NOK	3,7	3,3
KRW	3,6	3,3
Muut valuutat	12,3	11,8
Yhteensä	108,9	116,8

1.2.4 Myyntin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot

Milj. euroa	2019	2018
Ennakkoon saadut lentolipputulot	451,2	444,8
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	43,3	45,4
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	45,4	44,9
Muut erät	12,7	13,8
Yhteensä	552,7	548,9

Myynnistä saatuihin ennakomaksuihin sisältyy ennakkoon maksettuja lentolippuja ja valmismatkoja, joiden lähtöpäivä on tulevaisuudessa. Finnair Plus -velka liittyy Finnairin kanta-asiakasohjelmaan, ja se vastaa kerrytettyjen käyttämättömien Finnair Plus -pisteiden käypää arvoa.

1.3 Liiketoiminnan kulut

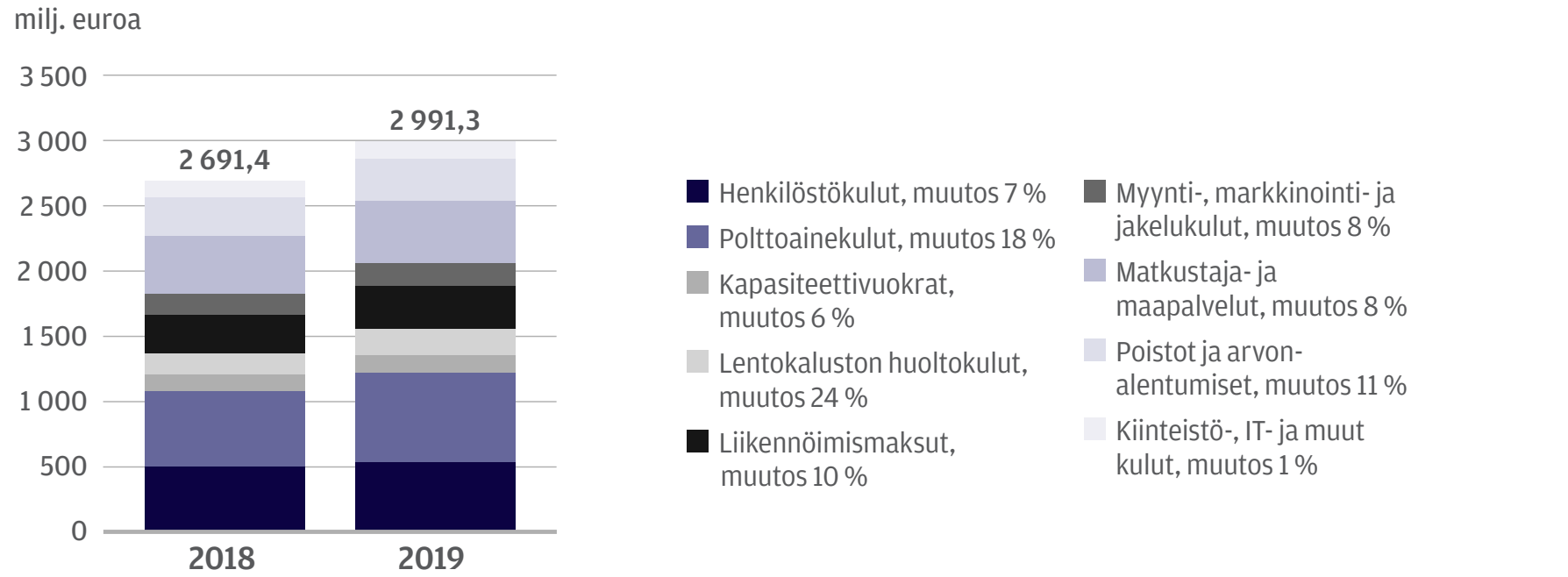
i Liiketoiminnan kuluja käsittelevään liitetietoon on koottu liiketoiminnan kuluihin liittyvien tulos- ja tase-erien liitetiedot, jotta sekä liiketoiminnan luonne että kulujen kokonaiskuva olisi paremmin hahmotettavissa. Huoltokuluihin olennaisesti liittyvät leasingkaluston huoltovaraukset on esitetty liiketoiminnan kulujen yhteydessä. Samoin olennaisesti kuluihin liittyvät siirtovelat, kuten polttoainehankintoihin ja liikennöimismaksuihin liittyvät velat, on esitetty tämän liitetiedon yhteydessä. Palkitseminen on käsitelty omana kokonaisuutenaan liitteen lopussa. Sen yhteydessä on käsitelty palkitsemisen erilaiset muodot, kuten osakeperusteiset maksut ja eläkkeet, näiden vaikutukset henkilöstökuluihin ja taseeseen, sekä johdon palkitseminen. **i**

1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa

Milj. euroa	2019	2018
EUR	1 694,6	1 625,4
USD	1 073,3	867,6
Muut valuutat	223,4	198,4
Yhteensä	2 991,3	2 691,4

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

Toiminnalliset kulut



i = Osion sisältö



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

1.3.2 Matkustaja- ja maapalvelut

Milj. euroa	2019	2018
Maapalvelukulut	206,2	188,7
Valmismatkatuotannon kulut	120,3	113,4
Catering-kulut	74,0	71,0
Muut matkustajapalvelut	76,3	67,1
Yhteensä	476,7	440,3

1.3.3 Kiinteistö-, IT- ja muut kulut

Milj. euroa	2019	2018
IT-kulut	75,4	68,5
Kiinteistökulut	22,0	21,0
Muut kulut	35,0	41,8
Yhteensä	132,4	131,3

Tilintarkastuspalkkiot muissa kuluissa

Milj. euroa	2019	2018
PricewaterhouseCoopers		
Tilintarkastuspalkkiot	0,3	0,3
Veroneuvonta		0,1
Muut palkkiot	0,2	0,2
Yhteensä	0,5	0,5

PricewaterhouseCoopers Oy:n suorittamat muut kuin tilintarkastuspalvelut Finnair-konsernin yhtiöille tilikaudella 2019 olivat yhteensä 128 000 euroa (194 000). Palvelut koostuivat tilintarkastajan lausunnoista 58 000 euroa (85 000) ja muista palveluista 70 000 euroa (109 000).

1.3.4 Vaihto-omaisuus ja ennakoon maksetut kulut

Milj. euroa	2019	2018
Vaihto-omaisuus	27,4	25,1
Maksetut ennakot	20,6	60,5
Saamiset edelleenvuokraussopimuksista	13,2	12,7
Arvonlisäverosaamiset	5,0	7,6
Muut erät	13,9	14,7
Yhteensä	80,2	120,7

Maksettujen ennakoiden muutos johtuu pääosin lentokaluston huollon ennakkomaksujen vähentymisestä.

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

1.3.5 Muut velat

Milj. euroa	2019	2018
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	96,9	89,5
Valmismatkatuotannon velat	13,7	11,7
Korot ja muut rahoituserät	10,6	8,0
Lentokaluston huolto	6,9	11,8
Tuloverovelat	3,0	11,1
Muut erät	94,5	82,2
Yhteensä	225,7	214,2

Muut erät koostuvat useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

1.3.6 Varaukset

L Varaukset ja ehdolliset velat

Varaus kirjataan, kun konsernilla on aikaisemman tapahtuman vuoksi oikeudellinen tai tosiasiallinen velvoite, maksuvelvoitteen toteutuminen on todennäköistä ja velvoitteen suuruus on arvioitavissa luotettavasti. Varauksena kirjattava määrä vastaa johdon parasta arviota menoista, joita velvoitteen täyttäminen edellyttää raportointikauden päättymispäivänä.

Konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja niiden moottorit vuokrasopimuksessa sovitun huoltotason mukaisessa kunnossa. Mikäli lentokoneen tai moottorin kunto palautushetkellä poikkeaa sopimuksessa sovitusta palautuskunnosta, Finnairin tulee joko huoltaa kone, jotta se vastaa sovittua kuntoa, tai korvata kunnan ja palautusvelvoitteen erotus vuokranantajalle rahassa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi konserni on kirjannut rungon raskashuoltoon, moottoreiden performanssihuoltoihin, moottoreiden käyntiaikarajoitteisiin osiin, laskutelineisiin, varavirtalähteisiin ja muihin olennaisiin huoltokokonaisuuksiin liittyviä varauksia. Varaus määräytyy edellä mainituille huoltokomponenteille sopimuksessa määritellyn palautusvelvoitteen ja huoltokomponenttien tämänhetkisen kunnan erotuksena. Varausta keriytetään lennettyjen lentotuntien suhteessa joko palautushetkeen tai seuraavaan huoltotapahtumaan ja vaikutus kirjataan lentokaluston huoltokuluihin. Varaus purkautuu, kun huolto tehdään tai kone palautetaan. Lentotunnille määritetty hinta riippuu arvioidusta huoltokustannustason kehityksestä. Arvioidut tulevat kassavirrat diskontataan nykyarvoonsa. Huoltojen markkinahinnat määräytyvät pääsääntöisesti Yhdysvaltain dollareissa, minkä vuoksi varauksen määrä vaihtelee dollarin kurssimuutosten tähden. Realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset kirjataan tuloslaskelman erään lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset.

Uudelleenjärjestelyvaraus kirjataan, kun konserni on laatinut yksityiskohtaisen uudelleenjärjestelysuunnitelman ja aloittanut suunnitelman toimeenpanon tai tiedottanut asiasta. **L**

L = Laadintaperiaatteet



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

1 Lentokaluston huoltovaraus

Lentokaluston huoltovarausten arvostus edellyttää johdon arviota erityisesti huoltotapahtumien ajoittumisen ja tulevaisuu-
dessa toteutuvien huoltokustannusten arvostuksen osalta. Huoltokustannusten tulevaisuudessa toteutuva määrä ja ajoitus
ovat riippuvaisia muun muassa tulevaisuuden lentosuunnitelmien toteutumisesta, huoltokustannustason markkinakehityk-
sestä ja lentokoneen kunnosta huoltohetkellä. **1**

Milj. euroa	Lentokaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2019	Lentokaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2018
Varaus kauden alussa	132,2	1,0	133,2	116,7	2,7	119,4
Uudet varaukset	61,6	6,6	68,2	49,5	0,5	50,0
Käytetyt varaukset	-31,7	-5,7	-37,3	-41,9	-2,2	-44,1
Käyttöoikeus- omaisuuden palau- tusvaraukset	0,1		0,1	0,3		0,3
Siirrot erien välillä		1,1	1,1			
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	2,7		2,7	2,7		2,7
Kurssierot	1,4		1,4	4,9		4,9
Yhteensä	166,3	3,1	169,4	132,2	1,0	133,2
Joista pitkäaikaista	151,8	0,4	152,2	102,1	0,3	102,3
Joista lyhytaikaista	14,5	2,7	17,2	30,1	0,8	30,9
Yhteensä	166,3	3,1	169,4	132,2	1,0	133,2

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2031 mennessä. Muut varaukset sisältää
pääosin rakennejärjestelyihin liittyviä eriä.

Lisäksi pitkäaikaiset varaukset ja muut velat sisältää saatuja vuokravakuuksia 4,7 (4,8) miljoonaa euroa.

1.3.7 Vertailukelpoisesta liikeluoksesta oikaistut erät

Vertailukelpoinen liikeluoksest pyrkii antamaan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan kehityksestä eri kausien välillä.
Vertailukelpoisesta liikeluoksesta on siksi jätetty pois vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Tuloslaskelman
esitystavan ja vaihtoehtoisten tunnuslukujen käytön periaatteet on kuvattu osiossa Konsernitilinpäätöksen liitetiedot.
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen laskentakaavat on myös määriteltä Hallituksen toimintakertomuksessa, kohdassa
Tunnuslukujen laskentakaavat. Vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien tarkka sisältö ja syyt, miksi ne on jätetty
vertailukelpoisen liikeluoksen ulkopuolelle, on kuvattu alla.

Vertailukelpoiseen liikeluokseen ei sisällytetä Yhdysvaltain dollareissa arvostettavien ja maksettavien
lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomia valuuttakurssimuutoksia. Näitä muutoksia ei huomioida
vertailukelpoisessa liikeluoksesta ennen kuin huolto tai koneen palautus tapahtuu pitkän ajan kuluessa
tulevaisuudessa ja valuuttakurssimuutokset realisoituvat. Finnair varautuu vuokralentokoneiden palautusvastuuseen
liitetiedossa 1.3.6 Varaukset kuvattujen periaatteiden mukaisesti.

Vertailukelpoiseen liikeluokseen ei myöskään sisällytetä suojauslaskennan ulkopuolisten, suojaustarkoituksessa
tehtyjen johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia, koska myös liiketapahtumat, joiden arvon

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

muutoksia vastaan johdannaisilla pyritään suojautumaan, kirjataan vertailukelpoiseen tulokseen vasta liiketapahtuman
toteutuessa. Näiden johdannaisten realisoituneiden voittojen ja tappioiden käsittely on kuvattu liitetiedossa 3.8
Johdannaiset.

Näiden lisäksi vertailukelpoisessa liikeluoksesta ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja
tappioita ja uudelleenjärjestelykuluja. Transaktioiden voitot ja tappiot sisältävät myyntivoitot ja -tappiot sekä muut
erät, joiden voidaan katsoa liittyvän suoraan omaisuuden myyntiin. Esimerkiksi alaskirjaus, joka voi tapahtua, kun
erä on luokiteltu myytävissä olevaksi omaisuuseräksi IFRS 5:n mukaisesti, raportoidaan transaktioiden voittoina ja
tappioina. Uudelleenjärjestelykulut sisältävät irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet ja muut kulut, jotka
liittyvät suoraan toimintojen uudelleenjärjestelyihin.

Alla oleva taulukko kertoo, mihin tuloslaskelman liikeluoksen eriin vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät ovat
vaikuttaneet.

Milj. euroa	2019			2018		
	Liikeluoksest	Vertailu- kelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailu- kelpoinen liikeluoksest	Liikeluoksest	Vertailu- kelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailu- kelpoinen liikeluoksest
Liikevaihto	3 097,7		3 097,7	2 836,1		2 836,1
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot	0,2	-0,2		44,1	-44,1	
Liiketoiminnan muut tuotot	56,4		56,4	73,7		73,7
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstökulut	-536,6	1,9	-534,7	-499,7	0,1	-499,6
Polttoainekulut	-686,0	-1,3	-687,3	-581,0		-581,0
Kapasiteettivuokrat	-130,2		-130,2	-122,4		-122,4
Lentokaluston huoltokulut	-202,5	1,4	-201,2	-167,8	4,9	-162,9
Liikennöimismaksut	-331,3		-331,3	-300,8		-300,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-172,1		-172,1	-159,0		-159,0
Matkustaja- ja maapalvelut	-476,7		-476,7	-440,3		-440,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntitappiot				-1,3	1,3	
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-133,5	1,0	-132,4	-131,1	-0,1	-131,3
EBITDA	485,4	2,8	488,3	550,4	-37,9	512,6
Poistot ja arvon alentumiset	-325,4		-325,4	-294,2		-294,2
Liikeluoksest	160,0	2,8	162,8	256,3	-37,9	218,4

1 = Kriittiset tilinpäätösarvot



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
- 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
- 4. KONSOLIDOINTI
- 5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS- RAPORTTI

1.3.8 Palkitseminen

1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut

Osakeperusteiset maksut

Konsernilla on useita osakkeen arvona maksettavaksi luokiteltavia osakeperusteisia palkitsemisjärjestelmiä, joiden perusteella työntekijät suorittavat työtä konsernin osakkeita tai siitä johdettua palkkiota vastaan. Avainhenkilöille suunnatuista osakeperusteisista järjestelmistä aiheutuu kustannuksia vain, mikäli hallituksen palkkioiden maksamiselle asettamat tavoitteet saavutetaan. Työntekijöille suunnatussa osakesäästöjärjestelmässä palkkioiden maksamisen edellytyksenä on ainoastaan työsuhteen voimassaolo määrättynä aikana.

Ansaitut, tavoitteiden täyttymistä ja voimassaolevaa työsuhdetta edellyttävät osakeperusteiset palkkiot, jotka sitouttavat työntekijän useammaksi vuodeksi konserniin, jaksotetaan koko oikeuden syntymisjaksolle. Palkkiot kirjataan kokonaisuudessaan omana pääomana maksettavaksi osakeperusteiseksi liiketoimeksi, kun osakkeina tilitettävästä määrästä on vähennetty verot. Palkkiot perustuvat Finnairin osakkeen markkinahintaan niiden myöntämispäivänä ja kirjataan henkilöstöku-luksi vaadituille palvelusvuosille ja vastaavasti omaan pääomaan. Veroviranomaiselle työntekijän puolesta tilitettävä vero perustuu Finnairin osakkeen luovutushetken markkinahintaan ja se kirjataan oman pääoman vähennyksenä.

Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet

Irtisanomistuuksia maksetaan, kun konserni lopettaa henkilön työsuhteen ennen normaalia eläkkeelle jäämisaikaa tai kun henkilö suostuu irtisanoutumaan vapaaehtoisesti näitä etuuksia vastaan. Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet kirjataan, kun konserni on todistettavasti sitoutunut lopettamaan nykyisten työntekijöiden työsuhteen yksityiskohtaisen, asianmukaisen suunnitelman mukaisesti ilman peräytymismahdollisuutta. Jos kyseessä on vapaaehtoisen irtisanoutumi-sen edistämiseksi tehty tarjous, irtisanomisetuus määritetään perustuen niiden henkilöiden lukumäärään, joiden odote-taan hyväksyvän tarjouksen.

Ks. eläkkeisiin liittyvät laadintaperiaatteet liitetiedosta 1.3.8.2 Eläkkeet.

Henkilöstökulut		
Milj. euroa	2019	2018
Palkat ja palkkiot	371,4	339,2
Maksupohjaiset järjestelyt	63,4	63,2
Etuuspohjaiset järjestelyt	11,2	13,2
Eläkekulut yhteensä	74,6	76,4
Muut sosiaalikulut	16,7	17,8
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	462,7	433,4
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	42,8	34,6
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	16,2	17,3
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	13,0	14,3
Yhteensä	534,7	499,6
Henkilöstökuluihin liittyvät vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	1,9	0,1
Tuloslaskelman henkilöstökulut yhteensä	536,6	499,7

Finnairin henkilöstölleen maksamat kokonaispalkkiot muodostuvat kiinteästä peruspalkasta, lisistä, lyhyen ja pitkän aikavälin kannustimista sekä luontois- ja muista työsuhde-eduista. Konsernin lyhyen aikavälin kannustimista kirjattujen palkkioiden yhteismäärä ilman sosiaalikuluja vuonna 2019 oli 8,9 miljoonaa euroa (6,8).

Vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin sisältyy henkilöstöön liittyviä uudelleenjärjestelykuluja 1,9 miljoonaa euroa (0,1). Henkilöstökulut mukaan lukien vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä 536,6 miljoonaa euroa (499,7).

L = Laadintaperiaatteet

Henkilöstörahastosiirto

Finnairilla on käytössä henkilöstön omistama ja hallitsema henkilöstörahasto, johon ohjataan osa Finnairin voitosta. Voittopalkkioerä määräytyy hallituksen asettamien tavoitteiden pohjalta. Finnairin osakepalkkiojärjestelmään (LTI) osallistuvat työntekijät eivät kuulu henkilöstörahastoon. Henkilöstörahasto on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Finnair Oyj:n osakkeisiin. Tilikauden 2019 vertailukelpoinen tulos ylitti hallituksen voittopalkkiolle asettamat tavoitteet, minkä johdosta henkilöstökuluihin ja velaksi on kirjattu 1,5 miljoonan euron suuruinen voittopalkkioerä henkilöstörahastoon siirrettäväksi. Tilikauden 2018 tilinpäätöksen perusteella henkilöstörahastolle maksettiin 6,8 miljoonan euron suuruinen voittopalkkio.

Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat

Milj. euroa	2019	2018
Lomapalkat	78,9	75,8
Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat	40,5	29,9
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat yhteensä	119,4	105,6

Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat sisältävät lähinnä ennakonpidätysvelat sekä lakisääteisiin henkilösivukuluihin ja henkilöstön palkitsemiseen liittyviä velkoja. Lisäksi tilinpäätöksen varauksiin (ks. 1.3.6 Varaukset) sisältyy henkilöstön uudelleenjärjestelyihin liittyviä varauksia yhteensä 1,7 miljoonaa euroa (0,9).

Johdon palkat ja palkkiot

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkat ja palkkiot

Tuhatta euroa	Toimitusjohtaja Topi Manner	Johto- ryhmä	Yhteensä 2019	Väliaikainen toimitusjohtaja Pekka Vähähyyppä, 4.9.-31.12.2018*	Toimitusjohtaja Pekka Vauramo, 31.10.2018 asti**	Johto- ryhmä*	Yhteensä 2018
Kiinteä palkka	752	2 078	2 830	119	682	1 743	2 544
Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot***	217	385	602	23	77	261	361
Luontoisedut	17	58	75	5	2	73	80
Työsuhteen päättymisen yhteydessä suoritettavat etuudet		832	832				
Pitkän aikavälin kannustimet (osakepalkkiot)	263	390	653	35	-89	508	455
Lakisääteinen eläke****	138	439	576	23	154	410	586
Maksupohjainen lisäeläke		50	50		104	51	155
Yhteensä	1 386	4 231	5 618	204	931	3 047	4 182

* Pekka Vähähyyppän palkat ja palkkiot sisältyvät johtoryhmään 3.9.2018 asti.
** Pekka Vauramo oli Finnairin toimitusjohtaja 4.9.2018 asti, mutta työsuhde päättyi 31.10.2018. Hän ei ollut enää oikeutettu pitkän aikavälin kannustimiin 2016-2018, 2017-2019 ja 2018-2020 ohjelmista, joihin liittyvät kulut purettiin tilikaudella 2018.
*** Tilikauden 2019 lyhytaikaisten kannustimien määrät perustuvat arvioihin, sillä tavoitteiden lopullista arviointia ei vielä ti-linpäätöspäivänä ole tehty. Tilikauden 2018 lopulliset palkkiot toteutuivat seitsemän tuhatta euroa arviota pienempinä. Ero-tus on raportoitu suoriteperusteiden mukaisesti osana tilikauden 2019 palkkioita.
**** Lakisääteinen eläke sisältää Suomen lakisääteisen eläkejärjestelmän Tyeliin liittyvät työnantajamaksut.

61

VUOSIKERTOMUS 2019



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
- 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
- 4. KONSOLIDOINTI
- 5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten palkkiot on esitetty suoriteperusteisina. Osakepalkkiot liittyvät johdon LTI-ohjelmiin ja osakesäästöohjelmiin, ja niiden kuluvaikutus jaksottuu IFRS 2:n mukaisesti oikeuden syntymisjaksolle aina osakkeiden luovutuksiellon päättymiseen asti. Tämän vuoksi suoriteperusteisesti esitetty osakepalkkio sisältää tilikaudelle kohdistuvan kuluvaikutuksen useista eri ohjelmista, riippumatta osakkeiden luovutushetkestä. Johdolle ei ole tarjottu muita pitkän aikavälin kannustimia kuin osakeperusteisia palkkioita.

Johtoryhmän kahden jäsenen lisäeläkejärjestelyt on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Kahden johtoryhmän jäsenen eläkeikä on 63 vuotta. Eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia.

Konsernin johdon osakeperusteisista palkkioista on kerrottu tarkemmin myöhemmin tässä liitteessä ja erillisessä Palkka- ja palkkioselvityksessä sekä yhtiön internet-sivuilla.

Hallituspalkkiot

Hallitustyöskentelystä maksetut korvaukset, euroa	Yhteensä 2019	Vuosipalkkiot	Kokous-palkkiot	Luontoisedut	Yhteensä 2018
Hallitus	422 356	278 400	128 400	15 556	443 177*
Alahuhta-Kasko Tiina, 20.3.2019 alkaen	29 100	22 500	6 600		
Barrington Colm	60 784	32 400	24 000	4 384	
Brewer Montie	52 200	30 000	22 200		
Du Mengmeng	48 376	30 000	16 800	1 576	
Erlund Jukka, 20.3.2019 alkaen	30 900	24 300	6 600		
Friman Maija-Liisa, 20.3.2019 asti	11 488	8 100	1 200	2 188	
Karvinen Jouko	80 307	61 200	15 600	3 507	
Kjellberg Henrik	52 200	30 000	22 200		
Mårtensson Jonas, 20.3.2019 asti	14 304	7 500	5 400	1 404	
Tuominen Jaana	42 697	32 400	7 800	2 497	

*Vuoden 2018 hallituspalkkiot on raportoitu suoriteperusteisesti. Vuoden 2018 tilinpäätöksessä hallituspalkkiot oli raportoitu maksuperusteisesti.

Hallitukselle maksetaan vuosipalkkion lisäksi kokouspalkkioita. Hallituksen jäsenet ovat oikeutettuja matkakustannusten korvaukseen Finnairin yleisen matkustussäännön mukaisesti. Lisäksi hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on rajoitettu oikeus lentolippuettuun Finnairin henkilöstölippuohjesäännön hallituksen jäseniä koskevan ohjeistuksen mukaisesti. Ohjeistuksen mukaan hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on kalenterivuoden aikana oikeus neljään edestakaiseen tai kahdeksaan yhdensuuntaiseen Economy- tai Business-luokan lentomatkkaan Finnairilla. Lentolippujen hinta on nolla euroa, mutta hallituksen jäseniltä ja heidän puolisoiltaan veloitetaan niistä kaikki maakohtaiset verot ja matkustajamaksut. Lentoliput ovat hallituksen jäsenille Suomessa verotettavaa tuloa (ks. ylläolevasta taulukosta luontoisedut).

Osakeperusteiset maksut

Konsernilla on osakeperusteisia henkilöstön kannustinjärjestelmiä, joiden luonnetta ja vaikutuksia on kuvattu alla. Tarkemmat kuvaukset järjestelmistä on annettu Palkka- ja palkkioselvityksessä.

Finnair Oyj:n osakepalkkiojärjestelmät 2013 alkaen

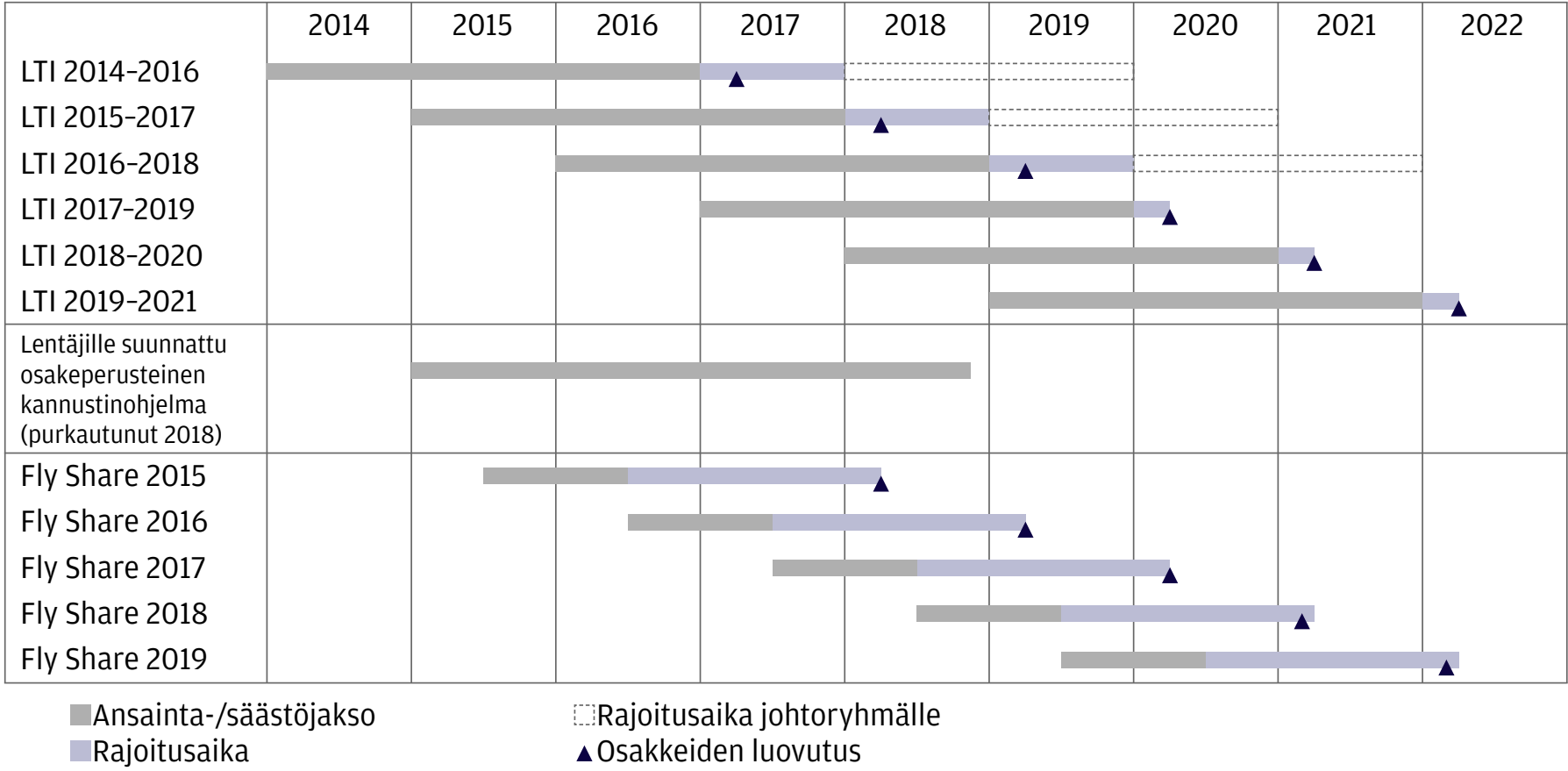
Finnairin osakepalkkiojärjestelmä (LTI) on suoritusperusteinen pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä, jossa vuosittain käynnistyy uusi ohjelma hallituksen niin päättäessä. Osakeohjelmien tarkoituksena on kannustaa avainhenkilöitä työskentelemään pitkän aikavälin omistaja-arvon kasvattamiseksi. Ohjelmien suunnittelussa on huomioitu valtion palkitsemisohjeet.

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

FINNAIRIN OSAKEPERUSTEISET KANNUSTINOHJELMAT



Vuosien 2013–2016 aikana käynnistetyt osakepalkkiojärjestelmät ovat neljä-kuusivuotisia osakeohjelmia. Näistä ohjelmista käynnissä on kolme ohjelmaa (2014–2016, 2015–2017 ja 2016–2018). Jokainen ohjelma pitää sisällään kolmen vuoden ansaintajakson, jota seuraavana rajoitusajana osallistuja ei voi myydä tai siirtää kannustinpalkkiona saamiaan osakkeita. Rajoitus aika on Finnairin johtoryhmän jäsenillä kolme vuotta ja muilla osallistujilla yksi vuosi. Lisäksi toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten on kerrytettävä osakeohjelmasta saaduilla osakepalkkioilla – ja sen saavuttamisen jälkeen ylläpidettävä – yhtiössä kiinteän vuosipalkkansa määrää vastaava osakeomistus niin kauan kuin osakeohjelmaan kuuluva on johtoryhmän jäsen.

Vuonna 2017 käynnistettiin rakenteeltaan uusi osakepalkkiojärjestelmä, joista on käynnissä kolme ohjelmaa (2017–2019, 2018–2020 ja 2019–2021). Uudistetun rakenteen mukaan vuosittain alkavat, rullaavat ohjelmat pitävät sisällään kolmen vuoden ansaintajakson kuten aikaisemminkin. Mahdollinen kannustinpalkkio toimitetaan osakkeina osallistujille yhdessä erässä ansaintajaksoa seuraavana vuonna, ja osakkeet ovat osallistujien vapaasti käytettävissä toimituksen jälkeen. Johtoryhmän jäsenen on kerrytettävä ja saavuttamisen jälkeen ylläpidettävä kiinteän vuosipalkkansa määrää vastaavaa osakeomistusta niin kauan kuin hän on johtoryhmän jäsen.

Mahdollinen kannustinpalkkio myönnetään Finnairin osakkeina. Ansaitut osakkeet maksetaan ansaintajaksoa seuraavana vuonna. Ohjelmien palkkiomahdollisuudet määritetään suhteessa osallistujien vuosittaiseen peruspalkkaan kunkin ohjelman alussa. 2013–2016 käynnistetyissä ohjelmissa palkkiomahdollisuus on määritetty euromääräisenä. 2017–2019 käynnistetyissä ohjelmissa palkkiomahdollisuus on määritetty osakemääräisesti, jolloin suoritusjakson aikaiset muutokset osakekurssissa vaikuttavat palkkiomahdollisuuden euromääräiseen arvoon. Mikäli ohjelman suoritustavoitteet täyttyivät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 2013–2016 käynnistyneissä ohjelmissa 30 % ja 2017–2019 käynnistyneissä ohjelmissa 20 % hänen vuosittaisesta peruspalkastaan. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritustavoitteet toteutuvat täysimääräisesti, osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 60 % vuosittaisesta peruspalkasta. Muiden avainhenkilöiden kannustinpalkkioiden enimmäistaso vastaa 25–50 % henkilön vuosittaisesta peruspalkasta.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
- 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
- 4. KONSOLIDOINTI
- 5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

2017–2019, 2018–2020 ja 2019–2021 ohjelmien sääntöjen mukaan yksittäiselle osallistujalle maksettavat kokonaiskannustinpalkkiot (sisältäen sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät minään vuonna voi ylittää 120 prosenttia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Kannustinpalkkiona maksettavien osakkeiden määrä on ilmaistu ennen veroja. Maksettavista osakkeista vähennetään määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa kannustinpalkkiosta maksettavaa ansiotuloveroa ja varainsiirtoveroa.

Vuosia 2014–2016, 2015–2017 ja 2016–2018 koskevien ohjelmien suoritusmittarit ovat sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) sekä osakkeen kokonaistuoton kehitys (TSR). Kummankin mittarin painoarvo on 50 prosenttia. Vuosia 2017–2019 ja 2018–2020 koskevien ohjelmien suoritusmittarit ovat osakekohtainen tulos (EPS) ja liikevaihdon kasvu. Kummankin mittarin painoarvo on 50 prosenttia. Vuosien 2019–2021 ohjelmassa suoritusmittarit ovat osakekohtainen tulos (EPS), liikevaihdon kasvu sekä yksikkökustannus (CASK) kiinteillä valuutoilla ja polttoaineen hinnalla. Mittareiden painoarvot ovat EPS 50 prosenttia, liikevaihdon kasvu 16,7 prosenttia ja CASK 33,3 prosenttia. Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategiaan tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin. Tilikaudella ohjelman 2016–2018 tavoitteet toteutuivat 187-prosenttisesti, tavoitetason ollessa 100 prosenttia ja maksimin 200 prosenttia. Vertailukaudella, vuosia 2015–2017 koskevan ohjelman suoritusmittarit toteutuivat 192-prosenttisesti.

Ohjelmasta aiheutuvat kulut jaksotetaan oikeuden syntymisjaksolle, joka 2013–2016 käynnistetyissä ohjelmissa on 4–6 vuotta, kun taas 2017–2019 käynnistetyissä ohjelmissa se on 3 vuotta. 2013–2016 käynnistettyjen ohjelmien palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana rahassa, ja ansaintajakson jälkeen myöntämispäivänä euromääräinen palkkio muunnetaan osakkeiksi. 2017–2019 käynnistettyjen ohjelmien myöntämispäivä on ansaintajakson alussa, koska palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana osakkeina. Kokonaisuutena ohjelmista kirjattiin tilikaudelle kulu yhteensä 1,2 miljoonaa euroa (1,1). Arvio määrästä, joka odotetaan siirrettävän veroviranomaisille työntekijän verovelvoitteen täyttämiseksi, on 2,1 miljoonaa euroa (3,7). Osakepalkkioista aiheutuva kulu kirjataan omaan pääomaan.

	2014–2016	2015–2017	2016–2018	2017–2019	2018–2020	2019–2021	Yhteensä
Maksimiansainta, miljoonaa euroa	2,5	2,8	2,3	2,8*	1,3*	2,5*	14,2
Maksimiansainta, miljoonaa osaketta	0,4	0,5	0,4	0,5*	0,2*	0,4*	2,4
Tavoitetaso ansainta, miljoonaa euroa	1,2	1,4	1,2	0,9	0,4	0,8	6,0
Tavoitetaso ansainta, miljoonaa osaketta	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	1,0
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut yhteensä (miljoonaa euroa)	-0,1	0,2	0,7	-0,1	0,2	0,2	1,2
Myönnetty osakkeet, miljoonaa osaketta**			0,3	0,5	0,2	0,4	1,4

* 2017–2019, 2018–2020 ja 2019–2021 ohjelmien maksettavat kokonaiskannustinpalkkiot (sisältäen sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät minään vuonna voi ylittää 120 prosenttia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta.
** 2016–2018 ohjelman ansaintajakson päätteeksi ansaitut eurot muunnettiin osakkeiksi ja luovutettiin. 2017–2019, 2018–2020 ja 2019–2021 ohjelmissa ansaintakaudella ansaitaan osakkeita, jolloin osakkeiden myöntäminen tapahtuu ohjelman alussa.

Henkilöstön FlyShare -osakesäästöohjelma vuodesta 2013

Finnairin henkilöstölle tarkoitettu osakesäästöohjelma FlyShare käynnistyy vuosittain hallituksen niin päättyessä. Ensimmäinen ohjelma käynnistyi tilikaudella 2013, ja voimassa on tällä hetkellä kolme ohjelmaa. Ohjelman tarkoituksena on kannustaa työntekijöitä ryhtymään yhtiön osakkeenomistajiksi ja siten vahvistaa Finnairin työntekijöiden sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehitykseen sekä palkita heitä pitkällä aikavälillä.

Kussakin ohjelmassa on yhden vuoden säästöjakso, jota seuraa kahden vuoden rajoitusaika. Ohjelmassa työntekijälle tarjotaan mahdollisuus säästää osuus palkastaan ja sijoittaa se Finnairin osakkeisiin. Enimmäissäästön

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

määrä on 8 % ja vähimmäissäästön 2 % kunkin osallistujan kunkin kuukauden bruttopalkasta. Osakkeita ostetaan kertyneillä säästöillä markkinahintaan neljännesvuosittain Finnairin osavuositarkastusten julkistamispäivien jälkeen.

Finnair antaa 20 bonusosaketta jokaiselle työntekijälle, joka osallistuu ohjelmaan ensimmäistä kertaa ja osallistuu säästämiseen vähintään sen ensimmäisen kolmen kuukauden aikana. Bonusosakkeet luovutetaan vuosittain lokakuussa, ja vaikutus kirjataan tilikauden kuluksi. Ohjelma kestää kolme vuotta, ja Finnair antaa ohjelmaan osallistuneille työntekijöille yhden osakkeen kutakin kahta säästökaudella ostettua ja pidettyä osaketta kohden ohjelman päättyttyä. Nämä lisäosakkeet ovat saajalleen verotettavaa tuloa. Maksettavista osakkeista vähennetään määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa niistä maksettavaa ansiotuloveroa ja varainsiirtoveroa. Lisäosakkeiden vaikutus jaksotetaan kuluksi oikeuden syntymisjaksolle aina osakkeiden luovutukseen asti.

FlyShare-osakesäästöohjelmista kirjattiin tilikaudelle kulu yhteensä 1,1 miljoonaa euroa (0,8). Arvio määrästä, joka odotetaan siirrettävän veroviranomaisille työntekijän verovelvoitteen täyttämiseksi, on 1,1 miljoonaa euroa (1,1). Osakesäästöohjelmasta aiheutuva kulu kirjataan henkilöstökuluksi ja sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon.

1.3.8.2 Eläkkeet

Eluus- ja maksupohjaiset järjestelyt

Eläkejärjestelyt luokitellaan etuuspohjaisiksi ja maksupohjaisiksi järjestelyiksi. Maksupohjaisiin eläkejärjestelyihin tehdyt suoritukset kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, jota veloitus koskee. Etuuspohjaisissa eläkejärjestelyissä määritellään eläke-etuus, jonka työntekijä saa eläkkeelle jäädessään. Etuuden määrä riippuu muun muassa iästä, palvelusvuosista ja palkkatasosta. Työsuorituksen perustavana menona henkilöstökuluihin kirjataan tilikauden työsuorituksella ansaitun etuuspohjaisen eläkejärjestelyn nykyarvo. Etuuspohjaisista eläkejärjestelyistä merkitään taseeseen velaksi velvoitteen raportointikauden päättymispäivän nykyarvo, josta vähennetään järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo. Etuuspohjaisista järjestelyistä johtuvan velvoitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaatikkojen vuosittaisiin laskelmiin, joissa käytetään ennakoitua etuusoikeysyksikköön perustuvaa menetelmää (projected unit credit method). Velvoitteen nykyarvo määritetään diskonttaamalla arvioidut vastaiset rahavirrat korolla, joka vastaa yritysten liikkeeseen laskemien korkealaatuisten joukkovelkakirjalainojen korkoa. Lainat, joiden korkoa käytetään, on laskettu liikkeeseen samassa valuutassa kuin maksettavat etuudet ja erääntyvät suunnilleen samaan aikaan kuin vastaava eläkevelvoite. Kokemuserusteisista tarkistuksista ja vakuutusmatemaattisten oletusten muutoksista johtuvat vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot kirjataan muiden laajan tuloksen erien kautta oman pääoman hyvitykseksi tai veloituksiksi sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät.

Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät

Eläkevelvoitteiden nykyarvo riippuu lukuisista tekijöistä, jotka perustuvat vakuutusmatemaattisiin oletuksiin. Mikä tahansa muutos näissä oletuksissa vaikuttaa eläkevelvoitteiden tasearvoon. Alla olevassa liitetiedossa on esitetty kuvaus olennaisimmista riskeistä ja herkkyyksianalyysi vakuutusmatemaattisten olettamien muutosten vaikutuksista.

Kuvaus konsernin eläkejärjestelyistä

Konsernin kotimaisten yhtiöiden henkilöstön lakisääteinen eläketurva on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Lakisääteinen työeläketurva on maksupohjainen järjestely. Konsernin ulkomaisilla myyntitoimistoilla ja tytäryhtiöillä on erilaisia, lähinnä maksupohjaisia eläkejärjestelyjä, jotka noudattavat eri maiden paikallisia säännöstöjä ja käytäntöjä. Toimitusjohtajalla ei ole lisäeläke-etua. Kahdella johtoryhmän jäsenellä on maksupohjainen vanhuuseläkettä koskeva lisäeläkejärjestely, joka on hoidettu eläkevakuutusyhtiössä. Kahden johtoryhmän jäsenen eläkeikä on 63 vuotta. Konsernin kotimaisten yhtiöiden muu lisäeläketurva (vapaaehtoinen) on järjestetty pääsääntöisesti Finnair Oyj:n eläkesäätiössä, jossa eläkejärjestelmät ovat etuuspohjaisia. Lisäeläketurva kattaa sekä vanhuusajan lisäeläkkeen että ammatilliset työkyvyttömyyskorvaukset ja lesken eläkkeen. Eläkesäätiö on suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. 700:lla Finnairin liikennelentäjällä on eläkesäätiössä järjestetyn lisäeläkkeen lisäksi erityinen, eläkevakuutusyhtiössä järjestetty etuusperusteinen lisäeläke, joka koskee ainoastaan yli 58-vuotiaiksi työskenteleviä liikennelentäjiä. Finnairiin vuonna 2015 tai sen jälkeen palkattujen liikennelentäjien lisäeläketurva on maksuperusteinen lukuun ottamatta ammatillista työkyvyttömyyttä, jonka varalta lentäjät on vakuutettu eläkesäätiössä.

L = Laadintaperiaatteet
I = Kriittiset tilinpäätösarvot



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
- 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
- 4. KONSOLIDOINTI
- 5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Kuvaus olennaisimmista riskeistä

Varojen volatiilisuus: Järjestelyyn kuuluvista varoista osa on sijoitettu osakemarkkinoille, joihin lyhyen aikavälin tarkastelussa liittyy tuotto- ja volatiliteettiriski, mutta joiden odotetaan pitkällä aikavälillä tarjoavan yritysten liikkeeseen laskemia joukkovelkakirjalainoja paremman tuoton. Eläkevelvoitteiden diskonttokorko perustuu kyseisten joukkovelkakirjalainojen korkoihin.

Muutokset joukkovelkakirjalainojen koroissa: Yritysten liikkeelle laskemien joukkovelkakirjalainojen korkojen lasku kasvattaa eläkevelvoitteen määrää sen vuoksi, että eläkevelvoitteet diskontataan nykyarvoonsa korolla, joka perustuu joukkovelkakirjalainojen korkoihin. Velvoitteen nousua netottaa osittain joukkovelkakirjoihin tehtyjen sijoitusten arvonnousu eläkevaroissa.

Eliniän odote: Merkittävin osa tarjotusta lisäeläketurvasta liittyy vanhuusiän eläkkeisiin, mistä johtuen eliniän odotuksen nousu johtaa eläkevelvoitteen kasvuun.

Inflaatoriski: Eläkevelvoitteiden määrä on sidottu inflaatioon, minkä vuoksi korkeampi inflaatio johtaa velvoitteen määrän kasvuun. Koska kaikkien järjestelyyn kuuluvien varojen arvo ei nouse inflaation myötä, inflaatio todennäköisesti alentaa järjestelyn vakavaraisuutta.

Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt

Milj. euroa	2019	2018
Tuloslaskelman etuuspohjainen eläkekulu määräytyy seuraavasti		
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	10,4	10,8
Takautuvaan työsuoritukseen perustuvat menot	0,9	2,4
Henkilöstökuluihin sisältyvät eläkekulut yhteensä	11,2	13,2
Nettokorkomenot (korkokulut)	0,2	0,1
Tulosvaikutteiset kulut yhteensä	11,5	13,2
Laajaan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset etuuspohjaisista eläkkeistä		
Kokemusperäiset oikaisut	-3,2	4,0
Muutokset taloudellisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	93,1	-12,1
Järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotto	-39,7	7,2
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	50,2	-0,8
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, eläkesäätiö	4 865	4 894
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, muut etuuspohjaiset järjestelyt	168	175

Taseessa esitetyt erät

Milj. euroa	2019	2018
Rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo	523,2	435,1
Järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo	-446,1	-418,1
Nettovelka	77,0	17,0

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

Vuoden 2019 nettovelasta 77,0 miljoonaa euroa (16,5) liittyy eläkesäätiön tarjoamiin eläke-etuuksiin ja 0,1 miljoonaa euroa (0,5) muihin lisäeläkejärjestelyihin. Tilikaudella 2019 nettovelan kasvu johtui pääasiassa pienemmästä diskonttokorosta ja demografisten oletusten muutoksista, jotka aiheutti työkyvyttömyysasteen muutos ja varaus tulevista ammatillisista työkyvyttömyyseläkkeistä.

Eläkevelvotteiden muutokset

Milj. euroa	2019	2018
Järjestelyyn kuuluvat velvoitteet kauden alussa		
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	9,1	10,8
Aikaisempaan työsuoritukseen perustuvat menot	0,9	2,4
Korkokulu	7,4	6,8
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset	17,4	20,0
Muutokset vakuutusmatemaattisissa olettamissa	93,1	-12,1
Kokemusperäiset tarkistukset	-3,2	4,0
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut uudelleenarvostukset yhteensä	89,9	-8,0
Maksetut etuudet	-19,3	-18,9
Järjestelyyn kuuluvien velvotteiden nykyarvo	523,2	435,1

Järjestelyyn kuuluvien varojen muutokset

Milj. euroa	2019	2018
Järjestelyyn kuuluvien varojen käyvät arvot tilikauden alussa		
Korkotuotto	7,2	6,7
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset yhteensä	7,2	6,7
Varojen tuotto	39,7	-7,2
Laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	39,7	-7,2
Kannatusmaksut	1,6	1,9
Maksetut etuudet	-19,3	-18,9
Hallintokulut	-1,2	
Järjestelyyn kuuluvien varojen arvo tilikauden lopussa	446,1	418,1

Järjestelyyn kuuluvien varojen jakautuminen omaisuusryhmittäin

%	2019	2018
Pörssiosakkeet	22,8	22,0
Velkakirjat	52,2	52,7
Kiinteistöt	19,2	19,0
Muut	5,8	6,3
Yhteensä	100,0	100,0

Eläkejärjestelyn varoihin sisältyy Finnair Oyj:n osakkeita käyvältä arvoltaan 0,8 miljoonaa euroa (1,0) sekä konsernin käytössä olevat rakennukset käyvältä arvoltaan 19,7 miljoonaa euroa (19,7).



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
- 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
- 4. KONSOLIDOINTI
- 5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Etuuspohjaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset oletukset

	2019	2018
Diskonttokorko %	0,87 %	1,66 %
Inflaatio %	1,10 %	1,08 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	1,60 %	1,56 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset %	1,40 %	1,38 %
Arvioitu jäljellä oleva työaika vuosina	9	10

Herkkyysanalyysi

Herkkyysanalyysi kuvaa, kuinka paljon muutos vakuutusmatemaattisissa oletuksissa vaikuttaisi nettovelkaan. Herkkyysanalyysi kuvaa tietyn olettaman muutoksen vaikutusta silloin, kun muissa olettamissa ei tapahdu muutosta. Vaikutukset on laskettu käyttäen samoja laskentametodeita kuin taseen eläkevastuun laskennassa on käytetty.

Herkkyysanalyysi tärkeimpien vakuutusmatemaattisten oletusten muutosten vaikutuksista

Vakuutusmatemaattinen oletus	Muutos olettamassa	Vaikutuksen määrä olettaman kasvaessa, milj. euroa	%	Vaikutuksen määrä olettaman pienentyessä, milj. euroa	%
Diskonttokorko %	0,25 %	-19,0	-3,7 %	20,2	4,0 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	0,25 %	5,7	1,1 %	-5,6	-1,1 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset %	0,25 %	13,1	2,6 %	-12,5	-2,5 %
Elinikäolettaman muutos	1 vuosi	15,6	3,1 %	-15,4	-3,0 %

Eläkesäätiön tulee olla suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. Finnair ennakoi, että se ei maksa kannatusmaksua eläkesäätiölle vuoden 2020 aikana. Eläkevelvoitteen duraatio on 15 vuotta. Duraatio on laskettu käyttämällä diskonttokorkokantaa 0,87 %.

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

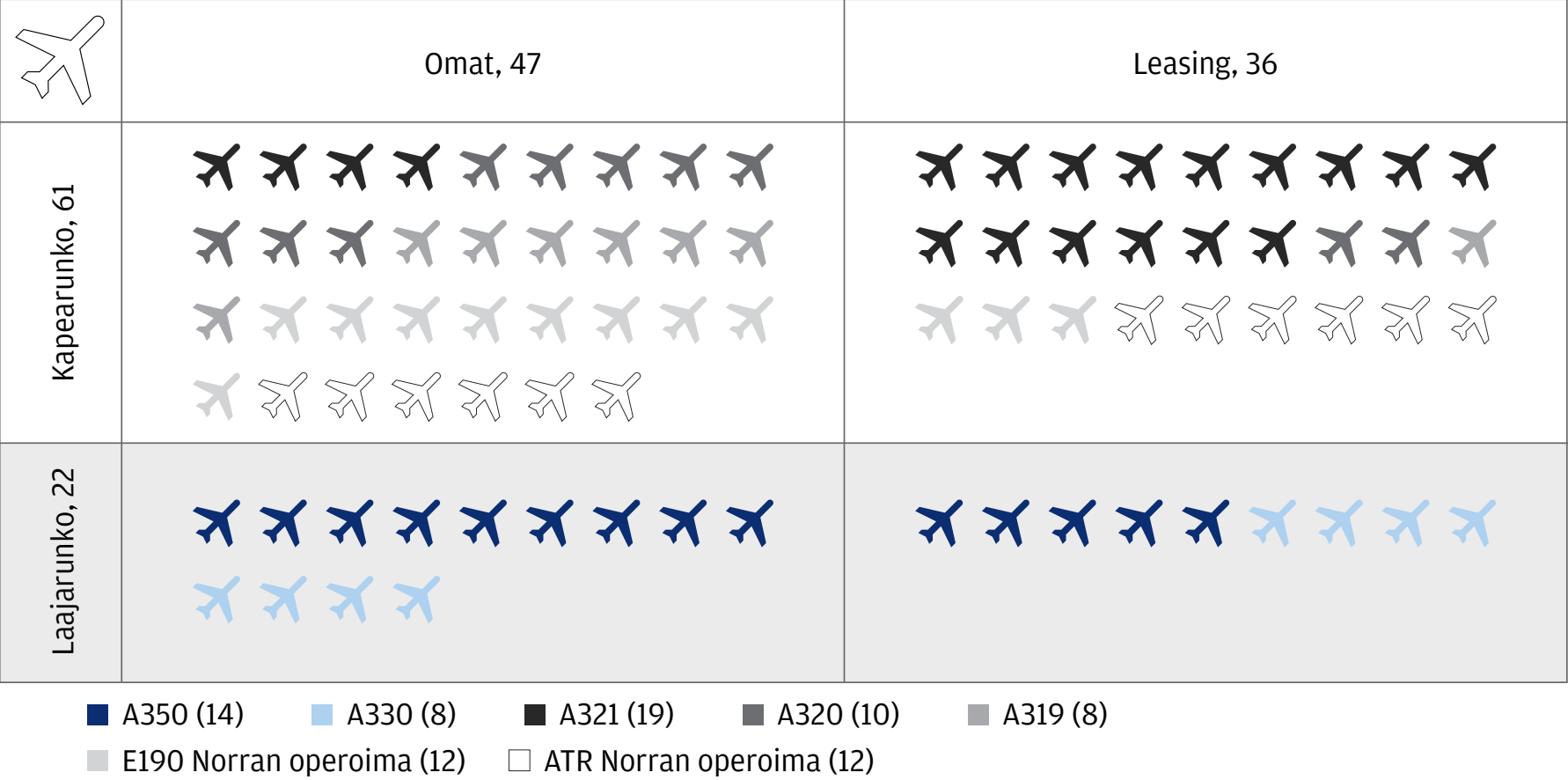
VASTUULLISUUS- RAPORTTI

2 Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset

i Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset-ryhmään on koottu erityisesti lentokalustoon liittyvät liitetiedot. Konsernin operoimaan lentokalustoon liittyvät liitetiedot koskien omistettuja sekä erilaisin vuokrajärjestelyin vuokrattuja koneita on yhdistetty samaan ryhmään, jotta kokonaiskuva lentokalustosta olisi paremmin hahmotettavissa. **i**

Finnairin omistama ja vuokraama käyttöomaisuus koostuu pääosin Finnairin ja Norran operoimista lentokoneista, joista omistettuja lentokoneita on tilikauden 2019 lopussa 47 (42) ja vuokrattavia 36 (39). Liitetiedossa 2.1 on esitetty tarkemmat tiedot Finnairin omistamien koneiden osalta ja liitetiedossa 2.2 Finnairin vuokraamien koneiden osalta.

LAIVASTO



Laivasto Finnairin taseessa

Milj. euroa	2019	2018	Muutos
Maksetut ennakot tulevasta laivastosta	117,8	120,4	-2,7
Omistettut, käytössä olevat lentokoneet	1 415,6	1 199,8	215,8
Käyttöoikeuslaivasto	736,4	834,3	-97,9
Laivasto yhteensä	2 269,7	2 154,5	115,2
Vuokrasopimussaamiset laivaston edelleenvuokrauksesta	47,0	58,3	-11,3
Vuokrasopimusvelat laivastosta	948,7	984,3	-35,6
Tilikauden poistot omistetuista lentokoneista	171,2	136,5	34,7
Tilikauden poistot käyttöoikeuslaivastosta	106,1	112,9	-6,8

i = Osion sisältö



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

L = Laadintaperiaatteet
I = Kriittiset tilinpäätösarviot

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus

L Aineelliset ja aineettomat hyödykkeet on merkitty taseeseen alkuperäiseen hankintamenoonsa poistoilla ja mahdollisilla arvonalentumisilla vähennettynä. Aineelliset hyödykkeet sisältävät pääasiallisesti lentokoneita ja lentokoneiden ennakko-maksuja. Lentokoneiden hankintameno kohdistetaan erikseen koneen rungolle, matkustamokomponenteille, moottoreille ja huoltokomponenteille. Huoltokomponentteina käsitellään rungon raskashuollot, loppuluovutushuollot, apuvoimalaittei-den huollot, laskeutumislaitteiston ja -siivekkeiden huollot sekä moottoreiden käyttöaikarajoitteisten osien huollot. Lentokoneen ja moottorin runko poistetaan lentokoneen taloudellisen vaikutusajan aikana. Huoltokomponentit poistetaan huol-tojakson aikana. Sekä omille että vuokratuille koneille tehty merkittävät uudistus- ja perusparannusinvestoinnit (modifi-kaatiot) kirjataan taseeseen erillisenä omaisuuseränä, ja poistetaan taloudellisen vaikutusajan aikana, joka vuokratoneilla voi korkeintaan olla vuokratauden loppuun. Korvattujen osien kirjanpitoarvo kirjataan pois taseesta.

Lentokoneiden ennakkomaksut kirjataan aineellisiin käyttöomaisuushyödykkeisiin. Ennakkomaksuihin liittyvät korkome-not aktivoidaan osaksi hankintamenoa siltä ajalta, kun Finnair rahoittaa niillä lentokoneen valmistusta. Lentokoneiden han-kintaan liittyvien sitovien, US-dollarimääräisten ostosopimusten käyvän arvon muutoksiin liittyvät suojausvoitot tai -tappiot kirjataan ennakkomaksuina. Ennakkomaksut, realisoituneet valuuttasuojat ja aktivoidut korot siirretään osaksi lentokoneen hankintahintaa, kun lentokone toimitetaan ja se otetaan kaupalliseen käyttöön.

Muu käyttöomaisuus koostuu korjauskiertoisista koneen varaosista, muusta aineellisesta omaisuudesta sekä näiden en-nakkomaksuista. Muu käyttöomaisuus poistetaan sen taloudellisen pitoajan aikana.

Aineeton omaisuus koostuu lähinnä tietokoneohjelmista, liittymismaksuista ja liikearvosta. Liittymismaksuista ja liikear-vosta ei tehdä poistoja.

- Hyödykkeiden poistot perustuvat seuraaviin odotettuihin taloudellisiin vaikutusaikoihin:
- Uudet lentokoneet ja moottorit (lentokalusto) sekä lentokonesimulaattorit (muu kalusto) tasapoistoina seuraavasti:
 - Airbus A350-laivasto 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - Airbus A320 ja Embraer-laivasto 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - Airbus A330-laivasto 18 vuodessa 10 % jäännösarvoon
 - Potkuriturpiinikoneet (ATR-laivasto) 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
 - Rungon raskas- ja määräraikaishuollot, apuvoima- ja laskeutumislaitteiston huollot sekä moottoreiden käyttöaikarajoittei-set osat tasapoistoina huoltojakson aikana
 - Matkustamokomponentit 7-20 vuodessa
 - Lentokaluston korjauskiertoiset varaosat ja komponentit 15-20 vuoden kuluessa 10 %:n jäännösarvoon
 - Rakennukset 10-50 vuodessa hankintahetkestä 10 %:n jäännösarvoon
 - Muut aineelliset hyödykkeet 3-15 vuodessa.
 - Tietokoneohjelmat 3-8 vuodessa

Hyödykkeiden jäännösarvot ja arvioidut taloudelliset pitoajat tarkistetaan jokaisena tilinpäätöspäivänä ja jos ne eroavat merkittävästi aikaisemmista arvioista, poistoaikoja ja jäännösarvoja muutetaan vastaavasti.

Hyödykkeiden luovutuksista ja käytöstä poistamisesta syntyvät voitot ja tappiot sisältyvät vertailukelpoisuuteen vaikutta-viin eriin.

Finnair muutti lentokoneen runkokomponenttien sekä huoltojen kirjanpitokäsittelyä vuoden 2019 alusta. Aikaisemmin vain runkojen raskashuollot oli erotettu omaksi huoltokomponentikseen, mutta erottelua tarkennettiin kattamaan myös muut olennaiset huoltokokonaisuudet ja matkustamokomponentit, kuten laskutelineet ja business-luokan istuimet. Muutoksen vaikutukset on selitetty tarkemmin kohdassa 'Muutokset laskentaperiaatteissa ja oikaistut taloudelliset tiedot vuodelta 2018', joka löytyy osiosta Konsernitilinpäätöksen liitetiedot.

Myytäväksi luokitellut omaisuuserät

Pitkäaikaiset omaisuuserät (tai luovutettavien erien ryhmät) luokitellaan myytävänä oleviksi, kun niiden kirjanpitoarvoa vastaava määrä tulee kertymään pääasiassa niiden myynnistä, myyntiä voidaan pitää erittäin todennäköisenä ja sen odotetaan toteutuvan seuraavan 12 kuukauden kuluessa. Myytäväksi luokitellut omaisuuserät arvostetaan kirjanpitoarvoon tai sitä alempaan myynnistä aiheutuvilla menoilla vähennettyyn käypään arvoon. Omaisuuseriä ei enää poisteta.

Arvonalentuminen

Konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että jonkin käyttöomaisuuserän arvo olisi alentunut. Ar-vonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähen-nettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Kerrytettävissä oleva määrä lasketaan rahavirtaa tuottaville yksiköille, ja arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavien yksikköjen tasolla. Käyttöarvo määritellään laskemalla omaisuuse-rästä taikka rahavirtaa tuottavasta yksiköstä saatavissa olevien ennakoitujen rahavirtojen nykyarvo. **L**

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

I Arvonalentumistestaus

Rahavirtaa tuottavien yksiköiden kerrytettävissä olevat rahamäärät on määritetty käyttöarvoon perustuvina laskelmina tai myynnin kuluilla vähennettynä myyntihintoina. Käyttöarvolaskelmien laatiminen edellyttää arvioiden käyttämistä. Arviot perustuvat budjetteihin ja ennusteisiin, joiden toteutumiseen saattaa liittyä epävarmuutta. Keskeiset epävarmuustekijät las-kelmissa ovat USD/Euro sekä JPY/Euro -valuuttakurssit, yksikkötuotto, ennakoidut myyntivolyymit ja lentopetrolin hinta. **L**

Laivasto 2019

Milj. euroa	Laivasto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2019	2 082,2	120,4	2 202,7
Lisäykset	310,7	76,0	386,7
Vähennykset	-9,7		-9,7
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus		-1,1	-1,1
Siirrot erien välillä	77,6	-77,6	0,0
Siirrot myytävänä olevista omaisuuseristä			
Hankintameno 31.12.2019	2 460,7	117,8	2 578,5
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2019	-882,4		-882,4
Vähennykset	8,5		8,5
Tilikauden poistot	-171,2		-171,2
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2019	-1 045,2		-1 045,2
Kirjanpitoarvo 31.12.2019	1 415,6	117,8	1 533,3

Konsernin omistaman laivaston arvo vuoden lopussa sisältää kahden uuden A350-koneen aktivoidun hankintamenon. Siirrot erien välillä liittyvät Finnairin lentokoneista maksamiin ennakkomaksuihin, jotka tunnistetaan osaksi käyttöomaisuushyödykkeen hankintahintaa aktivoinnin yhteydessä. Lentokonehankintojen valuuttasuojauksesta on kerrottu liitteissä 3.5 Rahoitusriskien hallinta ja 3.8 Johdannaiset.

Laivasto 2018

Milj. euroa	Laivasto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2018	1 882,8	96,0	1 978,8
Lisäykset	243,3	100,0	343,3
Vähennykset	-84,7		-84,7
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus		-34,9	-34,9
Siirrot erien välillä	40,9	-40,7	0,1
Siirrot myytävinä olevista omaisuuseristä			
Hankintameno 31.12.2018	2 082,2	120,4	2 202,7
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2018	-760,6		-760,6
Vähennykset	14,7		14,7
Tilikauden poistot	-136,5		-136,5
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2018	-882,4		-882,4
Kirjanpitoarvo 31.12.2018	1 199,8	120,4	1 320,2



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

Muu käyttöomaisuus 2019

	Lentokaluston korjauskiertoiset varaosat	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Aineettomat hyödykkeet	Ennakot	Yhteensä
Milj. euroa						
Hankintameno 1.1.2019	45,0	76,0	90,0	51,8	9,5	272,3
Lisäykset	6,4	0,1	13,8	6,3	6,9	33,4
Vähennykset	-1,5	-0,4	-8,9	-10,6		-21,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus						
Siirrot erien välillä	0,2	-0,1	1,9	4,2	-6,2	0,0
Siirrot myytävänä olevista omaisuuseristä	0,1					0,1
Hankintameno 31.12.2019	50,1	75,6	96,8	51,6	10,2	284,3
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2019	-30,7	-6,8	-27,1	-31,4	-3,1	-99,1
Vähennykset	0,6	0,4	6,9	10,6		18,6
Tilikauden poistot	-3,3	-1,8	-8,3	-12,0		-25,5
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2019	-33,4	-8,2	-28,5	-32,8	-3,1	-105,9
Kirjanpitoarvo 31.12.2019	16,8	67,4	68,3	18,8	7,1	178,4

Käyttöomaisuuteen sisältyvien korjauskiertoisten varaosien lisäksi Finnairin vaihto-omaisuuteen sisältyy kertakäyttöisiä lentokaluston varaosia 23,1 miljoonan euron arvosta (20,4). Aineeton omaisuus koostuu lähinnä tietokoneohjelmista, liittymismaksuista ja liikearvosta. Aineettomaan omaisuuteen sisältyvän liikearvon määrä on 0,5 miljoonaa euroa (1,3).

Muu käyttöomaisuus 2018

	Lentokaluston korjauskiertoiset varaosat	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Aineettomat hyödykkeet	Ennakot	Yhteensä
Milj. euroa						
Hankintameno 1.1.2018	47,4	75,7	63,5	44,8	28,1	259,5
Lisäykset	4,5	0,3	10,9	6,4	5,4	27,5
Vähennykset	-1,1		-2,0	-5,5		-8,6
Siirrot erien välillä	-5,9		17,6	6,0	-24,0	-6,3
Siirrot myytävänä olevista omaisuuseristä	0,1					0,1
Hankintameno 31.12.2018	45,0	76,0	90,0	51,8	9,5	272,3
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2018	-28,5	-5,2	-22,1	-29,3	-3,1	-88,1
Vähennykset	0,8		2,0	5,5		8,3
Tilikauden poistot	-3,0	-1,7	-7,0	-7,6		-19,3
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2018	-30,7	-6,8	-27,1	-31,4	-3,1	-99,1
Kirjanpitoarvo 31.12.2018	14,4	69,2	62,8	20,4	6,4	173,2

Aktivoidut vieraan pääoman kulut

	Lentokalusto		Ennakot		Yhteensä	
Milj. euroa	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Kirjanpitoarvo 1.1.	15,3	14,6	3,6	4,0	18,8	18,7
Lisäykset			3,9	2,2	3,9	2,2
Vähennykset		-1,3				-1,3
Siirrot erien välillä	3,2	2,6	-3,2	-2,6		
Poistot	-0,9	-0,7			-0,9	-0,7
Kirjanpitoarvo 31.12.	17,6	15,3	4,3	3,6	21,9	18,8

Tilikaudella 2019 aktivoitiin aineellisiin hyödykkeisiin vieraan pääoman kuluja 3,9 miljoonaa euroa (2,2) liittyen Airbus A350 investointiohjelmaan. Finnair käyttää korkokustannuksen aktivoinnissa neljännesvuosittaista efektiivistä korkokantaa, joka vastaa investoinnin rahoittamiseen käytetyn lainan kustannuksia. Vuonna 2019 korkokannan keskiarvo oli 5,24 % (2,64 %). Finnair soveltaa IAS 23 -standardin ohjeistusta 1.1.2019 lähtien, joka sallii käyttöomaisuuden hankinnan rahoittamiseen käytettävien yleisien lainojen sisällyttämisen pääomaprocentin laskentaan. Aikaisemmin laskelmaan oli sisällytetty vain joukkovelkakirjalaina.

Myytäväksi luokitellut omaisuuserät ja velat

Vuoden 2019 lopussa Finnairilla ei ollut myytäväksi luokiteltuja omaisuuseriä tai velkoja. Vuoden 2018 lopussa myytäväksi luokiteltujen omaisuuserien kirjanpitoarvo oli 0,1 miljoonaa euroa, eikä Finnairilla ollut vuoden 2018 lopussa myytäväksi luokiteltuja velkoja.

Pantattu omaisuus ja muut aineellisiin hyödykkeisiin liittyvät rajoitukset

Finnairilla ei ole pantattua omaisuutta pankkilainojen vakuutena. Taseen käyttöomaisuudessa on kolme A350-lentokonetta, joiden hankinnan yhtiö on rahoittanut JOLCO-lainoilla (ks. 3.3 Rahoitusvelat) ja kolme omistettua A330 lentokonetta, joissa juridinen omistusoikeus siirtyy Finnairille kun lainat on maksettu.

Arvonalentumistestaus

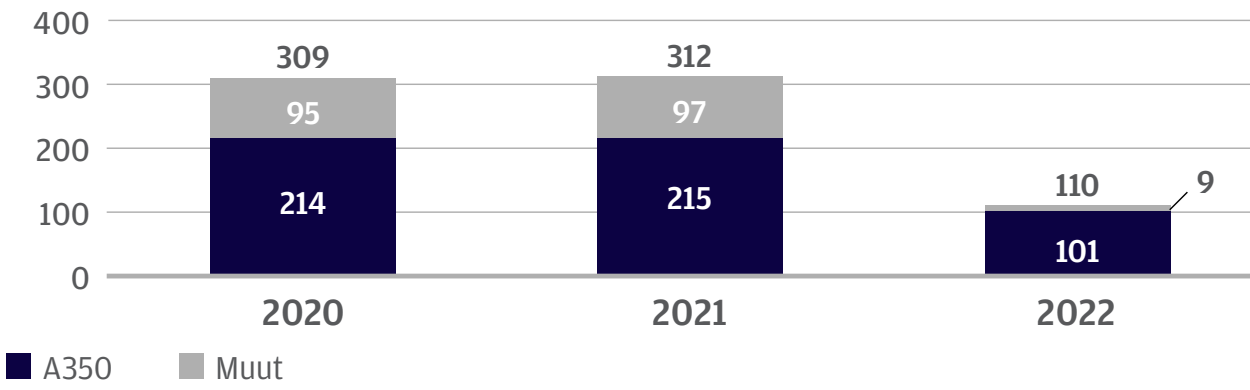
Lentokalustoon on tilinpäätöshetkellä tehty markkina-arvoon pohjautuva arvonalentumistestaus, jonka perusteella ei havaittu arvonalentumistarvetta. Markkina-arvoon perustuva testaus on herkkä EUR/USD-valuuttakurssin liikkeille ja dollarin heikentyessä lentokaluston markkina-arvo pienenee. Lentokaluston markkina-arvo olisi tasearvoa suurempi, vaikka dollari heikentyisi 10 prosenttia. Aineettomaan omaisuuteen sisältyvään liikearvoon on tilikauden aikana tehty 0,9 M€ alaskirjaus liittyen matkatoimistotoimintojen lopettamiseen Virossa. Jäljellä olevaan liikearvoon on tehty tilinpäätöshetkellä arvonalentumistestaus, eikä siihen kohdistu tilinpäätöshetkellä arvonalentamistarvetta.

Investointisitoumukset

Tilikauden lopussa investointisitoumukset olivat yhteensä 730 miljoonaa euroa (975) ja luku sisältää lentokonetilaukset. Kokonaisvastuun määrä vaihtelee lentokoneen tilaamisen ja toimittamisen välisenä aikana pääasiassa EUR/USD-valuuttakurssin ja lentokoneiden ostosopimuksiin sisältyvien eskalaatioehtojen takia. Yhtiön lopullinen vastuu määräytyy jokaisen lentokoneen suhteen vasta toimitushetkellä.

Investointisitoumukset

milj. euroa





KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

= Laadintaperiaatteet
 = Kriittiset tilinpäätösarviot

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

2.2 Vuokrasopimukset

Konserni vuokralleottajana

Finnair arvioi pysyviä käyttöomaisuushyödykkeitä koskevien sopimusten kohdalla, onko sopimus IFRS 16 -standardissa määriteltä vuokrasopimus, tai sisältääkö se sellaisen. Vuokrasopimukset, joiden järjestelyyn sisältyy yksilöitävissä oleva omaisuuserä ja jonka käyttöä Finnair voi hallita tietyn ajanjakson ajan korvausta vastaan, luokitellaan vuokrasopimuksiksi.

Vuokrakausi on sopimuksen mukainen ei-peruutettavissa oleva ajanjakso, jonka aikana Finnairilla on oikeus käyttää vuokrasopimuksen kohteena olevaa hyödykettä. Vuokrakauden pituutta määritettäessä otetaan huomioon: ajanjakso, johon kohdistuu mahdollisuus (optio) pidentää vuokra-aikaa, ja jonka Finnair arvioi kohtuudellisella varmuudella hyödyntävänsä; ja ajanjakso, johon kohdistuu mahdollisuus (optio) päättää vuokrakausi ennen sopimuksessa määritettyä päättymispäivää, jota Finnair kohtuudellisella varmuudella ei aio hyödyntää.

Käyttöomaisuuteen luokiteltaviksi vuokrasopimuksiksi ei luokitella lyhytaikaisia vuokrasopimuksia, joissa vuokrakausi on 12 kuukautta tai vähemmän, ja jotka eivät sisällä osto-optiota. Finnair määrittelee sopimuksen vuokrakauden sen täytännönpänokepoisen ajanjaksona. Siten sopimukset, joissa sopimuskausi ei ole sitova, ja Finnairilla on oikeus irtisanoa sopimus ilman toisen osapuolen lupaa korkeintaan vähämerkityksellisin seuraamuksin, eikä ole muita merkkejä sopimuksen täytännönpänoasta, luokitellaan lyhytaikaisiksi. Vuokrasopimuksiksi ei myöskään luokitella arvoltaan vähäisiä sopimuksia, jotka eivät ole Finnairin kannalta merkittäviä.

Lyhytaikaisiin tai arvoltaan vähäisiin vuokrasopimuksiin liittyvät maksut kirjataan kuluksi tasapoistoina vuokra-ajan kuluessa tai muulla systemaattisella perusteella, mikäli muu peruste paremmin vastaa Finnairille hyödykkeen käytöstä koituva hyötyä. Finnair kirjaa taseeseen sopimuksen alkamisajankohtana sekä käyttöoikeushyödykkeen, että vuokrasopimusvelan. Taseeseen kirjattavan vuokrasopimusvelan arvo vastaa tulevien vuokramaksujen nykyarvoa. Finnairin lentokoneita koskevat vuokrasopimukset sisältävät tyypillisesti sellaisia muuttuvia vuokramaksuja, jotka riippuvat hintaindeksistä tai markkinakoroista. Muuttuvat vuokrat sisällytetään vuokrasopimusvelan kirjanpitoarvoon sopimuksen voimaantulopäivästä.

Käyttöoikeusomaisuuserä arvostetaan hankintamenoon, joka sisältää

- alkuperäisen arvostamishetken mukaisen vuokrasopimusvelan määrän;
- alkamisajankohtaan mennessä maksetut vuokrat vähennettynä saaduilla kannustimilla;
- mahdolliset Finnairille sopimuksen alkuvaiheessa aiheutuvat välittömät kustannukset; ja
- arvion kustannuksista, joita Finnairille aiheutuu omaisuuden palauttamisesta vuokrasopimuksen ehtojen edellyttämään tilaan.

Konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokrat lentokoneet ja niiden moottorit vuokrasopimuksessa sovitun huoltotason mukaisessa kunnossa. Mikäli lentokoneen tai moottorin kunto palautushetkellä poikkeaa sopimuksessa sovitusta palautuskunnosta, Finnairin tulee joko huoltaa kone, jotta se vastaa sovitua kuntoa, tai korvata kunnan ja palautusvelvoitteen erotus vuokranantajalle rahassa.

Koneiden huoltokustannukset voidaan jakaa kahteen pääryhmään:

1) kustannukset, jotka aiheutuvat lentokoneen käytöstä / vuokra-ajan pituudesta käytöstä riippumatta, ja

2) kustannukset, jotka riippuvat lentokoneen käytöstä / vuokra-ajan pituudesta

Lentokoneen käytöstä tai vuokra-ajasta riippumattomia huoltotapahtumia, kuten koneen lopullinen tarkastus ja maalaus, pidetään väistämättöminä ylläpitokuluina, jotka toteutuvat, kun lentokone palautetaan vuokranantajalle. Sopimuksessa määritettyjen huoltovelvoitteiden täyttämiseksi Finnair kirjaa taseeseen huoltovaruksen vuokrasopimuksen alkamispäivänä, joka lasketaan osaksi käyttöoikeushyödykkeen hankintamenoa.

Vastaavasti, lentokoneen käytöstä riippuvia kustannuksia ei lasketa osaksi käyttöoikeushyödykkeen arvoa.

Finnair uudelleenarvostaa vuokrasopimusvelan arvon vuokrasopimusmuutoksen yhteydessä. Vuokrasopimusvelan määrää arvioidaan myös uudelleen, mikäli alkuperäisessä sopimuksessa määriteltä vuokra-aika tai vuokramaksut (esim. muutetuissa lentokoneiden vuokramaksujen perusteena olevien indeksien tai korkojen muutos) muuttuvat, tai silloin kun arvio mahdollisen osto-option käyttämisen todennäköisyydestä muuttuu. Vuokravelan uudelleenarvioinnista syntynyt erotus kirjataan käyttöoikeusomaisuuserän oikaisuksi paitsi, jos omaisuuserän arvo alennetaan nollaan, jolloin jäljelle jäävä arvostus kirjataan tulosvaikutteisesti.

Alkuperäisen kirjaamisen jälkeen käyttöoikeusomaisuuserien arvostuksessa otetaan huomioon kertyneet poistot ja arvonalentumiset. Käyttöoikeushyödyke poistetaan tasapoistoina sen taloudellisen pitoajan kuluessa, tai vuokrasopimuksen päivään mennessä, mikäli se on taloudellista pitoaika lyhyempi. Jos vuokrasopimus siirtää sopimuksen kohteena olevan hyödykkeen omistusoikeuden Finnairille vuokrasopimuksen loppuun mennessä, tai jos käyttöoikeuden hankintamenoa määriteltäessä Finnairin on ajateltu käyttävän osto-optiota, omaisuuserä poistetaan sen taloudellisen pitoajan aikana.

Finnairin lentokoneiden vuokrasopimukset sisältävät vuokrasopimuksen sisäisen koron, vaikka vuokrasopimuksissa sitä ei selkeästi määritettäisi. Lentokoneen käypä arvo on saatavilla julkisesti kolmansilta osapuolilta, joten Finnair pystyy laskemaan implisiittisen koron kullekin lentokoneita koskevalle vuokrasopimukselleen. Vuokrasopimuksen sisäinen korko määritellään koroksi, jota käyttäen vuokrien ja takaamattoman jäännösarvon nykyarvo vastaa sopimuksen kohteena olevan omaisuuserän käyvän arvon ja vuokralle antajalle syntyneiden alkuvaiheen välittömien menojen yhteismäärää. Lentokoneiden vuokrasopimusten sisäinen korko määritetään kullekin sopimukselle erikseen.

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

Muille vuokrasopimuksille sisästä korkokantaa ei yleensä voida määrittää. Tällöin kullekin omaisuuserälle määritetään yrityksen lisäluoton korkoa vastaava korko, joka perustuu johdon arvioon.

Lentokoneiden vuokrasopimukset ovat yleensä US dollari -määräisiä, ja taseen vuokravastuu arvostetaan uudelleen jokaisen tilinpäätöspäivän spot-kurssiin. Vuokramaksut käsitellään vuokravastuun palautuksina ja korkokuluina.

Konserni vuokralleantajana

Konsernin ulkopuolelle vuokratut omaisuuserät käsitellään operatiivisina vuokrasopimuksina silloin, kun omistukselle ominaiset riskit ja edut eivät olennaisilta osin siirry vuokralle ottajalle. Operatiivisin vuokrasopimuksin vuokralle annetut hyödykkeet sisältyvät taseen aineellisiin hyödykkeisiin ja niistä tehdään poistot taloudellisena vaikutusaikana. Poistoajat vastaavat omassa käytössä olevien hyödykkeiden poistoaikojä. Eräät lentokoneiden vuokrasopimukset velvoittavat vuokralle ottajaa maksamaan tietyn väliajoin huoltoreservejä, jotka kerryttävät varoja lentokoneiden tulevia huoltoja varten. Huoltoja varten saadut ennakkomaksut kirjataan velaksi, joka purkautuu, kun huollot toteutuvat. Tilavuokrat ja lentokoneiden vuokratuotot kirjataan tulosvaikutteisesti tasaerinä vuokra-ajan kuluessa liiketoiminnan muihin tuottoihin.

Aineellisia hyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset, joissa konsernille siirtyy olennainen osa omistukselle ominaisista riskeistä ja eduista, luokitellaan rahoitusleasing-sopimuksiksi. Finnair kirjaa rahoitusleasing-sopimuksella olevat varat taseeseensa sopimuksen alkaessa määrään, joka vastaa sen nettosijoitusta vuokrasopimukseen ja on yhtä suuri kuin sen tulevaisuudessa saamien vuokrien ja takaamattoman jäännösarvon nykyarvot yhteensä.

Finnair edelleen vuokraa lentokoneita ja pieniä määriä maalaitteita, joissa se luokittelee vuokrasopimuksen rahoitus- tai käyttöleasing-sopimukseksi päävuokrauksen perusteella syntyvän käyttöoikeuden perusteella. Vuokrasopimus luokitellaan sen alkamispäivänä, ja se arvioidaan uudelleen vain, jos vuokrasopimusta muutetaan. Finnair kirjaa edelleenvuokraussopimuksen alkamispäivänä taseeseensa saamisen (nettoinvestointi), joka vastaa vuokrasopimusten nykyarvoa ja takaamatonta jäännösarvoa. Se osa käyttöoikeushyödykkeestä, joka vuokrataan edelleen, kirjataan pois Finnairin taseesta. Käyttöoikeusomaisuuden ja edelleenvuokraussaamisen (nettosijoitus) välinen erotus kirjataan myyntivoittoihin ja -tappioihin tulosvaikutteisesti. Myöhemmin saadut vuokramaksut kirjataan vuokrasaamisen takaisinmaksuina ja korkotuottoina.

Myynti ja takaisinvuokraus

Finnair harjoittaa ajoittain lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausta. Toiminnasta, jossa Finnair myy ja sitten vuokraa takaisin lentokoneita, johtuva omaisuus arvostetaan suhteessa omaisuuserän aikaisempaan kirjanpitoarvoon, joka liittyy Finnairin säilyttämään käyttöoikeuteen. Näin ollen Finnair kirjaa vain sen voiton tai tappion määrän, joka liittyy ostajavuokranantajalle siirrettyihin oikeuksiin.

Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät

Konsernin vuokrasopimusten luokittelu, vuokramaksujen diskonttauksessa käytetyn korkokannan ja vuokra-ajan määrittely, sekä arvio lentokonevuokrien palautushetken huoltovelvoitteesta edellyttävät johdolta harkintaa laadintaperiaatteiden valinnassa ja soveltamisessa.

Käyttöoikeusomaisuus 2019				
Milj. euroa	Lentokalusto	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2019	834,3	153,6	10,7	998,6
Lisäykset	10,0	5,3	13,9	29,2
Muutokset sopimuksissa	-1,8	-3,4	-0,5	-5,6
Vähennykset		-15,1		-15,1
Tilikauden poistot	-106,1	-16,4	-6,9	-129,5
Kirjanpitoarvo 31.12.2019	736,4	124,0	17,1	877,5

Käyttöoikeusomaisuuden lisäykset vuoden 2019 aikana liittyvät pääasiassa kahden uuden varamoottorin vuokrasopimukseen (lentokalusto) sekä työsuhteautojen sopimusten uusimiseen (muu kalusto). Muutokset sopimuksissa liittyvät muutoksiin joko vuokrattavassa käyttöoikeusomaisuuden erässä tai siihen liittyvissä maksuissa. Rakennusten ja maa-alueiden vähennyksiin on merkitty vuoden 2019 alussa tunnistettu maa-alueen edelleenvuokraussopimus.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Käyttöoikeusomaisuus 2018

Milj. euroa	Lentokalusto	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2018	881,8	170,9	15,5	1 068,3
Lisäykset	109,3	0,5	3,3	113,1
Muutokset sopimuksissa	12,4	-0,6		11,8
Vähennykset	-56,3			-56,3
Tilikauden poistot	-112,9	-17,2	-8,2	-138,4
Kirjanpitoarvo 31.12.2018	834,3	153,6	10,7	998,6

Vuokrasopimusvelat

	Lentokalusto		Rakennukset ja maa-alueet		Muu kalusto	
Milj. euroa	2019	2018	2019	2018	2019	2018
alle vuoden	118,9	102,3	15,8	16,2	5,7	6,6
1-5 vuotta	507,0	584,3	58,9	61,1	11,6	4,1
yli 5 vuotta	275,7	297,8	60,3	87,0		
Yhteensä	901,7	984,4	135,0	164,2	17,3	10,7

Konserni on vuokrannut lentokoneita, toimitiloja ja muuta käyttöomaisuutta, joita vastaava velka on kirjattu taseelle. Vuokrasopimukset sisältävät eritasoisia vuokrakauden pidennysehtoja sekä erilaisia indeksi- ja muita ehtoja. Tilikauden lopussa konserni operoi 27 vuokralentokonetta, joiden vuokra-kaudet päättyvät eri aikoina. Lentokoneet, jotka Finnair on edelleenvuokrannut muille toimijoille esitetään liitetiedossa Rahoitusleasingsaatavat, konserni vuokranantajana.

Rahoitusleasingsaatavat, konserni vuokranantajana

	Lentokalusto		Muu kalusto	
Milj. euroa	2019	2018	2019	2018
alle vuoden	13,2	11,0		0,3
1-5 vuotta	33,7	47,0		
yli 5 vuotta				
Yhteensä	47,0	58,0		0,3

Alivuokrasopimukset sisältävät 9 lentokoneen edelleenvuokraussopimukset, sekä maakaluston edelleenvuokraus-sopimuksia, jotka IFRS 16 käyttöönottohetkellä on uudelleenluokiteltu rahoitusleasing-sopimuksiksi.

Vuokrasopimukset tuloslaskelmalla

Milj. euroa	2019	2018
Käyttöoikeusomaisuuden poistot	-129,5	-138,4
Vuokrasopimusvelkojen korkokulut	-68,5	-69,3
Korkotuotto alivuokrasopimuksista	3,7	
Valuuttakurssien muutokset	-18,7	-40,1
Vuokrasopimusvelan suojaustulos	31,1	
Lyhytaikaiset lentokonevuokrat miehistöineen	-26,6	-15,8
Lyhytaikaiset toimitilavuokrat	-3,7	-5,1
Muuttuvat ostoliikenteen ja rahtikapasiteetin vuokrat	-103,2	-107,0
Yhteensä	-315,4	-375,7

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

Liiketoiminnan kuluihin sisältyy lyhytaikaisista vuokrasopimuksista ja kapasiteettiin perustuvista sopimuksista kuluja, joiden osalta ei tunnisteta vuokrasopimusvelkaa ja käyttöoikeusomaisuushyödykettä. Lyhytaikaiset lentokonevuokrat miehistöineen ja muuttuvat ostoliikenteen ja rahtikapasiteetin vuokrat sisältyvät tuloslaskelmalla kapasiteettivuokrien erään ja lyhytaikaiset toimitilavuokrat sisältyvät kiinteistö-, IT- ja muihin kuluihin. Vuokrasopimuksista johtuva tilikauden aikainen kassavirtavaikutus oli -317,5 miljoonaa euroa (-315,7).

Vuokriin liittyvät taseen ulkopuoliset vastuut, konserni vuokralle ottajana

	Kiinteistöjen vuokrat		Muut vuokrat	
Milj. euroa	2019	2018	2019	2018
alle vuoden	3,0	2,9	2,3	3,6
1-5 vuotta	6,5	6,6	0,8	2,2
yli 5 vuotta	7,8	11,7		0,1
Yhteensä	17,2	21,1	3,1	5,8

Ei-purettavissa olevat vuokrasopimukset sisältävät lyhytaikaisia ja muita vuokrasopimuksia, joita ei tunnisteta taseella vuokravelkana. Merkittävin erä kiinteistöjen vuokrissa on koekäyttöpaikan käyttöoikeus, joka on jätetty vuokravelan ulkopuolelle siitä syystä, että koekäyttöpaikka ei ole yksinomaan Finnairin käytössä. Muut vuokrat sisältävät IT-laitteiden, kuten matkapuhelinten vuokria, jotka eivät ole olennaisia.

Vuokriin liittyvät taseen ulkopuoliset varat, konserni vuokralle antajana

	Lentokalusto		Rakennukset ja maa-alueet	
Milj. euroa	2019	2018	2019	2018
alle vuoden	27,0	27,1	2,1	2,1
1-5 vuotta	36,8	63,8	8,4	8,3
yli 5 vuotta			11,9	14,0
Yhteensä	63,8	90,9	22,4	24,4

Konserni on vuokrannut 15 omistamaansa lentokonetta sekä toimitiloja ei-purettavissa olevilla operatiivisilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksiehtoja.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1.

LIIKETULOS
2.

LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3.

PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4.

KONSOLIDOINTI
5.

MUUT LIITETIEDOT
6.

EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

3 Pääomarakenne ja rahoituskulut

3.1 Rahoitustuotot ja -kulut

i Pääomarakenne ja rahoituskulut -ryhmään on koottu rahoitusvaroihin ja -velkoihin, sekä omaan pääomaan liittyvien tulos- ja tase-erien liitetiedot, jotta kokonaiskuva konsernin rahoituksellisesta asemasta olisi paremmin hahmotettavissa. Liitetieto osakekohtaisesta tuloksesta on liitetty osaksi oman pääoman tietojä*i*.

i Korkotuotot ja -kulut Korkotuotot ja -kulut kirjataan ajan kulumisen perusteella efektiivisen koron menetelmää käyttäen. Merkittävien investointien rahoittamisesta aiheutuvat korkokulut aktivoidaan osaksi omaisuuden hankintamenoa ja poistetaan taloudellisena pitoaikana. Rahoitusvaroista kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.2 ja korollisista veloista kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.3. L		
Milj. euroa	2019	2018
Tuotot tulosvaikutteisesti kirjattavista sijoitusinstrumenteista	0,4	-3,6
Korkotuotot jaksotettuun hankintamenoan arvostettavista rahoitusvaroista	0,1	0,1
Muut korkotuotot	0,4	0,5
Korkotuotot vuokrasopimuksista	3,7	
Muut rahoitustuotot	0,2	0,9
Rahoitustuotot yhteensä	4,8	-2,2
Korkokulut jaksotettuun hankintamenoan arvostettavista leasingveloista	-9,6	-9,8
Korkokulut vuokrasopimuksista	-68,5	-70,1
Muut rahoituskulut	-5,5	-4,7
Koronvaihtosopimukset käyvän arvon suojaukset		-0,7
Suojatusta korkoriskistä johtuva käypää arvoa koskeva oikaisu joukkovelkakirjan kirjanpitoarvoon		0,7
Rahoituskulut yhteensä	-83,6	-84,6
Kurssivoitot ja tappiot	12,7	-42,3
Rahoituskulut, netto	-66,1	-129,0

Konsernin suojauslaskennan tehokkuustestauksessa todettiin, että sekä rahavirran, että käyvän arvon suojaus on tehokasta. Näin ollen rahoituseriin ei sisälly tehottomuutta 2019 eikä myöskään vertailuvuonna 2018. Rahoitustuottoihin ja -kuluihin sisältyy käyvän arvon suojausinstrumenteistä ja suojattavasta riskistä johtuvista suojauskohteista yhtäläinen määrä voittoja ja tappioita. Vuoden 2019 muihin rahoituskuluihin sisältyy takaisin peritty 1.8 miljoonaa euroa korkotuottoja, joka liittyy vuonna 2014 alaskirjattuun lainaan Nordic Regional Airlines -yhtiölle. Vuoden 2019 rahoituskuluihin kirjatut kurssivoitot ja tappiot koostuvat 39.3 miljoonan euron realisoituneista nettokurssivoitoista ja 26.6 miljoonan euron realisoitumattoimista nettokurssitappiosta. Tilikaudella 2019 on aktivoitu A350-investointiohjelmaan liittyen yhteensä 3.9 miljoonaa euroa korkokuluja (2.2) Korkojen aktivoinnista on kerrottu liitetiedossa 2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus. Muut rahoituskulut sisältävät muun muassa syndikoituun luottolimiittiin ja takauksiin liittyviä kuluja sekä veroihin liittyvät viivästysseuraamukset ja veronkorotukset.

i = Osion sisältö
L = Laadintaperiaatteet

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

3.2 Rahoitusvarat

L Rahoitusvarat
Konsernissa rahoitusvarat on luokiteltu IFRS 9 Rahoitusinstrumentit -standardin mukaisesti seuraaviin ryhmiin: jaksotettu hankintameno ja käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Luokittelu tapahtuu liiketoimintamallin tavoitteen sekä sijoitusten sopimusperusteisten rahavirtojen perusteella tai soveltamalla käyvän arvon vaihtoehtoa alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä. Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat sisältävät varat kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastot. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät varat on hankittu pääasiallisesti voiton saamiseksi lyhyen aikavälin markkinahintojen muutoksista. Kaikki ne johdannaiset, jotka eivät täytä suojauslaskennan soveltamisen edellytyksiä, luokitellaan kaupankäyntitarkoituksessa pidettäväksi ja arvostetaan jokaisessa tilinpäätöksessä käypään arvoon. Käyvän arvon muutoksista johtuvat sekä realisoitumattomat että realisoituneet voitot ja tappiot kirjataan sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät, sekä 12 kuukauden sisällä erääntyvät rahoitusvarat sisältyvät lyhytaikaisiin varoihin. Rahoitusvaroina olevat velkakirjasijoitukset kuten yritystodistukset ja talletukset arvostetaan jaksotettuun hankintamenoan, mutta vain silloin kun liiketoimintamallin tavoitteena on pitää nämä sijoitukset ja kerätä kaikki sopimukseen perustuvat rahavirrat ja kun instrumentin sopimukseen perustuvat rahavirrat koostuvat yksinomaan pääoman ja koron maksusta. Jaksotettuun hankintamenoan arvostettavat rahoitusvarat sisältävät myyntisaamisia, siirtosaamisia ja lentokonevuokrien takuutalletuksia. Lyhytaikaisten myyntisaamisten ja muiden saamisten luonteesta johtuen niiden kirjanpitoarvon oletetaan olevan sama kuin käypä arvo. Rahoitusvarojen taseesta pois kirjaaminen tapahtuu silloin, kun konserni on menettänyt sopimusperusteisen oikeuden rahavirtoihin tai kun se on siirtänyt merkittävältä osin riskit ja tuotot konsernin ulkopuolelle.

Rahoitusvarojen arvonalentuminen
Konsernin luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu myyntisaamisten koko voimassaolajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin IFRS 9 -standardin mukaisesti. Finnair on päättänyt soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamisiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Näin ollen luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu koko voimassaolajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakoiva, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaolajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisessa ikääntymisluokassa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti. Myyntisaamisten odotetuista luottotappiosta on kerrottu liitetiedossa 1.2.3. Myyntiin liittyvät saamiset. Arvonalentumismallilla ei ole vaikutusta muihin rahoitusvaroihin, kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastoihin, sillä ne arvostetaan IFRS 9:n mukaan käypään arvoon tulosvaikutteisesti, jolloin odotetut luottotappiot on jo otettu huomioon. Jaksotettuun hankintamenoan arvostettujen rahoitusinstrumenttien osalta, Finnair suorittaa seurantaa aktiivisesti ja kirjaa kriteerien toteutuessa arvonalentumista tulosvaikutteisesti.

Rahavarat
Taseen rahavarat koostuvat käteisvaroista ja lyhytaikaisista pankkitalletuksista, joiden maturiteetti on alle kolme kuukautta. Ulkomaanrahan määräiset erät on muunnettu euroiksi käyttäen tilinpäätöspäivän kesikurssseja. **L**



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat

Milj. euroa	2019	2018
Yritys- ja sijoitustodistukset ja joukkovelkakirjalainat	38,5	55,5
Lyhyen koron rahastot	762,3	836,6
Yhteensä	800,8	892,2
Vastapuolien luottoluokittelu		
BBB	14,0	23,0
BB	5,0	
B		2,0
Luottoluokittelemattomat	781,8	867,1
Yhteensä	800,8	892,2

Tilinpäätöshetkellä sijoitukset luottoluokittelemattomiin instrumentteihin sisälsivät pääosin sijoitukset rahamarkkinarahastoihin (EUR 762 milj.).

Konsernin rahavarojen sijoittamisesta ja rahoituspolitiikasta kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.5 Rahoitusriskien hallinta. Rahavarojen käyvät arvot ja IFRS-luokittelu on esitetty liitetiedoissa 3.6 Rahavarojen- ja velkojen luokittelu.

3.2.2 Rahavarat

Milj. euroa	2019	2018
Käteinen raha ja pankkitalletukset	151,9	180,9
Yhteensä	151,9	180,9

Rahavarat sisältävät käteisvarat ja vaadittaessa nostettavia pankkitalletuksia. Valuuttamääräiset erät ja pankkitalletukset on arvostettu tilinpäätöspäivän kurssiin. Rahavirtalaskelman liitetiedoissa on esitetty rahavarojen täsmäytys taseen lukuihin.

3.3 Rahoitusvelat

L Rahoitusvelat

Konsernin rahoitusvelat luokitellaan kahteen eriin luokkaan: jaksotettuun hankintamenoon ja käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Rahoitusvelat merkitään alun perin kirjanpitoon saadun vastikkeen perusteella käypään arvoon. Transaktiokulut on sisällytetty rahoitusvelkojen alkuperäiseen kirjanpitoarvoon. Myöhemmin kaikki rahoitusvelat, lukuun ottamatta johdannaisvelkoja, arvostetaan efektiivisen koron menetelmällä jaksotettuun hankintamenoon. Rahoitusvelkoja sisältyy pitkä- ja lyhytaikaisiin velkoihin ja ne voivat olla korollisia tai korottomia. Lainoista esitetään lyhytaikaisissa veloissa alle 12 kuukauden päästä maksettavaksi erääntyvät lainat. Valuuttamääräiset lainat arvostetaan tilinpäätöspäivän keskipurssiin ja kursierot kirjataan rahoituseriin.

Ostovelat kirjataan alun perin käypään arvoon ja myöhemmin ne arvostetaan jaksotettuun hankintamenoon efektiivisen koron menetelmällä.

Rahoitusvelat kirjataan pois taseesta kun yhtiö on täyttänyt sopimusperusteisen velvoitteensa. **L**

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

Pitkäaikaiset velat

Milj. euroa	2019	2018
JOLCO-lainat	277,6	314,7
Joukkovelkakirjalainat	199,6	199,5
Vuokrasopimusvelat	913,6	1 034,3
Korolliset velat yhteensä	1 390,8	1 548,4
Korottomat velat	4,7	4,8
Yhteensä	1 395,5	1 553,2

Korottomat velat sisältävät pääosin vuokra- ja huoltovaroja liittyen lentokoneisiin, jotka on vuokrattu muille lentoyhtiöille.

Lyhytaikaiset korolliset velat

Milj. euroa	2019	2018
JOLCO-lainat	43,6	100,8
Vuokrasopimusvelat	140,4	125,1
Muut lainat	-0,1	-0,3
Yhteensä	183,9	225,6

JOLCO-lainat sisältävät kolmen A350 koneiden hankintaa varten nostetut JOLCO-lainat (Japanese Operating lease with call option). Finnairin kirjanpidossa JOLCO-rahoitus käsitellään lainana ja kone omistettuna.

	Lyhytaikaiset lainat	Pitkäaikaiset lainat	Lyhytaikaiset vuokrasopimus- velat	Pitkäaikaiset vuokrasopimus- velat	Yhteensä
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 1.1.2019	100,5	514,2	125,1	1 034,3	1 774,0
Rahavirrat	-61,0	-42,2		-132,2	-235,3
Lisäykset				8,3	8,3
Valuuttakurssioikaisut	1,9	6,8	5,7	13,0	27,4
Siirto lyhytaikaisiin velkoihin	2,1	-2,1	9,7	-9,7	0,0
Muut muutokset, joihin ei liity maksua		0,4			0,4
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 31.12.2019	43,5	477,1	140,4	913,7	1 574,8

	Lyhytaikaiset lainat	Pitkäaikaiset lainat	Lyhytaikaiset vuokrasopimus- velat	Pitkäaikaiset vuokrasopimus- velat	Yhteensä
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 1.1.2018	125,6	539,9	68,7	1 048,5	1 782,7
Rahavirrat	-9,3	-103,5		-118,9	-231,7
Lisäykset	-55,4			120,9	65,5
Vähennykset	45,9				45,9
Valuuttakurssioikaisut	1,2	15,0		40,1	56,4
Siirto lyhytaikaisiin velkoihin	-62,2	62,2	56,3	-56,3	0,0
Muut muutokset, joihin ei liity maksua	54,7	0,6			55,3
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 31.12.2018	100,5	514,2	125,1	1 034,3	1 774,0

L = Laadintaperiaatteet



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2019 milj. euroa	2020	2021	2022	2023	2024	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset						45,0	45,0
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	43,6	45,3	34,6	29,2	30,3	96,6	279,7
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset			200,0				200,0
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	94,6	95,7	99,4	91,2	88,7	182,9	652,5
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	45,9	51,9	50,4	53,2	47,0	153,2	401,5
Muut lainat	-0,1						-0,1
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	183,9	192,9	384,5	173,6	166,0	477,7	1 578,6
Maksut valuuttajohdannaisista	1 759,5	254,5					2 014,0
Saamiset valuuttajohdannaisista	-1 787,0	-257,9					-2 044,9
Hyödykejohdannaiset	16,9	-1,7					15,3
Ostovelat ja muut velat	989,9						989,9
Sopimuksiin perustuvat korkomaksut	82,5	73,2	64,0	54,4	44,2	141,2	459,5
Yhteensä	1 245,8	261,0	448,5	228,0	210,2	618,9	3 012,3

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2018 milj. euroa	2019	2020	2021	2022	2023	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset	55,7					43,6	99,4
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	45,1	43,0	44,7	34,0	28,7	124,5	320,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset				200,0			200,0
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	86,0	169,8	90,4	95,0	87,4	168,0	696,6
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	44,8	48,2	48,3	50,8	53,7	216,7	462,6
Muut lainat	-0,3						-0,3
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	231,3	261,1	183,4	379,9	169,8	552,9	1 778,3
Maksut valuuttajohdannaisista	954,3	375,2					1 329,5
Saamiset valuuttajohdannaisista	-981,4	-385,3					-1 366,7
Hyödykejohdannaiset	38,6	35,9	0,3				74,8
Ostovelat ja muut velat	938,2						938,2
Sopimuksiin perustuvat korkomaksut	90,6	98,4	87,6	76,9	61,4	203,3	618,3
Yhteensä	1 271,6	385,3	271,4	456,8	231,1	756,2	3 372,4

Konsernin vaihtuvakorkoiset lainat on sidottu 3 kuukauden viitekorkoihin, ja vaihtuvakorkoiset leasingsopimukset on sidottu 6 kuukauden viitekorkoihin. Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä joukkovelkakirjalainasta tehtyä 0,4 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2017 ja erääntyy vuonna 2022. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,5 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025. Näin ollen, korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

Leasingvelkojen vähimmäisvuokrien kokonaismäärät, nykyarvot ja diskonttomäärät on esitetty liitetiedossa 2.2 Vuokrasopimukset.

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

Korolliset velat jakaantuvat valuutoittain seuraavasti:

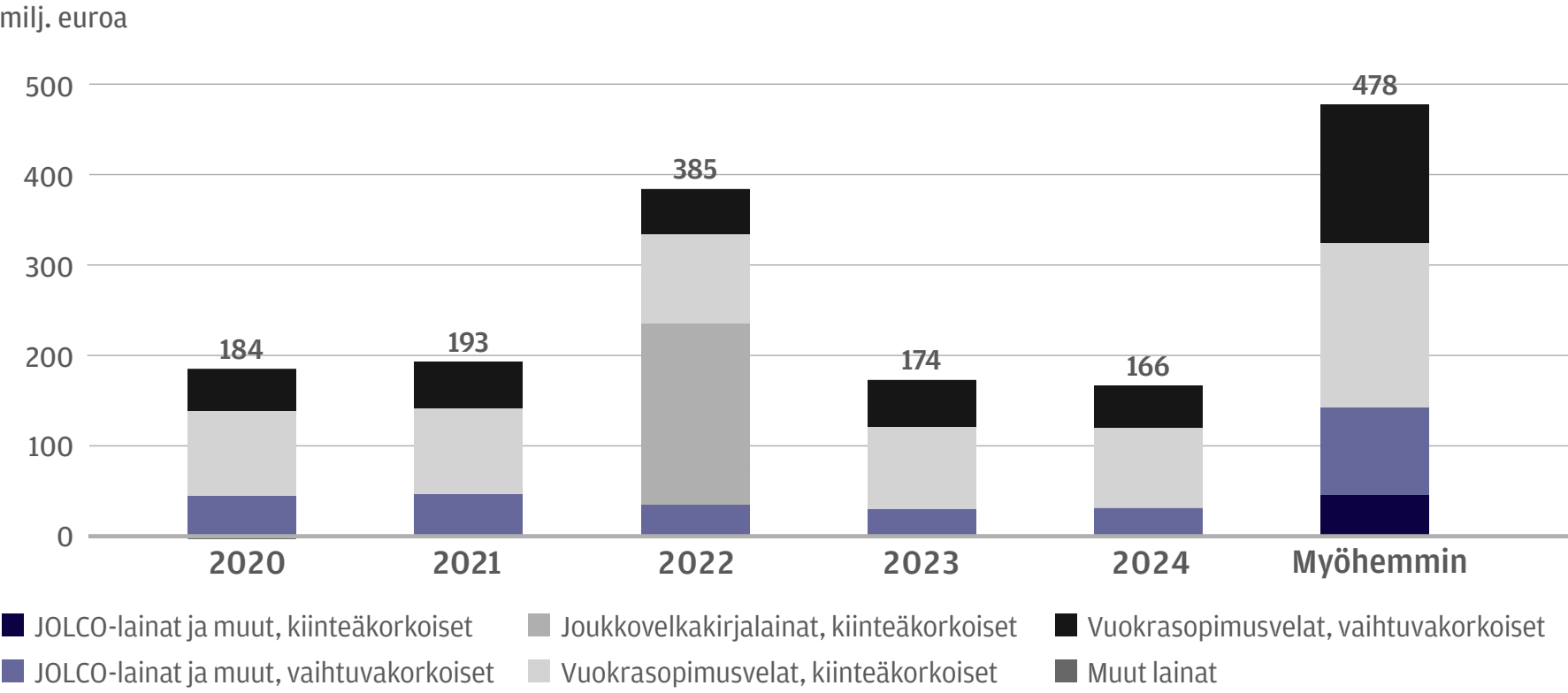
Milj. euroa	2019	2018
EUR	412,8	456,9
USD	1 096,3	1 247,5
JPY	65,3	69,5
HKD	0,4	0,1
SGD	0,1	
Yhteensä	1 574,8	1 774,0

Korollisten velkojen efektiivisten korkokantojen painotettu keskiarvo oli 4,5 % (4,6 %).

Korollisten velkojen koronmääräytymisjakso

	2019	2018
Enintään 6 kuukautta	40,5 %	40,9 %
6-12 kuukautta	3,1 %	6,4 %
1-5 vuotta	18,0 %	15,3 %
Yli 5 vuotta	38,4 %	37,4 %
Yhteensä	100,0 %	100,0 %

Rahoitusvelkojen erääntymisajat





KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

3.4 Vastuusitoumukset

Milj. euroa	2019	2018
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	79,6	82,6
Yhteensä	79,6	82,6

3.5 Rahoitusriskien hallinta

Rahoitusriskien hallinnan periaatteet

Finnair-konsernin liiketoiminnan luonne altistaa yhtiön useille rahoitusriskeille: valuutta-, korko-, luotto- ja likviditeettiriskeille sekä hyödykkeiden hintariskeille. Konsernin politiikkana on rajata näiden riskien aiheuttamaa epävarmuutta kassavirtaan, tulokseen, taseeseen ja omaan pääomaan.

Rahoitusriskien hallinta perustuu rahoitusriskien ohjausryhmän valmistamaan ja hallituksen hyväksymään rahoituspolitiikkaan, jossa määritellään kullekin eri riskityypille sallitut minimi- ja maksimitasot. Rahoituspolitiikan ja riskienhallinnan käytännön toteutus on keskitetty emoyhtiön rahoitusosastolle.

Valuutta-, korko- ja lentopetrolipositiodien hallinnassa yhtiö käyttää rahoituspolitiikan määrittelemissä rajoissa seuraavia johdannaisinstrumenttejä: termiinejä, swappeja ja optioita. Johdannaiset määritellään niiden tekohetkellä erittäin todennäköisten kassavirtojen suojauksiksi (rahavirtasuojaus), sitovien ostosopimusten suojauksiksi (kiinteäehtoisen sitoumuksen käyvän arvon suojaus) tai taloudelliseksi johdannaisiksi, jotka eivät ole suojauslaskennan piirissä (taloudellinen suojaus). Finnair-konsernissa toteutetaan tulevan kassavirran suojauksena (rahavirtasuojaus) erittäin todennäköisten ennustettujen valuuttamääräisien myyntien ja kulujen valuuttasuojausta, leasemaksujen valuuttasuojausta ja lentopetrolin hinta- ja valuuttariskin suojausta IFRS 9 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. Käyvän arvon suojauksena on toteutettu korkosuojausta liikkeelle lasketulle joukkovelkakirjalainalle, sekä kiinteäehtoisen sitoumuksen käyvän arvon suojauksena lentokoneinvestointien valuuttasuojausta.

Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Polttoaineen hintariski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu polttoaineen hintavaihtelusta.

Lentopetrolin hintariskin hallinnassa Finnair käyttää lentopetrolitermiinejä ja optioita. Lentopetrolijohdannaisten kohde-etuutena käytetään Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksiä, sillä yli 60 prosenttia Finnairin polttoaineen ostosopimuksista pohjautuu kyseiseen hintaindeksiin.

Finnair noudattaa lentopetrolisuojausissaan aikahajauttamisen periaatetta. Rahoituspolitiikan mukainen suojaushorisontti on kaksi vuotta. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on lähimmältä puolelta vuodelta yli 60 prosenttia ja laskee tästä eteenpäin periodikohtaisesti. Suojauksien jaksottamisella periodikohtainen petrolikulu ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa petrolikulu nousee hitaammin.

Polttoainesuojaukset käsitellään kirjanpidossa rahavirran suojauksena IFRS 9 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. IFRS 9 mukaan rahavirran suojaukseksi määriteltyjen johdannaisten käyvän arvon muutokset kirjataan suoraan omaan pääomaan sisältyvään käyvän arvon rahastoon. Omaan pääomaan kirjattu käyvän arvon muutos puretaan tulokseen samaan aikaan suojattavan erän kanssa. Vuoden 2019 aikana Finnair on suojannut polttoaineriskin kokonaan erottamatta sen riskikomponentteja, kuten raakaöljyn hintariski.

Suojatessaan polttoainehinnan riskiä, Finnair määrittää polttoainekulutuksen suojatuiksi eriksi kerroksittain. Kerroksilla tarkoitetaan eri vertailuhintojen mukaan laskettua polttoainekulutusta. Ensimmäinen kerros sisältää Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettuja polttoaineostoja, ja muut kerrokset sisältävät muiden indeksien mukaan (etenkin Cargoes FOB Singapore) laskettuja polttoainekuluja. Kaikkien polttoainejohdannaisten kohde-etuutena käytetään Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksiä, ja nämä määritellään korrelaatiosuojiksi, kun suojaudutaan eri indeksien mukaan määäräytyvien polttoaineostojen hinnanheilahtelulta. Näin ollen tämä voi aiheuttaa suojauksen

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

tehottomuutta, jos Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin ja alla olevan polttoainekulutuksen vertailuhinnan välinen korrelaatio ei riitä suojausinstrumentin ja suojauskohteen käypien arvojen muutosten toistensa kumoutumiseen. Ylisuojauksen tai riittämättömän korrelaation aiheuttama tehottomuus kirjataan Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset-erään.

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta	Suojuuttu hinta \$/tonni	Nimellis- määrä (tonnit)	Erääntymisaika	
			Vuoden aikana	1-2 vuotta
31.12.2019				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	655,2	992 382	761 382	231 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	682,6	61 618	61 618	
31.12.2018				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	667,6	1 275 246	948 246	327 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	636,8	134 754	134 754	

Erittäin todennäköisiä polttoaineostoja suojaavien instrumenttien suojattu keski-hinta lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan suojaava, eli ostettu, instrumentti optioiden kaulusrakenteista. Kyseisellä menetelmällä laskettu suojattu hinta edustaa siis konsernin kannalta huonointa toteumaa. Paras mahdollinen suojattu hinta, joka lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan optioiden kaulusrakenteen myyty instrumentti, on 650.2 Yhdysvaltain dollaria tonnilta NWE-kulutuksen puolelta ja 675.7 dollaria SING-kulutuksen puolelta. Suojauslaskennan ulkopuoliset optiot eivät ole mukana kummassakaan laskelmassa.

Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 68 prosenttia polttoaineostoistaan vuoden 2020 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta ja 52 prosenttia toiselta vuosipuoliskolta. Tilikaudella 2019, lentotoiminnan polttoaineiden osuus suhteessa konsernin liikevaihtoon oli noin neljännes. Tilinpäätöshetkellä ennuste vuodelle 2020 on noin neljännes. Tilinpäätöshetkellä lentopetrolin markkinahinnan 10 prosentin nousu lisää – ilman suojaustoimintaa reittiliikenteen ennustetuilla lentomäärillä laskettua – vuosittaista petrolikulua arviolta 65 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – petrolin 10 prosentin nousu alentaa toiminnallista liikevoittoa noin 32 miljoonaa euroa. Vuodenvaihteen positio kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta vallitsevassa hintaympäristössä.

Valuuttariski

Valuuttariski tarkoittaa sitä kassavirran, tuloksen ja taseen epävarmuutta, joka aiheutuu valuuttakurssimuutoksista.

Finnair-konsernin valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja myynneistä, lentokoneiden leasingmaksuista, lentokoneiden huoltomaksuista, yllentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdesta. Konsernin liikevaihdesta noin 53 prosenttia kertyy euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset liikevaihtovaluutat ovat Japanin jeni (11 prosenttia, prosenttiosuus liikevaihdesta), Kiinan yuan (7 prosenttia), Yhdysvaltain dollari (5 prosenttia) ja Ruotsin kruunu (3 prosenttia). Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin puolet. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on vajaa 40 prosenttia kaikista operatiivisista kuluista. Merkittäviä dollarikulueriä ovat lentokoneiden leasingmaksut ja polttoainekulut. Suurimmat investoinnit, lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta, tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa.

Rahoituspolitiikka jakaa valuuttaposition kolmeen osaan; ennustettuun kassavirtaan, tase- ja investointipositioon. Kassavirtapositio muodostuu pääasiassa dollarimääräisistä kuluista ja useissa eri valuutoissa tapahtuvista myyntituloista. Ennustetut polttoaineostot, lentokaluston huoltokulut ja liikennöimismaksut muodostavat samankaltaisten suojauskohteiden ryhmän, joka suojataan samalla suojausinstrumentilla. Kassavirran suojaamisen tarkoitus on vähentää kurssivaihteluiden aiheuttamaa volatiliteettia kassavirrassa ja operatiivisessa tuloksessa. Tämä



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

toteutetaan suojaamalla porrastetusti kahta suurinta valuuttaa sekä hyödyntämällä monien valuuttojen portfolion hajautushyötyä. Suojaussopimukset ajoitetaan erääntymään samaan ajankohtaan operatiivisten kulujen rahavirtojen toteutumisen kanssa. Suojausliimit on asetettu vain kahdelle suurimmalle valuuttariskilähteelle, eli Japanin jenille (JPY) ja Yhdysvaltain dollarin korille (USD-kori, joka sisältää Yhdysvaltain ja Hong Kongin dollarit). Näiden kahden suojaushorisontti on kaksi vuotta, joka on jaettu neljään kuuden kuukauden periodiin. Aikahajauttamisen hyödyntämiseksi lähimmän kuuden kuukauden minimisuojausaste on 60 prosenttia laskien aina viimeisen neljännen kuuden kuukauden periodin nollaan prosenttiin. Myös pienempiä valuuttavirtoja voidaan suojata vaikka politiikka ei sitä vaadi. Tässä tapauksessa sovelletaan myös osittain porrastettua suojausstrategiaa mutta suojilla ei ole minimi suojausastetta.

Investointipositioon kuuluvat seuraavien neljän vuoden aikana toteutettavat valuuttamääräiset lentokoneinvestoinnit, joiden osalta on allekirjoitettu sitova hankintasopimus, sekä sovitut myynti ja takaisinvuokraus-transaktiot. Rahoituspolitiikan mukaan Finnair suojaa 50 -100 % nettoinvestoinneista. Tulevat lentokoneinvestoinnin suojaukset toteutetaan IFRS 9 sitovan ostosopimuksen käyvän arvon suojauksena.

Tasepositio muodostuu valuuttamääräisistä rahoitusvaroista ja -veloista sekä muista valuuttamääräisistä tase-eristä kuten varaukset, myyntisaamiset, ostovelat ja myytävänä olevista omaisuuseristä. Finnair-konserni suojaa 75-100 % 10 miljoonaa euroa ylittävistä valuuttamääräisistä rahoitusvarojen ja rahoitusvelkojen nettopositioista.

Ennustettujen liiketoiminnan nettokassavirtojen osalta, Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 67 prosenttia USD-korista ja 65 prosenttia Japanin jenistä seuraavalle 12 kuukaudelle, sekä 23 prosenttia USD-korista ja 24 prosenttia Japanin jenistä vuodelle 2021. Tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 12 kuukauden tulokseen noin 84 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti noin 36 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta noin 25 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen huonontaa tulosta noin 17 miljoonalla eurolla. Edellä mainituissa luvuissa dollaririskiin on sisällytetty myyntivaluuttana Hongkongin dollari, jonka historiallinen korrelaatio dollarin kanssa on erittäin korkea. Tilinpäätöshetken tilanne kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta.

Nimellismäärän ajoitus milj. euroa 31.12.2019	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika		
		Vuoden aikana	1-2 vuotta	2-4 vuotta
USD	2 169,7	1 786,3	383,4	
JPY	444,9	338,1	106,8	

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan.

Tuloksen valuuttariski milj. euroa 31.12.2019	JPY	USD-kori
Ennustetut liiketoiminnan nettokassaavirrat, 24 kk	722,9	-1 852,1
Liiketoiminnan nettokassavirtojen suojat, 24 kk	-319,8	836,7
Suojausinstrumenttien painotettu kesikurssi suhteessa euroon	125,2	1,17
Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttariskit suojauksen jälkeen, 24 kk	403,1	-1 015,4

Erittäin todennäköisiä ennustettuja myyntejä ja ostoja suojaavien instrumenttien suojattu keski-kurssi lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan suojaava, eli ostettu, instrumentti optioiden kaulusrakenteesta. Kyseisellä menetelmällä laskettu suojattu hinta edustaa siis konsernin kannalta huonointa toteumaa. Paras mahdollinen suojattu kurssi, joka lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan optioiden kaulusrakenteen myyty instrumentti, on 1.18 Yhdysvaltain dollarin puolelta ja 121.1 Japanin jenin puolelta.

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

Taseen valuuttariski milj. euroa 31.12.2019	JPY	USD
Nettotasepositio	-69,3	-1 092,6
Nettotaseposition suojat	66,4	907,7
Suojausinstrumenttien painotettu kesikurssi suhteessa euroon	121,3	1,12
Taseposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	-2,9	-184,9

Investointiposition valuuttariski milj. euroa 31.12.2019	USD
Nettoinvestointipositio	-668,0
Nettoinvestointiposition suojat	336,5
Suojausinstrumenttien painotettu kesikurssi suhteessa euroon	1,20
Investointiposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	-331,5

Tuloksen valuuttariski milj. euroa 31.12.2018	JPY	USD-kori
Ennustetut liiketoiminnan nettorahavirrat, 24 kk	662,9	-1 801,5
Liiketoiminnan nettorahavirtojen suojat, 24 kk	-284,9	781,7
Suojausinstrumenttien painotettu kesikurssi suhteessa euroon	132,4	1,20
Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttariskit suojauksen jälkeen, 24 kk	378,0	-1 019,8

Taseen valuuttariski milj. euroa 31.12.2018	JPY	USD
Nettotasepositio	-70,6	-326,5
Nettotaseposition suojat	70,7	280,7
Suojausinstrumenttien painotettu kesikurssi suhteessa euroon	128,2	1,12
Taseposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	0,1	-45,8

Investointiposition valuuttariski milj. euroa 31.12.2018	USD
Nettoinvestointipositio	-1 015,9
Nettoinvestointiposition suojat	510,0
Suojausinstrumenttien painotettu kesikurssi suhteessa euroon	1,22
Investointiposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	-505,9

Korkoriski

Korkoriski tarkoittaa sitä kassavirran, tuloksen ja taseen epävarmuutta, joka aiheutuu korkojen muutoksesta.

Finnair-konsernissa korkoriskin mittarina käytetään korkosidonnaisuusaikaa. Korkosidonnaisuusajan muokkaamiseksi käytetään tarvittaessa korkojohdannaisia. Rahoituspolitiikan mukaisesti sijoitussalkun korkosidonnaisuusajan mandaatti on 0-12 kuukautta ja korollisten velkojen 36-72 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä sijoitussalkun korkosidonnaisuusaika oli noin 4 kuukautta ja korollisten velkojen ja korkojohdannaisten noin 41 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä korkojen yhden prosenttiyksikön nousu lisää vuotuista sijoitussalkun korkotuottoa noin 6.4 miljoona euroa ja lainasalkun korkokulua noin 4.2 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetken tilanne kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Tulevaisuudessa alkavat lentokoneiden leasingsopimukset altistavat yhtiön korkoriskille. Leasinghinnan yhtenä komponenttina on korkoelementti. Korko lukitaan leasingmaksujen alkaessa. Yhtiö voi tarvittaessa suojaautua tätä vastaan rahavirran suojilla.

Nimellismäärän ajoitus milj. euroa 31.12.2019	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika		
		Vuoden aikana	1-2 vuotta	2-4 vuotta
Koronvaihtosopimukset	244,7	97,9	146,9	

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan. Finnair ei ole tehnyt koronvaihtosopimuksia, joiden mukaan konserni maksaa kiinteää korkoa.

Luottoriski

Konserni altistuu vastapuoliriskille sijoittaessaan kassavarojaan ja käyttäessään johdannaisinstrumentteja. Luottoriskiä hallitaan tekemällä sopimuksia vakavaraisten koti- ja ulkomaisten pankkien, rahoituslaitosten ja välittäjien kanssa, rahoituspolitiikan sallimien vastapuoliriskirajojen puitteissa. Rahavaroja sijoitetaan myös rahamarkkinarahastoihin ja konservatiivisesti valittujen yritysten liikkeellelaskemiin velkakirjoihin ja yritystodistuksiin, yrityskohtaisten limiittien puitteissa. Riskit yksittäisten vastapuolien kohdalla eivät näin ollen ole merkittäviä. Konsernin käypään arvoon arvostettujen lainojen arvostus johtuu täysin valuutan ja koron, ei luottoriskin, muutoksista. Konsernin luottoriski aiheutuu liitteessä 3.2.1 eritellyistä lyhytaikaisista muista rahoitusvaroista, liitteessä 3.2.2 esitetyistä rahavaroista, liitteessä 1.2.3 eritellyistä myyntisaamisista sekä liitteessä 3.8 eritellyistä johdannaisista.

Likviditeettiriski

Finnair-konsernin tavoitteena on ylläpitää hyvää maksuvalmiutta. Maksuvalmius varmistetaan kassavaroilla, tililimiiteillä, likvideillä rahamarkkinasijoituksilla ja sitovilla lainalupauksilla. Konsernin pitkäaikaisten velkojen vastapuolet ovat vakavaraisia hyvämaineisia rahoituslaitoksia.

Konsernin likvidit rahoitusvarat olivat tilikauden 2019 päättyessä 953 miljoonaa euroa. Finnair Oyj:llä on kotimainen yritystodistusohjelma määrältään 200 miljoonaa euroa, joka ei ollut käytössä tilinpäätöshetkellä. Lisäksi Finnairilla on käyttämätön 175 miljoonan euron sitova luottolimiitti. Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistuun nettovelkaantumisasteeseen (adjusted gearing). Oikaistun nettovelkaantumisasteen kovenanttitaso on 175 prosenttia, tilinpäätöshetkellä tunnusluku on 64.3 prosenttia. Hallituksen määrittelemä enimmäistaso on 175 prosenttia.

Pääomarakenteen hallinta

Konsernin pääoman hallinnan tavoitteena on turvata pääsy pääomamarkkinoille kaikkina aikoina huolimatta epävarmasta liiketoimintaympäristöstä ja lisäksi tukea tulevaisuuden liiketoiminnan kehitystä. Optimaalisen pääomarakenteen avulla pyritään myös pääomakustannuksen minimoimiseen ja sijoitetun pääoman tuoton maksimoimiseen. Pääomarakenteeseen vaikutetaan muun muassa osingonjaon ja osakeantien kautta. Konserni voi vaihdella ja mukauttaa osakkeenomistajille maksettujen osinkojen, näille palautettavan pääoman määrää, tai uusien liikkeeseen laskettavien osakkeiden lukumäärää. Konserni voi myös päättää omaisuuserien myynneistä velkojen vähentämiseksi. Finnairin osingonjakopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkona.

Konsernin pääomarakenteen kehitystä seurataan jatkuvasti oikaistulla nettovelkaantumisasteella (adjusted gearing), jota laskettaessa oikaistu korollinen nettovelka on jaettu oman pääoman määrällä. Konsernin oikaistu nettovelkaantumisaste oli vuoden 2019 lopussa 64.3 prosenttia (67.2).

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

Käyvän arvon rahaston herkkyyshanalyysi

Mikäli Jet fuel CIF NWE- hinta olisi ollut 10 prosenttia korkeampi, olisi rahaston saldo ollut 50.7 miljoonaa euroa (48.5) suurempi. Vastaavasti taas 10 prosenttia alempi Jet fuel CIF NWE-hinta olisi pienentänyt rahastoa 52.0 miljoonaa euroa (48.5). Yhdysvaltain dollarin osalta 10 prosenttia heikompi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 58.4 miljoonaa euroa (49.7) ja 10 prosenttia vahvempi dollari olisi vaikuttanut positiivisesti 61.7 miljoonaa euroa (54.2). Japanin jenin osalta 10 prosenttia vahvempi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 20.7 miljoonaa euroa (19.0) ja 10 prosenttia heikompi JPY olisi vaikuttanut positiivisesti 19.0 miljoonaa euroa (15.6). Korkojen muutoksella ei ole olennaista vaikutusta oman pääoman käyvän arvon rahastoon. Oheisissa herkkyysluvuissa ei ole otettu huomioon laskennallisen verovelan (verosaamisen) muutosta.

3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu

Milj. euroa	Suojaus-laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat	Jaksotettuun hankintamenoön arvostettavat	Kirjanpitoarvo
31.12.2019				
Rahoitusvarat				
Saamiset			3,3	3,3
Muut rahoitusvarat		800,8		800,8
Myyntisaamiset ja muut saamiset			240,9	240,9
Johdannaiset	54,4	1,2		55,7
Rahavarat			151,9	151,9
Kirjanpitoarvo yhteensä	54,4	802,0	396,0	1 252,5
Käypä arvo yhteensä	54,4	802,0	396,0	1 252,5
Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat			520,8	520,8
Leasingvelat			1 054,0	1 054,0
Johdannaiset	29,4	9,5		38,9
Ostovelat ja muut velat			999,6	999,6
Kirjanpitoarvo yhteensä	29,4	9,5	2 574,4	2 613,3
Käypä arvo yhteensä	29,4	9,5	2 581,8	2 619,1



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN
OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Milj. euroa	Suojaus- laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat	Jaksotettuun hankintameno arvostettavat	Kirjanpitoarvo
31.12.2018				
Rahoitusvarat				
Saamiset			4,3	4,3
Muut rahoitusvarat		892,2		892,2
Myyntisaamiset ja muut saamiset			242,2	242,2
Johdannaiset	50,3	1,8		52,1
Rahavarat			180,9	180,9
Kirjanpitoarvo yhteensä	50,3	893,9	427,4	1 371,7
Käypä arvo yhteensä	50,3	893,9	427,4	1 371,7
Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat			614,7	614,7
Leasingvelat			1 159,3	1 159,3
Johdannaiset	100,1	7,0		107,1
Ostovelat ja muut velat			943,0	943,0
Kirjanpitoarvo yhteensä	100,1	7,0	2 717,1	2 824,1
Käypä arvo yhteensä	100,1	7,0	2 724,7	2 831,8

Johdannaiset sisältävät valuutta- ja hyödykejohdannaisten lisäksi myös korkojohdannaiset (valuutan- ja koronvaihtosopimukset). Saamiset-erä sisältää pääasiassa vuokratun lentokaluston USD-määräisiä takuutalletuksia. Ostovelat ja muut velat sisältää ostovelat, siirtovelat, eläkevelvoitteet sekä muut korolliset ja korottomat velat.

Johdannaiset arvostetaan käypään arvoon, josta tarkemmin käyvän arvon hierarkia taulukossa. Käypään arvoon arvostettavat rahoitusvarat ovat joko rahastoja (käypien arvojen hierarkiataso 1) tai joukkovelkakirjoja-, tai yritystodistuksia (käypien arvojen hierarkiataso 2). Lainat ja saamiset ovat pääosin lyhytaikaisia ja niiden kirjanpitoarvo vastaa käypää arvoa, sillä diskonttauksen vaikutus ei ole merkittävä. Lyhytaikaisten jaksotettuun hankintameno
arvostettavien lainojen osuus ilman joukkovelkakirjalainoja on 107 miljoonaa euroa ja niiden kirjanpitoarvo vastaa käypää arvoa, sillä diskonttauksen vaikutus ei ole merkittävä. Merkittävimmän erän jaksotettuun hankintameno
arvostettavien pitkäaikaisten lainojen osalta muodostavat liikkeelle lasketut joukkovelkakirjalainat. Joukkovelkakirjalaina, joka erääntyy vuonna 2022, noteerattiin arvolla 102,5 prosenttia, mikä selittää käyvän arvon ja kirjanpitoarvon eron. Rahoitusvarojen ja -velkojen arvostusperiaatteet on kuvattu tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa.

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa			
Milj. euroa	31.12.2019	Taso 1	Taso 2
Varat			
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	800,8	762,3	38,5
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	1,1		1,1
Valuuttajohdannaiset	47,7		47,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	19,0		19,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	28,6		28,6
Hyödykejohdannaiset	6,9		6,9
- joista rahavirran suojauslaskennassa	6,9		6,9
Yhteensä	856,4	762,3	94,2
Velat			
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	16,8		16,8
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,4		0,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	6,9		6,9
Hyödykejohdannaiset	22,1		22,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	22,0		22,0
Yhteensä	38,9		38,9

Tilikauden aikana ei tapahtunut merkittäviä siirtoja käypien arvojen hierarkian tasojen 1 ja 2 välillä.

Hierarkian tason 1 käyvät arvot perustuvat täysin samanlaisten omaisuuserien tai velkojen noteerattuihin (oikaisemattomiin) hintoihin toimivilla markkinoilla.

Tason 2 instrumenttien käyvät arvot perustuvat merkittävilä osin muihin syöttötietoihin kuin tasoon 1 sisältyviin noteerattuihin hintoihin, mutta kuitenkin tietoihin, jotka kyseiselle omaisuuserälle tai velalle ovat todettavissa joko suoraan (ts. hintana) tai epäsuorasti (ts. hinnoista johdettuina).

Tason 3 instrumenttien käyvät arvot puolestaan perustuvat omaisuuserää tai velkaa koskeviin syöttötietoihin, jotka eivät perustu todettavissa olevaan markkinatietoon (ei todettavissa olevat syöttötiedot), vaan merkittävilä osin vastapuolten toimittamiin vahvistuksiin, jotka perustuvat yleisesti hyväksyttyihin arvostusmalleihin.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1.

LIIKETULOS
2.

LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3.

PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4.

KONSOLIDOINTI
5.

MUUT LIITETIEDOT
6.

EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus

Milj. euroa	2019	2018
Johdannaisvarat bruttomäärä	55,7	51,7
Taseessa esitetty rahoitusvarojen nettomäärä	55,7	51,7
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	-22,3	-123,3
Johdannaisvarat netto	33,4	-71,6
Milj. euroa	2019	2018
Johdannaisvelat bruttomäärä	-38,9	-107,1
Taseessa esitetetyt rahoitusvelkojen nettomäärä	-38,9	-107,1
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	22,3	123,3
Johdannaisvelat netto	-16,6	16,2

Yllä oleville rahoitusvaroille ja -veloille, jotka ovat toimeenpantavissa olevan yleisen netotusjärjestelyn tai vastaavan järjestelyn piirissä, jokainen sopimus konsernin ja vastapuolen välillä sallii rahoitusvarojen ja -velkojen netotuksen, kun molemmat osapuolet päättävät yhteisesti netotuksesta. Mikäli yhteistä päätöstä ei ole tehty, rahoitusvarat ja -velat toteutetaan bruttomääräisinä, mutta jokaisella yleisen netotusjärjestelyn tai vastaavan osapuolella on oikeus toteuttaa suoritukset nettomääräisinä, mikäli vastapuoli on ajautunut maksukyvottomäksi. Riippuen jokaisesta sopimuksesta, osapuoli on maksukyvytön, mikäli se ei toteuta maksujaan eräpäivään mennessä, osapuoli ei kykene suoriutumaan sopimuksen velvoitteista (muista kuin maksuista), jos sopimusrikkomusta ei ole oikaistu 30 tai 60 päivään mennessä siitä kun huomautus rikkomuksesta on annettu osapuolelle tai osapuolen konkurssi.

3.8 Johdannaiset

L Johdannaisopimukset ja suojauslaskenta

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair-konserni käyttää valuutta-, korko-, osake- ja hyödykejohdannaisia pienentämään valuuttakurssi-, korko- ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat konsernin taseen eristä, valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoiduista valuuttamääräisistä ostoista ja myynneistä sekä tulevista lentopetroliostoista. Konserni ei tee johdannaisopimuksia keinottelutarkoituksiin.

Johdannaisopimukset kirjataan tekohetkellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenuon (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuositarkastuksessa. Johdannaisten käyvät arvot perustuvat arvoihin, joilla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden ja toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä. Johdannaisten käyvät arvot määritetään seuraavasti: Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatilitetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen Black-Scholes-optiohinnoittelumallia. Koronvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Koron - ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksytyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksytyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

Valuutan- ja koronvaihtosopimusten osalta yhtiö tekee luottoriskin oikaisun, sillä näiden instrumenttien maturiteetti on pitkä. Muiden johdannaisten osalta luottoriskin oikaisua ei tehdä, sillä lyhyistä maturiteeteista johtuen oikaisu ei olisi materiaallinen. Luottoriskien hallinnasta on kerrottu tarkemmin liitteessä 3.5.

Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaisopimuksen käyttötarkoituksen määrittämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

suojatun riskin luonteen kanssa. Johdannaisopimukset määritellään syntymishetkellään tulevien kassavirtojen suojauksiksi, taseeseen merkittyjen varojen ja velkojen suojauksiksi, sitovien ostosopimusten suojauksiksi (rahavirtasuojaus tai käyvän arvon suojaus) tai johdannaisiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (taloudellinen suojaus). Konsernilla ei ole käytössä ulkomaisen yksikön nettoinvestointien suojauksia eikä kytkettyä johdannaisia.

Finnair-konserni dokumentoi suojauslaskentaa aloittaessaan suojattavan kohteen ja suojausinstrumentin välisen taloudellisen suhteen ja suojausasteen, sekä konsernin riskinhallintavoitteet ja suojaukseen ryhtymisen strategian. Konserni dokumentoi ja arvioi suojausta aloittaessaan ja vähintään jokaisen tilinpäätöksen yhteydessä suojaussuhteiden tehokkuutta tarkastelemalla suojaavan instrumentin historiallista ja tulevaa kykyä kumota suojattavan erän käyvän arvon tai rahavirtojen muutokset. Suojaussuhteessa olevien johdannaisten arvot esitetään taseen lyhytaikaisissa rahoitusvaroissa ja -veloissa.

Finnair-konserni soveltaa IFRS-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa (rahavirtasuojaus). Tätä periaatetta sovelletaan polttoaineiden hinta- ja valuuttariskin, sähkön hintariskin, leasingmaksujen sekä erittäin todennäköisten valuuttamääräisten myyntien ja ostojen valuuttariskin suojauksessa. IFRS-suojauslaskennan käyvän arvon suojausta sovelletaan lentokoneostojen valuutta- ja korkosuojauksessa, sekä lentäjien kanssa sovitun kannustinohjelman suojaamiseen.

Rahavirran suojauksen ehdot täyttävien ja suojauksiksi määriteltyjen johdannaisinstrumenttien tehokkaan osuuden käyvän arvon muutos kirjataan suoraan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon niiltä osin kun suojauslaskennan soveltamisen edellytykset ovat täyttyneet ja suojaus on tehokas. Käyvän arvon rahastoon kirjatut voitot ja tappiot siirretään tuloslaskelmaan sillä kaudella, jolla suojattu erä merkitään tuloslaskelmaan. Kun rahavirran suojaukseksi hankittu instrumentti erääntyy tai myydään, tai kun suojauslaskennan kriteerit eivät enää täyty, muuta suojattu ennakoitu tapahtuma odotetaan toteutuvan, suojausinstrumentista kertynyt voitto tai tappio jää omaan pääomaan siihen asti, kunnes ennakoitu liiketoimi toteutuu. Jos ennakoidun suojatun liiketoimen ei enää odoteta toteutuvan, omaan pääomaan kertynyt voitto tai tappio kirjataan kuitenkin välittömästi tuloslaskelmaan.

Suojauksen tehokkuutta testataan vuosineljänneksittäin. Suojausten tehokas osa kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon, josta se puretaan kohde-etuuden realisoituessa tuloslaskelmaan tai investointien osalta hankintamenuon.

Käyvän arvon suojausta toteutetaan Finnairissa lentokoneiden sitovien ostosopimusten, kiinteäkorkoisen joukkovelkakirjalainan sekä lentäjien kanssa sovitun kannustinohjelman suojaamiseen. Sitovat ostosopimukset käsitellään IFRS:n mukaan kiinteäehtoisena sitoumuksena, joiden valuuttakurssimuutos suojattavan riskin osalta kirjataan taseeseen omaisuuseräksi ja vastaava voitto tai tappio tulosvaiikutteisesti. Samoin näitä ostoja suojaavien instrumenttien käypä arvo esitetään taseessa velkana tai saamisena ja käyvän arvon muutos kirjataan tulosvaiikutteisesti.

Kiinteäkorkoista lainaa suojaavien koronvaihtosopimusten tehokkaaseen osuuteen liittyvä voitto tai tappio kirjataan tuloslaskelmassa rahoituskuluihin. Tehottomaan osuuteen liittyvä voitto tai tappio kirjataan tuloslaskelman muihin rahoitus- tuottoihin tai kuluihin. Suojattujen kiinteäkorkoisten lainojen korkoriskistä johtuvat käyvän arvon muutokset sisältyvät tuloslaskelmassa rahoituskuluihin.

Jos suojaus ei enää täytä suojauslaskennan soveltamisen edellytyksiä, efektiivisen koron menetelmällä kirjattavan suojauskohteen kirjanpitoarvoon tehtävä oikaisu jaksotetaan tulosvaiikutteisesti jäljellä olevalle juoksuajalle.

Valuuttamääräisten lainojen korko- ja valuuttariskin suojaamisessa Finnair-konserni käyttää valuutan- ja koronvaihtosopimuksia. Valuutan- ja koronvaihtosopimukset ovat suojauslaskennan ulkopuolella ja näin ollen käyvän arvon muutokset kirjataan taseen johdannaisaamisiin ja -velkoihin, sekä rahoitustuottoihin ja -kuluihin. Lainan käyvän arvon muutokset kirjautuvat yhtäaikaaisesti rahoitustuottoihin ja -kuluihin. Valuutan- ja koronvaihtosopimusten realisoituneet valuuttakursierot, sekä korkotuotot ja -kulut kirjataan yhtäaikaaisesti lainasta syntyvää kurssiero, korkotuottoja ja -kuluja vastaan rahoitustuottoihin ja -kuluihin.

Finnair-konserni käyttää lentopetroliswappeja (termiinejä) ja -optioita lentopetrolin hintariskin suojaamisessa. Lentopetrolin suojausinstrumenttien realisoitumattomat käyvän arvon muutokset kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon rahavirran suojauksiksi määriteltyjen johdannaisten osalta, jotka täyttävät IFRS-suojauslaskennan soveltamisedellytykset. Omaan pääomaan kirjattujen johdannaisten kertyneet voitot ja tappiot kirjataan tuloslaskelmaan sen tilikauden tuotoksi tai kuluksi, jolla suojauksen kohde kirjataan tuloslaskelmaan. Jos ennakoidun kassavirran ei enää odoteta toteutuvan ja IFRS-suojauslaskennan kriteerit eivät täyty, esitetään omassa pääomassa raportoidut kertyneet voitot ja tappiot ja käyvän arvon muutokset vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erissä. Suojauslaskennan ulkopuolisten lentopetroliswappien (termiinien) ja optioiden käyvän arvon muutokset kirjataan tuloslaskelman johdannaisten käyvän arvon muutokset - erään; realisoitu tulos esitetään polttoainekulut - erässä.

Termiinien ja optioiden puolelta, suojauskohteen ja suojausinstrumentin välillä on taloudellinen suhde, koska odotetaan, että suojausinstrumentin ja suojauskohteen arvon muutokset ovat vastakkaisia yhteisen allaolevan tai suojatun riskin vuoksi. Tämä koskee kaikkia suojaussuhteita paitsi Cargoes FOB Singapore-kulusta, joka suojataan Jet Fuel CIF Cargoes NWE-perustuvien instrumenttien avulla (kuten esitetään liitetiedossa 3.5). Tässä tilanteessa kohde-etuutena oleva indeksi on erilainen,

L = Laadintaperiaatteet



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

mutta suojauskohteen (SING) ja suojausinstrumentin (NWE) välinen historiallinen korrelaatio on 0.99. Näin ollen, tämä suojaussuhde määritellään suojausuhteeksi, jossa suojausinstrumentti taloudellisesti liittyy läheisesti kohde-etuutena olevaan instrumenttiin. Myös seuraavat tekijät voivat aiheuttaa polttoainejohdannaisten tehottomuutta: erot suojausinstrumentin ja suojauskohteen nimellismäärän ajoituksessa, merkittävät muutokset suojaussuhteen liittyvien sopimuspuolten luottoriskisä sekä muutokset suojauskohteen kokonaismäärässä, jotka voivat aiheuttaa ylisuojausta, esimerkiksi jos perusteena oleva polttoainekulutuksen ennuste ei ole riittävästi tarkka. Koska konsernissa ei suojata 100% polttoainekulutusta, ylisuojauksen riski on vähäinen. Finnair on soveltanut 1:1 suojausaste suojauskohteille.

Finnair käyttää termiinejä ja optioita suojautuessaan valuuttamääräisten kassavirtojen aiheuttamat riskit. Valuuttamääräisten kassavirtojen suojat käsitellään kirjanpidossa IFRS 9 -standardin mukaisesti rahavirtasuojauksina. Ennakoitujen rahavirtojen suojaamiseksi tehtyjen johdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon rahavirran suojauksiksi määriteltujen johdannaisten osalta, jotka täyttävät IFRS-suojauslaskennan soveltamisedellytykset. Suojauslaskennan ulkopuolisten termiinien ja optioiden käyvän arvon muutokset kirjataan tuloslaskelman johdannaisten käyvän arvon muutokset - erään. Suojausrahastoon kirjattu käyvän arvon muutos siirretään tulosvaikutteisiksi sillä kaudella, kun suojattu tapahtuma vaikuttaa voittoon tai tappioon. Korkopisteet otetaan mukaan suojausinstrumentissa sekä suojaussuhteessa. Seuraavat tekijät voivat aiheuttaa tehottomuutta: erot suojausinstrumentin ja suojauskohteen nimellismäärän ajoituksessa, merkittävät muutokset suojaussuhteen liittyvien sopimuspuolten luottoriskissä sekä muutokset suojauskohteen kokonaismäärässä, jotka voivat aiheuttaa ylisuojausta, esimerkiksi jos perusteena oleva kassavirtaennuste ei ole riittävästi tarkka. Koska konsernissa ei suojata 100% kassavirtoja, ylisuojauksen riski on vähäinen. Realisoituneiden JPY-määrien myyntien suojien voitto tai tappio kirjataan liikevaihtoon, ja realisoituneiden USD-määrien kulujen suojien voitto tai tappio kohdistetaan kuluihin suhteessa realisoituneisiin kuluihin. Muiden valuuttamääräisten rahavirtojen voitto tai tappio kirjataan muihin kuluihin.

Suojaussuhteen suojausaste määritellään sekä suojausinstrumentin että suojattavan kohteen suhteellisen määrän mukaan. Suojautuessaan valuuttariskiltä Finnair yleensä soveltaa 1:1 suojausaste suojauskohteille. Termiinien ja optioiden puolelta, suojauskohteen ja suojausinstrumentin välillä on taloudellinen suhde, koska odotetaan, että suojausinstrumentin ja suojauskohteen arvon muutokset ovat vastakkaisia yhteisen alla olevan tai suojatun riskin vuoksi.

Suojauslaskennan piiriin kuulumattomien korkojohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman rahoitustuottoihin ja -kuluihin. Finnair-konsernin valuuttamäärisiä tase-eriä suojaavien termiinien käyvän arvon muutokset sekä realisoitut voitot ja tappiot kirjataan rahoituskuluihin. Myytävänä olevien omaisuuserien suojien käyvän arvon muutokset kirjataan Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat eriin.

Suojauksen kustannus

Konsernissa optiosopimuksen perusarvo ja aika-arvo erotetaan, ja vain option perusarvo määritetään suojausinstrumentiksi. Aika-arvo käsitellään suojauksen kustannuksena. Alkuperäisenä kirjaamisajankohtana optioiden preemiot kirjataan omaan pääomaan sisältyvään suojaukustannuksen rahastoon. Aika-arvon käyvän arvon muutokset kirjataan muun laajan tuloksen suojaukustannuksen rahastoon. Preemiot siirretään tuloslaskelmaan samanaikaisesti suojattavan kohteen realisoitumisen kanssa. Tilinpäätöshetkellä Finnairilla oli vain suojattuihin transaktioihin liittyviä preemioita suojaukustannusrahastossa. **L**

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

Milj. euroa	2019				2018			
	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto-arvo	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto-arvo
Valuuttajohdannaiset								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	924,4	23,6	-5,9	17,6	700,1	17,0	-6,9	10,1
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	201,5	3,3		3,3	242,6	5,6		5,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	201,8		-1,0	-1,0	242,0		-2,8	-2,8
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	336,5	19,0	-0,4	18,6	445,4	18,1	-0,6	17,5
Leasemaksujen suojaus	22,3	1,7		1,7	107,4	5,2		5,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	1 686,5	47,5	-7,3	40,2	1 737,6	45,9	-10,3	35,5
Taseen suojaus, termiinit	775,1	0,1	-9,4	-9,3	131,8	1,8	-0,1	1,7
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	775,1	0,1	-9,4	-9,3	131,8	1,8	-0,1	1,7
Valuuttajohdannaiset yhteensä	2 461,6	47,7	-16,8	30,9	1 869,4	47,7	-10,5	37,2
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	898 000	6,2	-21,5	-15,3	924 500	3,8	-78,1	-74,3
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	57 000	0,7		0,7	169 500	0,7		0,7
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	57 000		-0,5	-0,5	169 500		-11,6	-11,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		6,9	-22,0	-15,1		4,5	-89,7	-85,2
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	42 000		-0,1	-0,1	146 500		-1,1	-1,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä			-0,1	-0,1			-1,1	-1,1
Hyödykejohdannaiset yhteensä		6,9	-22,1	-15,2		4,5	-90,8	-86,4
Korkojohdannaiset								
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	217,9	1,1		1,1	232,7		-5,8	-5,8
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	217,9	1,1		1,1	232,7		-5,8	-5,8
Korkojohdannaiset yhteensä	217,9	1,1		1,1	232,7		-5,8	-5,8
Johdannaiset yhteensä*		55,7	-38,9	16,8		52,1	-107,1	-54,9

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2019 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset -erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaissopimuksiin perustuvat velat -erässä).

L = Laadintaperiaatteet



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Suojauskohteet suojaussuhteissa

	Suojauskohteiden kirjanpitoarvo		Suojauskohteiden kirjanpitoarvoon sisältyvät kertyneet käyvän arvon oikaisut		Suojauskohde sisältävä taseen erä	Tehottomuuden testauksessa käytetty suojauskohteen käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta	Tehottomuuden testauksessa käytetty suojausinstrumentin käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta
31.12.2019	Varat	Velat	Varat	Velat			
Rahavirtasuojaukset							
Polttoaineen hintariski							
- Ennustetut polttoaineostot						-123,6	60,5
Valuuttariski							
- Ennustetut myynnit ja ostot						17,8	7,1
- Leasemaksut						49,6	-3,5
Käyvän arvon suojaukset							
Valuuttariski							
- Lentokoneiden hankinnat	-18,6		-18,6		Pitkäaikaiset varat	-1,1	1,1

Johdannaisvastapuolien luottoluokittelu

Milj. euroa	2019	2018
Parempi kuin A		-16,5
A	23,2	-13,1
BBB	-6,5	-25,4
Yhteensä	16,8	-54,9

Tulosvaikutteisesti realisoituneet johdannaiset

Milj. euroa		2019	2018
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	-5,5	89,9
Leasemaksujen suojaus	Rahoituskulut	8,1	-5,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Polttoainekulut	25,0	-5,7
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Lentokaluston huoltokulut	3,4	-0,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikennöimismaksut	3,9	-1,7
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikevaihto	-10,8	3,7
Kulut suojauslaskennassa olevista eristä yhteensä		24,1	80,7
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	1,0	2,0
Lentokonemyyntien suojaus	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät		0,6
Taseen suojaus	Rahoituskulut	37,2	5,2
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	Rahoituskulut	5,1	5,8
Kulut suojauslaskennan ulkopuolisista eristä yhteensä		43,2	13,6

L = Laadintaperiaatteet

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

L Oma pääoma

Osakepääomaan on kirjattu osakkeiden nimellisarvo ennen 22.3.2007 rekisteröityä yhtiöjärjestyksen muutosta. Muihin sidotun oman pääoman rahastoihin on kirjattu emissiovoitot ja omien osakkeiden myyntivoitot ennen osakeyhtiölain muutosta vuonna 2006.

Sijoitetut vapaan pääoman rahastoon on kirjattu osakeannista 2007 saadut varat transaktiokuluilla ja veroilla vähennettynä, sekä osakeperusteiset maksut IFRS 2:n mukaisesti.

Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät sisältävät rahavirran suojauksena käytettävien johdannaisinstrumenttien käyvän arvon muutokset, sekä etuuspohjaisen eläkejärjestelyiden vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot, myytävissä olevien rahoitusvarojen käyvän arvon muutokset ja muuntoerot.

Lunastettujen omien osakkeiden hankintameno ja transaktiomenot verojen jälkeen on vähennetty edellisten tilikausien voitosta. Omien osakkeiden myynnistä tai liikkeeseenlaskusta saatu vastike sisällytetään sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon.

Hallituksen yhtiökokoukselle ehdottamaa osinkoa ei vähennetä jakokelpoisista veroista ennen yhtiökokouksen päätöstä.

Omaan pääomaan kirjataan oman pääoman ehtoinen laina, joka on vakuudeton ja muita velkasitoumuksia heikommassa etuoikeusasemassa. Lainan velkakirjan haltijalla ei ole osakkeenomistajille kuuluvia oikeuksia, eikä se laimenna yhtiön osakkeenomistajien omistusta. Korkokulut kirjataan maksuperusteisesti edellisten tilikausien tulokseen verovaikutuksella oikaistuna. Osakekohtaisen tuloksen laskennassa oman pääoman ehtoisen lainan korkokulut sisällytetään tilikauden tulokseen. **L**

Osakkeiden lukumäärä	2019	2018
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden alussa	127 487 107	127 702 748
Omien osakkeiden osto	-148 000	-452 000
Osakepalkkiojärjestelmästä 2016–2018 myönnetyt osakkeet	149 894	
Osakepalkkiojärjestelmästä 2015–2017 myönnetyt osakkeet		123 430
FlyShare henkilöstön osakesäästöohjelmasta myönnetyt osakkeet	111 452	112 929
Yhteistilillä olleiden paperiosakkeiden siirto Finnairin arvo-osuustilille	-16 651	
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	127 583 802	127 487 107
Emoyhtiön hallussa olevat osakkeet	552 313	649 008
Osakkeiden lukumäärä yhteensä tilikauden lopussa	128 136 115	128 136 115

Finnair Oyj:n kokonaan maksettu ja kaupparekisteriin rekisteröity osakepääoma oli vuosien 2018 ja 2019 lopussa 75 442 904,30 euroa. Osakkeilla ei ole nimellisarvoa. Vuoden 2019 aikana yhtiö myönsi 111,452 osaketta FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille, sekä 149,894 osaketta yhtiön 2016–2018 osakepalkkiojärjestelmän osallistujille.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Konsernin käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät

Milj. euroa	2019	Siirretty tulos- vaikutteisiksi	Realisoitumattomat voitot ja tappiot muun laajan tuloksen kautta	2018	Laajan tuloslaskelman erä, johon luokittelun muutoksesta johtuva oikaisu sisältyy
Polttoaineen hintasuojaus	-15,1	-5,5	79,6	-89,2	Polttoainekulut
Leasemaksujen suojaus	1,7	8,1	-11,6	5,2	Lentokaluston leasemaksut
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	19,6	21,6	-14,5	12,5	Liikevaihto ja kulu-erät*
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-5,7	0,7		-6,4	Lentokaluston leasemaksut
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	-9,4		-50,2	40,8	
Muuntoerot	0,7			0,7	
Suojauskustannusten rahasto	-0,4		-2,5	2,1	
Verovaikutus	1,9		-5,1	7,0	
Yhteensä	-6,7	24,8	-4,3	-27,2	

* Ennustettujen valuutamäärien myyntien ja kulujen suojaukset (termiinit ja optiot) määritellään samankaltaisten suojauskohteiden ryhmän suojaksiksi. Realisoituneet voitot tai tappiot siirretään tulosvaikutteisiksi liikevaihtoon ja kulu-eriin suhteessa realisoituneisiin kuluihin. Tulosvaikutteisiksi liikevaihtoon ja kulu-eriin siirretyt määrät esitellään ”Tulosvaikutteisesti realisoituneet johdannaiset”- taulukossa liitetiedossa 3.8.

Käyvän arvon rahastoon kirjattujen arvostusten erääntymisajat

Milj. euroa	2020	2021	2022	2023	2024	Myöhemmin	Yhteensä
Polttoaineen hintasuojaus	-16,8	1,7					-15,1
Leasemaksujen suojaus	1,7						1,7
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	16,8	2,8					19,6
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-2,3	-5,7
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	-9,4						-9,4
Muuntoerot						0,7	0,7
Suojauskustannusten rahasto	-0,4						-0,4
Verovaikutus	1,7	-0,8	0,1	0,1	0,1	0,5	1,8
Yhteensä	-7,0	3,0	-0,5	-0,5	-0,5	-1,1	-6,7

Oman pääoman ehtoinen hybridilaina

Omaan pääomaan (omistajille kuuluvan pääoman jälkeen) sisältyy vuonna 2015 nostettua hybridilainaa 200 miljoonaa euroa. Lainan korko on kiinteä 7,875 prosenttia vuodessa ensimmäiset viisi vuotta ja sen jälkeen vaihtuva, vähintään 12,875 prosenttia vuodessa. Finnairilla on oikeus viivästyttää hybridilainan koronmaksu, mikäli se ei maksa osinkoa tai muuta hyvitystä osakepääomalle. Lainalla ei ole eräpäivää, mutta yhtiöllä on oikeus lunastaa se viiden vuoden kuluttua

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

liikkeelle laskusta, ja sen jälkeen jokaisena koronmaksupäivänä. Omaan pääomaan kirjattu hybridilainojen pääoma on 198,2 miljoonaa euroa kulujen jälkeen. Hybridilainat ovat vakuudettomia ja muita velkasitoumuksia heikommassa etuoikeusasemassa. Hybridilainan velkakirjan haltijalla ei ole osakkeenomistajalle kuuluvia oikeuksia.

Osakekohtainen tulos

Laimentamaton osakekohtainen tulos lasketaan jakamalla emoyrityksen osakkeenomistajille kuuluva tilikauden tulos kauden aikana ulkona olevien osakkeiden lukumäärän painotetulla keskiarvolla. Tilikauden tuloksesta oikaistaan tilikaudelle kohdistuvat oman pääoman ehtoisen lainan korot maksuhetkestä riippumatta, uuden lainan liikkeeseenlaskuun liittyvät transaktiokulut ja lainan takaisinmaksun yhteydessä maksettava preemio verovaikutukset huomioon otettuna. Laimennusvaikutuksella oikaistua osakekohtaista tulosta laskettaessa osakkeiden lukumäärän painotetussa keskiarvossa otetaan huomioon kaikkien laimentavien potentiaalisten osakkeiden osakkeiksi muuttamisesta johtuva laimentava vaikutus. Finnair ei ole myöntänyt optio-oikeuksia.

Milj. euroa	2019	2018
Tilikauden tulos, milj. euroa	74,5	101,6
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot, milj. euroa	-15,8	-15,8
Verovaikutus	3,2	3,2
Oikaistu tilikauden tulos	61,9	89,0
Keskimääräinen painotettu ulkona olevien osakkeiden määrä, milj. kpl	127,5	127,9
Laimentamaton osakekohtainen tulos, euroa	0,49	0,70
Laimennettu osakekohtainen tulos, euroa	0,49	0,70
Omien osakkeiden vaikutus, euroa	0,00	0,00

Osinko

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2019 maksetaan 0,20 euroa osinkoa. Yhtiökokous päätti 20.3.2019, että vuodelta 2018 maksetaan 0,274 euron osinko osakkeelta, yhteensä 35,0 miljoonaa euroa. Osinko maksettiin 1.4.2019.

Finnair Oyj:n voitonjakokelpoiset varat

Milj. euroa	31.12.2019
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden lopussa	153,4
Sijoitetun vapaan pääoman rahasto	258,7
Tilikauden tulos	22,1
Voitonjakokelpoiset varat yhteensä	434,2



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

4 Konsolidointi

I Konsolidointi-otsikon alle on koottu yleinen laadintaperusta sekä konsernin yhdistelyyn liittyvät periaatteet ja niihin liittyvät liitetiedot. Konsolidointikokonaisuuteen sisältyy konsernirakenteen ja siihen liittyvän laskentaympäristön kokonaiskuvan hahmottamista helpottavat liitetiedot. Liitteissä annetaan tietoa omistusten luokittelusta ja yhdistelyperiaatteista samoin kuin olemassa olevista, hankituista ja myydyistä tytäryhtiöistä, osakkuusyhtiöistä ja yhteisyrityksistä. **I**

4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet

Yhdistely konsernitilinpäätökseen

Konsernitilinpäätökseen yhdistely ja yhdistelyssä käytetty menetelmä sekä omistuksen luokittelu taseessa riippuvat siitä, onko konsernilla yhtiössä määräysvalta, yhteinen määräysvalta, huomattava vaikutusvalta vai muu omistussuhde. Kun konsernilla on yhtiössä määräysvalta, yhdistellään tämä tytäryrityksenä konsernitilinpäätökseen liitetiedossa 4.2 Tytäryhtiöt kerrottujen periaatteiden mukaisesti. Kun konsernilla on yhtiössä yhteinen määräysvalta tai huomattava vaikutusvalta, mutta ei määräysvaltaa, yhdistellään yhtiö pääomaosuusmenetelmää käyttäen konsernitilinpäätökseen. Tähän liittyvästä laadintaperiaatteesta on kerrottu tarkemmin liitetiedossa 4.4 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä. Mikäli konsernilla ei ole omistamassaan yhtiössä määräys- tai huomattavaa vaikutusvaltaa, käsitellään omistusta myytävissä olevana rahoitusvarana liitetiedossa 3.2 Rahoitusvarat kerrottujen periaatteiden mukaisesti.

Ulkomaanrahan määräisten erien muuntaminen

Kunkin tytäryhtiön tilinpäätökseen sisältyvät erät on arvostettu siihen valuuttaan, joka on tytäryhtiön pääasiallisen toimintaympäristön valuutta (toimintavaluutta). Konsernitilinpäätös on esitetty euroissa. Euro on konsernin emoyhtiön toiminta- ja esittämisvaluutta. Ulkomaanrahan määräiset liiketapahtumat kirjataan kussakin konserniyhtiössä tapahtumahetken kurssiin. Tilinpäätöshetkellä taseessa olevat ulkomaanrahan määräiset saatavat ja velat arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin. Kurssierot kirjataan tuloslaskelmaan.

Ulkomaisten tytäryhtiöiden, joiden toimintavaluutta on muu kuin euro, tuloslaskelmat muunnetaan euroiksi käyttämällä tilikauden keskimääräistä kurssia. Taseet muunnetaan euroiksi käyttämällä tilikauden päätöskurssia. Ulkomaisten tytäryhtiöiden hankintamenon eliminoinnista syntyvät oman pääoman erien muuntoerot kirjataan laajaan tulokseen. Kun ulkomainen tytäryhtiö myydään, nämä kurssierot kirjataan tuloslaskelmaan osana myynnistä aiheutuvaa kokonaisvoittoa tai -tappiota.

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS- RAPORTTI

4.2 Tytäryhtiöt

L Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätökseen sisältyvät emoyhtiö Finnair Oyj ja kaikki sen tytäryhtiöt. Tytäryhtiöitä ovat ne yhtiöt, joissa Finnairilla on määräysvalta. Finnair katsoo sillä olevan määräysvalta, kun se on oikeutettu sijoituskohteen muuttuvaan tuottoon ja pystyy määräysvallallaan vaikuttamaan sen määrään. Pääsääntöisesti määräysvaltasuhde syntyy, kun Finnairilla on yli puolet yhtiön äänivallasta tai kun sillä muutoin on valta määrätä yhtiön liiketoiminnasta ja talouden periaatteista. Hankitut tytäryhtiöt yhdistellään konsernitilinpäätökseen siitä päivästä lukien, jona konserni on saanut määräysvallan, ja luovutetut tytäryhtiöt siihen saakka, jolloin määräysvalta lakkaa. Konsernin keskinäinen osakkeenomistus on eliminoitu hankintamenomenetelmällä, jonka mukaisesti hankitun yhtiön varat ja velat arvostetaan hankintahetkellä käypään arvoon. Se määrä, jolla hankintahinta ylittää hankitun, käypään arvoon arvostetun nettovarallisuuden, kirjataan liikearvoksi. Kaikki konsernin sisäiset liiketapahtumat, saamiset ja velat sekä realisoitumattomat voitot eliminoidaan konsernitilinpäätöksessä. Realisoitumattomia tappioita ei eliminoida siinä tapauksessa, että tappio johtuu arvonalentumisesta. Tytäryhtiöiden tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita.

Määräysvallattomien omistajien osuus ja liiketoimet määräysvallattomien omistajien kanssa

Määräysvallattomien omistajien osuus on esitetty taseessa osana omaa pääomaa erillään emoyhtiön omistajille kuuluvasta osuudesta. Jokaisen hankinnan määräysvallattomien omistajien osuus voidaan kirjata joko käypään arvoon tai suhteellisenä osuutena hankitun kohteen nettovarallisuudesta. Hankinnan jälkeen määräysvallattomien omistajien osuus on hankinnassa määritetty osuus lisättynä kyseisille omistajille kuuluvalla osuudella oman pääoman muutoksista. **L**

Tytäryritykset

Yrityksen nimi	Konsernin omistus %	Yrityksen nimi	Konsernin omistus %
Finnair Cargo Oy, Suomi	100,0	Finnair Kitchen Oy, Suomi	100,0
Finnair Aircraft Finance Oy, Suomi	100,0	Amadeus Finland Oy, Suomi	95,0
Finnair Technical Services Oy, Suomi	100,0	Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Suomi	100,0
Finnair Engine Services Oy, Suomi	100,0	Aurinko Oü, Viro	100,0
Finnair Travel Retail Oy, Suomi	100,0	Matkayhtymä Oy, Suomi	100,0
Kiinteistö Oy Lentokonehuolto, Suomi	100,0	OOO Aurinko, Venäjä	100,0
Northport Oy, Suomi	100,0	FTS Financial Services Oy, Suomi	100,0
Balticport Oü, Viro	100,0	Finnair Business Services Oü, Viro	100,0

Finnair Flight Academy Oy sulautui emoyhtiönsä Finnair Oyj 31.12.2019.

4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot

Yrityshankintoja tai -myyntejä ei ollut tilikauden 2019 aikana.

Tilikaudella 2018 Finnair myi 60 prosentin osuuden Nordic Regional Airlines AB:sta (Norra) Danish Air Transportille. Kaupan jälkeen Finnair omistaa 40 prosenttia yhtiöstä. Norra siirtyi väliaikaisesti kokonaan Finnairin omistukseen tilikaudella 2017.

I = Osion sisältö
L = Laadintaperiaatteet



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

4.4 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä

L Osakkuusyhtiöt ovat yrityksiä, joissa konsernilla on yleensä 20–50 prosenttia äänimäärästä tai joissa konsernilla on muutoin huomattava vaikutusvalta mutta joissa sillä ei ole määräysvaltaa. Yritykset, joissa konsernilla on yhteinen määräysvalta toisen osapuolen kanssa ja merkittävät päätökset vaativat molempien osapuolien hyväksynnän, käsitellään luonteensa mukaisesti yhteisyrityksinä. Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä on yhdistetty konsernitilinpäätökseen pääomaosuusmenetelmällä. Konsernilla ei ole yhteisiksi toiminnoiksi luokiteltuja yhteisjärjestelyjä, joissa konsernilla olisi oikeuksia osuuksiin yhteisyritysten omaisuudesta tai veloista ja jotka sen tulisi yhdistellä taseeseensa.

Konsernin osuus osakkuus- ja yhteisyrityksestä sisältää sen hankinnassa syntyneen liikearvon. Konsernin osuus hankintahetken jälkeisistä tuloksista on kirjattu tuloslaskelmaan. Jos konsernin osuus osakkuusyrityksen tappiosta ylittää sijoituksen kirjanpitoarvon, sijoitus merkitään taseeseen nolla-arvoon, ellei konserni ole sitoutunut osakkuusyrityksen velvoitteiden täyttämiseen.

Konsernin ja sen osakkuus- ja yhteisyritysten välisistä liiketoimista merkitään konsernitilinpäätökseen vain konsernin ulkopuolisille omistajille kuuluva osuus. Jokaisen raportointikauden lopussa tarkistetaan, onko objektiivista näyttöä siitä, että osakkuusyritykseen tehdyn sijoituksen arvo on alentunut. Jos tällaista näyttöä on, arvonalentumistappio määritetään osakkuusyrityksestä kerrytettävissä olevan rahamäärän ja sen kirjanpitoarvon välisenä erotuksena ja se merkitään tuloslaskelman erään osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista. Osakkuusyhtiöiden ja yhteisyritysten tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita. Jos osakkuus- tai yhteisyrityksestä ei ole ollut käytössä vahvistettua tilinpäätöstä, on yhdistelyssä käytetty alustavia tilinpäätöslukuja tai viimeisintä saatua tietoa. **L**

Konsernin osuus osakkuusyritysten ja yhteisyritysten tuloksesta, omaisuuseristä ja veloista on esitetty seuraavassa taulukossa.

Milj. euroa	2019	2018
Tilikauden alussa	3,3	2,5
Lisäykset		0,9
Vähennykset	0,9	
Tilikauden lopussa	2,5	3,3

Tilikaudella 2019 omistus Nordic Regional Airlinesin taseesta uudelleenarvostettiin, mikä johti vähennykseen osuudessa yhteisyritysten omaisuuseristä ja veloista. Osakkuus- ja yhteisyritysten kanssa tehdyistä liiketoimista on kerrottu lisäksi liitetiedossa 4.5 Lähipiiritapahtumat.

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

Tiedot konsernin osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2019

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/tappio	Omistus-osuus %
Nordic Regional Airlines AB	Ruotsi	169,5	169,0	106,8	-3,4	40,00
Suomen Ilmailuopisto Oy*	Suomi	19,5	1,6	10,5	0,2	49,50

*Esitetyt tiedot perustuvat alustaviin, tilintarkastamattomiin lukuihin hetkeltä 31.12.2019.

Tiedot konsernin osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2018

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/tappio	Omistus-osuus %
Nordic Regional Airlines AB	Ruotsi	35,8	31,9	105,0	1,3	40,00
Suomen Ilmailuopisto Oy	Suomi	19,3	1,1	10,2	0,1	49,50

Finnair-konsernin omistama osakkuusyhtiö, Suomen Ilmailuopisto Oy, on noteeraamaton yhtiö, joka ei ole Finnairin kokonaisuuteen nähden olennainen. Konsernin osakkuus- ja yhteisyritysten tulos tilikaudelta 2019 oli -3,2 (1,4) miljoonaa euroa, josta Finnairin osuus on -0,9 (0,0) miljoonaa euroa. Muutokset Nordic Regional Airlines AB:n (Norra) varoissa ja veloissa 2019 johtuvat pääosin IFRS 16 -standardin käyttöönotosta. Norra ei oikaissut vertailuvuotta 2018 yksinkertaistetun menettelyn mukaisesti.

Suomen Ilmailuopisto Oy

Suomen Ilmailuopisto on Finnair Oyj:n (49,5 %), Suomen Valtion (49,5 %) ja Porin kaupungin (1 %) omistama, liikennelentäjiä kouluttava ammatillinen erikoisoppilaitos. Finnairilla ei ole oikeutta yhtiön tulokseen ja nettovarallisuuteen, vaan ne tulee käyttää oppilaitoksen toiminnan kehittämiseen.

Nordic Regional Airlines AB

Nordic Regional Airlines AB (Norra) operoi pääsääntöisesti Finnairin ostoliikennettä. Omistajilla (Finnair 40 % ja Danish Air Transport 60 %) on yhteinen määräysvalta Norraan. Finnairin taseessa Norra on luokiteltu yhteisyritykseksi.

L = Laadintaperiaatteet



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

4.5 Lähipiiritapahtumat

Finnair-konsernin lähipiiriin kuuluvat sen tytäryhtiöt, johto, osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset sekä Finnairin eläkesäätiö. Tytäryhtiöt on esitelty liitteessä 4.2 ja osakkuus- ja yhteisyritykset liitteessä 4.4. Lähipiiritapahtumina on esitetty sellaiset liiketoimet lähipiirin kanssa, jotka eivät eliminoidu konsernitilinpäätöksessä.

Suomen valtio omistaa 55,8 % (55,8 %) Finnairin osakkeista. Kaikki liiketoimet Finnairin ja muiden suomalaisten valtionyhtiöiden välillä tapahtuvat markkinaehtoisesti.

Osakkuusyhtiöiden, yhteisyritysten ja Finnairin eläkesäätiön kanssa toteutuivat seuraavat liiketapahtumat:

Milj. euroa	2019	2018
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	27,0	44,1
Eläkesäätiö	0,7	0,2
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	107,8	105,4
Eläkesäätiö	12,8	15,1
Rahoitustuotot ja -kulut		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	5,7	2,0
Eläkesäätiö	-0,3	-0,1
Saamiset		
Pitkäaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä	33,7	
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä	23,4	9,2
Velat		
Pitkäaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille	3,6	3,6
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	77,0	16,5
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille	1,0	2,1

Lähipiirin kanssa toteutetut transaktiot tehdään markkinaehtoisesti ja ne vastaavat ehdoiltaan riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia. Johdon palkkiot on esitetty liitetiedossa 1.3.8. Johdolle ei ole myönnetty lainoja eikä johdon kanssa ole tehty muita liiketoimia.

Lisätietoa osakkuus- ja yhteisyriyrytyksistä löytyy liitetiedosta 4.4.

Finnairin eläkesäätiö

Finnairin eläkesäätiö on erillinen juridinen yksikkönsä, joka tarjoaa lähinnä etuuspohjaista lisäeläketurvaa Finnairin henkilöstölle ja hallinnoi säätiön varallisuutta. Säätiö omistaa Finnairin ulkona olevista osakkeista 0,1 % (0,1 %). Säätiön omistamat kiinteistöt on pääosin vuokrattu Finnairille. Vuonna 2019 ja 2018 Finnair ei maksanut eläkesäätiölle kannatusmaksuja. Eläkevastuu tilikauden lopussa oli 77,0 miljoonaa euroa (16,5).

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

5 Muut liitetiedot

I Muihin liitetietoihin on koottu kaikki liitetiedot, jotka eivät liity erityisesti mihinkään aikaisemmissa liitteissä käsiteltyihin asiakokonaisuuksiin. **I**

5.1 Tuloverot

L Tilikauden tulokseen sisältyvä tulovero koostuu konsernin kauden verotettavaan tuloon perustuvasta verosta, aikaisempien tilikausien tuloverosta ja laskennallisesta verosta. Verot merkitään tuloslaskelmaan, paitsi milloin ne liittyvät muihin laajan tuloksen eriin tai suoraan omaan pääomaan kirjattuihin eriin. Finnairilla ei ole epävarmoja veropositioita.

Laskennalliset verot kirjataan kirjanpidon ja verotuksen välisistä väliaikaisista eroista tilinpäätöshetkellä vahvistettua tulevien vuosien verokantaa käyttäen. Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti kuin on todennäköistä, että niitä voidaan käyttää tulevia verotettavia tuloja vastaan. Suurimmat väliaikaiset erot syntyvät aineellisten käyttöomaisuus-hyödykkeiden myynnistä ja poistoista, käyttöoikeusomaisuudesta, vuokrasopimusveloista sekä verotappioista. Ulkomaisten tytäryhtiöiden jakamattomista voittovaroista kirjataan veroa vain, mikäli niistä tiedetään aiheutuvan veroseuraamuksia.

Laskennalliset verosaamiset- ja velat vähennetään toisistaan (netotetaan), kun ne liittyvät saman veronsaajan perimiin veroihin ja ne voidaan laillisesti toimeenpantavissa olevan oikeuden nojalla kuitata keskenään. **L**

Tuloverot

Milj. euroa	2019	2018
Tilikauden verot		
Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero	-4,8	-11,1
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut	0,1	
Laskennalliset verot	-13,8	-14,4
Yhteensä	-18,4	-25,6

Konsernin tuloslaskelmaan sisältyvä verokulu poikkeaa Suomen nimellisen 20,0 prosentin verokannan (20,0) mukaan lasketusta verosta seuraavasti:

Milj. euroa	2019	2018
Tulos ennen veroja	93,0	127,2
Verot laskettuna kotimaan verokannalla	-18,6	-25,4
Ulkomaisten tytäryritysten erilaiset verokannat	-0,1	-0,1
Verovapaat tulot	0,6	0,6
Vähennyskelvottomat kulut	-0,4	-0,5
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut	0,1	
Tuloverot yhteensä	-18,4	-25,6
Efektiivinen verokanta	19,8 %	20,1 %

Tuloslaskelman mukainen verokanta oli 19,8 prosenttia (20,1). Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero liittyy Finnair Oyj:öön.

I = Osion sisältö
L = Laadintaperiaatteet



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Laskennalliset verosaamiset ja -velat

Konserni on arvioinut laskennallisten verosaamisten luonnetta ja luokittelua ja todennut niiden täyttävän IAS 12 standardin mukaiset netottamisen kriteerit niiltä osin, kuin on kyse verosaamisista ja -veloista samalle veronsaajalle. Näiden osalta taseen laskennalliset verosaamiset ja -velat on netotettu.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2019 aikana:

Milj. euroa	2018	Kirjattu tulos-laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2019
Laskennalliset verosaamiset ja -velat				
Vahvistetut tappiot	0,1	-3,2	3,2	0,0
Työsuhde-etuudet	3,3	2,0	10,0	15,3
Käyttöomaisuus	-100,1	-16,3		-116,4
Käyttöoikeusomaisuus	-176,1	13,5		-162,6
Vuokrasopimusvelat	209,5	-6,9		202,7
Alivuokrasopimukset	-11,7	2,3		-9,4
Muut väliaikaiset erot	12,1	-5,0	-0,9	6,1
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	15,1		-15,2	0,0
Yhteensä	-47,6	-13,8	-2,9	-64,3

Vuoden 2019 jälkeen vahvistettuja verotappioita ei ole.

Mikäli ulkomaiset tytäryritykset maksaisivat osinkoina voittovaransa, aiheutuisi tästä 0,2 miljoonan euron (0,3) verovaikutus.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2018 aikana:

Milj. euroa	2017	Laadinta-periaatteen muutos (IFRS 15, Myyntituotot asiakas-sopimuksista)	Kirjattu tulos-laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2018
Laskennalliset verosaamiset ja -velat					
Vahvistetut tappiot	13,7	1,2	-17,9	3,2	0,1
Työsuhde-etuudet	0,9		2,6	-0,1	3,3
Käyttöomaisuus	-93,6		-6,4		-100,1
Käyttöoikeusomaisuus	-180,1		4,1		-176,1
Vuokrasopimusvelat	191,2		18,4		209,5
Alivuokrasopimukset			-11,7		-11,7
Muut väliaikaiset erot	15,5		-3,5	0,4	12,1
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	-7,6			22,7	15,1
Yhteensä	-60,1	1,2	-14,4	26,1	-47,6

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit

Finnair raportoi vain olennaisista riidoista ja oikeudenkäynneistä, tai sellaisista joihin se ei varautunut vakuutuksella. Tilinpäätöshetkellä 31.12.2019 ei ollut vireillä kyseeseen tulevia riita-asioita.

5.3 Tilinpäätöspäivän jälkeiset tapahtumat

Finnair on alkuvuodesta 2020 päättänyt perua kaikki Mannerkiinaan suuntautuvat lentonsa koronavirusliitännäisten vaikutusten takia aikavälillä 6.-29.2.2020 sekä osan helmi- ja maaliskuun lennoistaan Guangzhouhun, Pekingin Daxing-lentoasemalle sekä Nanjingiin.

Koska vuoden ensimmäinen neljännes ja erityisesti kiinalaisen uudenvuoden jälkeiset viikot ovat tyypillisesti kausiluonteisesti kannattavuudelta heikkoja Finnairin Manner-Kiinan-reiteillä, arvioi Finnair 31.1.2020 julkaistussa pörssitiedotteessaan ryhmämatkojen perumisten, lippujen takaisinmaksujen ja lentojen perumisen suoran taloudellisen vaikutuksen vuoden 2020 ensimmäisen neljänneksen lukuihin jäävän suhteellisen rajalliseksi.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

6 Emoyhtiön tilinpäätös

Finnair Oyj:n tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2019	2018
Liikevaihto	6.2	2 935,8	2 677,8
Liiketoiminnan muut tuotot	6.3	84,5	84,3
Liiketoiminnan tuotot yhteensä		3 020,4	2 762,1
Materiaalit ja palvelut	6.4	1 431,9	1 264,8
Henkilöstökulut	6.5	350,7	320,6
Poistot ja arvonalentumiset	6.6	15,1	11,4
Liiketoiminnan muut kulut	6.7	1 217,7	1 107,5
Liiketoiminnan kulut yhteensä		3 015,4	2 704,3
Liikevoitto/-tappio		4,9	57,8
Rahoitustuotot ja -kulut	6.8	-11,1	-18,4
Voitto/tappio ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja		-6,1	39,4
Tilinpäätössiirrot	6.9	33,1	46,4
Tuloverot	6.10	-4,8	-16,9
Tilikauden voitto/tappio		22,1	68,9

Finnair Oyj:n tase

Milj. euroa	Liite	2019	2018
VASTAAVAA			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	6.11	40,9	32,3
Aineelliset hyödykkeet	6.12	82,5	61,7
Sijoitukset			
Osuudet saman konsernin yrityksissä		440,6	447,3
Osuudet omistusyhteyssyrityksissä		2,5	2,5
Muut osakkeet ja osuudet		0,4	0,4
Laina- ja muut saamiset	6.14	1,5	18,2
Sijoitukset yhteensä	6.13	444,9	468,4
Pysyvät vastaavat yhteensä		568,3	562,3
Vaihtuvat vastaavat			
Laskennalliset verosaamiset	6.15		17,3
Lyhytaikaiset saamiset	6.16	887,6	664,6
Rahoitusarvopaperit	6.17	800,8	892,2
Rahat ja pankkisaamiset	6.18	149,7	178,5
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		1 838,1	1 752,6
VASTAAVAA YHTEENSÄ		2 406,3	2 314,9
VASTATTAVAA			
Oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Ylikurssirahasto		24,7	24,7
Muut rahastot			
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto		258,7	256,5
Vararahasto		147,7	147,7
Käyvän arvon rahasto		3,3	-59,6
Edellisten tilikausien voitto (tappio)		153,4	119,9
Tilikauden voitto (tappio)		22,1	68,9
Oma pääoma yhteensä	6.19	685,3	633,6
Tilinpäätössiirtojen kertymä	6.20	26,0	22,4
Pakolliset varaukset	6.21	157,0	121,0
Vieras pääoma			
Pitkäaikainen vieras pääoma	6.22	401,8	400,9
Lyhytaikainen vieras pääoma	6.23	1 136,2	1 137,1
Vieras pääoma yhteensä		1 538,0	1 538,0
VASTATTAVAA YHTEENSÄ		2 406,3	2 314,9



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Finnair Oyj:n rahoituslaskelma

Milj. euroa	2019	2018
Liiketoiminnan rahavirta		
Tilikauden tulos ennen tilinpäätössiirtoja	-6,1	39,4
Poistot ja arvonalentumiset	15,1	11,4
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	35,4	5,1
Rahoitustuotot ja -kulut	12,2	18,6
Käyttöpääoman muutos	62,9	67,0
Maksetut korko- ja muut rahoituskulut	-20,9	-22,3
Saadut korko- ja muut rahoitustuotot	11,2	7,3
Maksetut tuloverot	-10,6	
Liiketoiminnan nettorahavirta	99,1	126,4
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin	-22,1	-16,8
Laina- ja muiden saamisten muutos	-249,5	74,3
Sijoitukset tytäryrityksiin		0,1
Luovutustulot tytäryrityksien myynnistä		0,4
Investointien nettorahavirta	-271,7	58,0
Rahoituksen rahavirta		
Omien osakkeiden osto	-0,5	-3,7
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	39,5	-81,1
Maksetut osingot	-35,0	-38,4
Saadut ja maksetut konserniavustukset	48,3	30,0
Rahoituksen nettorahavirta	52,4	-93,2
Rahavirtojen muutos	-120,2	91,3
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	1 070,6	979,4
Rahavirtojen muutos	-120,2	91,3
Rahavarat tilikauden lopussa	950,4	1 070,6

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

Finnair Oyj:n tilinpäätöksen liitetiedot

6.1 Laadintaperiaatteet

Yleistä

Finnair Oyj on Finnair-konsernin emoyhtiö, jonka kotipaikka on Helsinki, Suomi. Finnair Oyj:n tilinpäätös on laadittu noudattaen Suomen kirjanpitolainsäädäntöön perustuvia laskentaperiaatteita. 2018 vertailukauden tiedot on oikaistu laadintaperiaatteiden muutoksista johtuen. Tarkemmat tiedot oikaisusta on kerrottu konsernin liitetiedossa Muutokset laadintaperiaatteissa ja oikaistut taloudelliset tiedot 2018.

Ulkomaanrahan määräiset erät

Valuuttamääräiset liiketapahtumat kirjataan tapahtumapäivän kurssiin. Tilinpäätöshetkellä taseessa olevat saamiset ja velat arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin. Maksetut ja saadut ennakot ovat taseessa maksupäivän kurssiin. Myyntisaamisten ja ostovelkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on käsitelty liikevaihdon ja liiketoiminnan muiden kulujen oikaisuerinä. Muiden saamisten ja velkojen arvostamisesta syntyneet kurssierot on esitetty rahoituksen kurssieroissa.

Johdannaissopimukset

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair käyttää valuutta-, korko-, osake- ja hyödykejohdannaisia pienentämään valuuttakurssi-, korko- ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat konsernin taseen eristä, valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoidusta valuuttamääräisistä ostoista ja myynneistä sekä tulevista lentopetroliostoista. Tasepositio suojataan konsernitasolla. Konserniyhtiöiden yhteenlaskettu tasepositio eroaa konsernin raportoidusta tasepositiosta sisäisten erien määrän verran. Näin ollen tasepositio ja sen suojaukset esitetään konsernin tilinpäätöksessä liitteessä 3.5. Myös valuuttamääräistä kassavirtapositiota suojataan konsernitasolla, jotta voidaan hyötyä netotusvaikutuksesta. Se esitetään konsernin tilinpäätöksessä liitteessä 3.5. Johdannaissopimukset arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin kirjanpitolain 5:2 a §:n mukaisesti.

Johdannaissopimukset kirjataan tekohtekellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenoon (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuosikatsauksessa. Johdannaisten käyvät arvot perustuvat arvoihin, joilla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden ja toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä. Johdannaisten käyvät arvot määritetään alla esitetyllä tavalla. Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatiliteetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen Black-Scholes-optiohinnoittelumallia. Koron - ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaissopimuksen käyttötarkoituksen määäämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti alla olevan kohde-etuuden kanssa. Johdannaissopimukset määritellään syntymishetkellään tulevien kassavirtojen suojauksiksi, sitovien ostosopimusten suojauksiksi (rahavirtasuojaus tai käyvän arvon suojaus) tai johdannaisiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (taloudellinen suojaus). Yhtiöllä ei ole käytössä ulkomaisen yksikön nettoinvestointien suojauksia eikä kytkettyjä johdannaisia.

Finnair dokumentoi suojauslaskentaa aloittaessaan suojattavan kohteen ja suojausinstrumentin välisen taloudellisen suhteen ja suojausasteen, sekä konsernin riskinhallintatavoitteet ja suojaukseen ryhtymisen strategian. Yhtiö dokumentoi ja arvioi suojausta aloittaessaan ja vähintään jokaisen tilinpäätöksen yhteydessä suojaussuhteiden tehokkuutta tarkastelemalla suojaavan instrumentin historiallista ja tulevaa kykyä kumota suojattavan erän käyvän arvon tai rahavirtojen muutokset. Suojaussuhteessa olevien johdannaisten arvot esitetään taseen lyhytaikaisissa varoissa ja -veloissa.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Finnair soveltaa IFRS-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa (rahavirtasuojaus). Tätä periaatetta sovelletaan valuuttamääräisten myyntien ja ostojen valuuttariskiin, polttoaineiden hintariskiin sekä sähkön hintariskiin.

Rahavirran suojauksen ehdot täyttävien johdannaisinstrumenttien tehokkaan osuuden käyvän arvon muutos kirjataan suoraan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon niiltä osin kun suojauslaskennan soveltamisen edellytykset ovat täyttyneet. Käyvän arvon rahastoon kirjatut voitot ja tappiot siirretään tuloslaskelmaan sillä kaudella, jolla suojattu erä merkitään tuloslaskelmaan. Kun rahavirran suojaukseksi hankittu instrumentti erääntyy tai myydään, tai kun suojauslaskennan kriteerit eivät enää täyty, suojausinstrumentista kertynyt voitto tai tappio jää omaan pääomaan siihen asti, kunnes ennakoitu liiketoimi toteutuu. Jos ennakoidun suojatun liiketoimen ei enää odoteta toteutuvan, omaan pääomaan kertynyt voitto tai tappio kirjataan kuitenkin välittömästi tuloslaskelmaan.

Rahoitusvarat ja -velat

Finnairin rahoitusvarat jaotellaan seuraaviin ryhmiin: käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat (kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät) rahoitusvarat ja -velat, eräpäivään asti pidettävät sijoitukset, lainat ja muut saamiset. Luokittelu tapahtuu liiketoimintamallin tavoitteen sekä sijoitusten sopimusperusteisten rahavirtojen perusteella alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä. Rahoitusvelat merkitään alun perin kirjanpitoon nimellisarvoon. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät rahoitusvarat ja 12 kuukauden sisällä erääntyvät rahoitusvarat ja -velat esitetään lyhytaikaisissa saamisissa tai veloissa. Rahoitusvaroina olevat velkakirjasijoitukset kuten yritystodistukset ja talletukset arvostetaan jaksotettuun hankintamenuon, mutta vain silloin kun liiketoimintamallin tavoitteena on pitää nämä sijoitukset ja kerätä kaikki sopimukseen perustuvat rahavirrat ja kun instrumentin sopimukseen perustuvat rahavirrat koostuvat yksinomaan pääoman ja koron maksusta. Jaksotettuun hankintamenuon arvostettavat rahoitusvarat sisältävät myyntisaamisia, siirtosaamisia ja lentokonevuokrien takuutalletuksia. Lyhytaikaisten myyntisaamisten ja muiden saamisten luonteesta johtuen niiden kirjanpitoarvon oletetaan olevan sama kuin käypä arvo. Rahoitusvarojen taseesta pois kirjaaminen tapahtuu silloin, kun konserni on menettänyt sopimusperusteisen oikeuden rahavirtoihin tai kun se on siirtänyt merkittävilta osin riskit ja tuotot konsernin ulkopuolelle.

Yhtiön luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu myyntisaamisten koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin IFRS 9-standardin mukaisesti. Finnair on päättänyt soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamisiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakoiva, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisessa ikääntymisluokassa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti. Arvon alentumismallilla ei ole vaikutusta muihin rahoitusvaroihin, kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastoihin, sillä ne arvostetaan IFRS 9:n mukaan käypään arvoon tulosvaikutteisesti, jolloin odotetut luottotappiot on jo otettu huomioon. Jaksotettuun hankintamenuon arvostettujen rahoitusinstrumenttien osalta, Finnair suorittaa seurantaa aktiivisesti ja kirjaa kriteerien toteutuessa arvonalentumista tulosvaikutteisesti.

Pysyvät vastaavat ja poistot

Aineelliset ja aineettomat hyödykkeet on merkitty taseeseen alkuperäiseen hankintamenuonsa poistoilla ja mahdollisilla arvonalentumisilla vähennettynä. Hyödykkeiden poistot perustuvat seuraaviin odotettuihin taloudellisiin vaikutusaikoihin:

- Tietokoneohjelmat 3–8 vuodessa
- Perusparannusmenot 10 vuodessa
- Rakennukset 10–50 vuodessa hankintahetkestä 10 %:n jäännösarvoon
- Muut aineelliset hyödykkeet 3–15 vuodessa
- Lentokonesimulaattorit 10–20 vuodessa

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

Tutkimus- ja kehitysmenot

Tietokoneohjelmiin liittyviä merkittäviä kehittämishankkeita lukuun ottamatta tutkimus- ja kehittämismenot kirjataan pääsääntöisesti kuluksi. Lentokoneiden, järjestelmien ja liikennöinnin teknologian tutkimus- sekä kehittämistyö suoritetaan pääosin valmistajien toimesta.

Leasing

Lentokaluston leasingmaksut ovat merkittävät. Vuosittaiset leasingmaksut on käsitelty vuokratuloina. Sopimusten mukaiset tulevat vuosina erääntyvät lentokaluston leasingmaksut on esitetty taseen ulkopuolisina erinä liitetiedoissa.

Tilinpäättösiirrot

Tilinpäättöksissä tehtyjen ja suunnitelman mukaisten poistojen kertynyt erotus, poistoero, esitetään taseen erässä tilinpäättösiirtojen kertymä ja sen muutos tuloslaskelmassa erässä tilinpäättösiirrot. Tilinpäättösiirrot sisältävät myös annetut ja saadut konserniavustukset.

Tuloverot

Tuloslaskelmaan on tuloveroina kirjattu tilikauden tuloksesta Suomen verosäännösten perusteella lasketut verot, aikaisempien tilikausien verojen oikaisu ja laskennallisten verojen muutos.

Eläkejärjestelyt

Henkilöstön lakisääteinen eläketurva on järjestetty pääosin Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisessa ja lisäeläketurva Finnairin eläkesäätiössä ja osittain kotimaisissa eläkevakuutusyhtiöissä. Eläkesäätiö on lisäeläketurvan osalta suljettu vuonna 1992 lukuun ottamatta liikennelentäjiä. Finnairin eläkesäätiön eläkevastuu on katettu lisäeläketurvan osalta täysin. Eläkevastuita koskevia tietoja on esitetty liitetiedoissa.

Pakolliset varaukset

Taseen pakollisissa varauksissa ja tuloslaskelman kuluissa esitetään vastaisuudessa toteutuvia sopimusperusteisia tai muuten sitovia velvoitteita, jotka eivät enää kerrytä vastaavaa tuloa ja joiden rahallinen arvo voidaan kohtuullisesti arvioida.

Yhtiöllä on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja moottorit tiettyssä huoltotasossa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi yhtiö on kirjannut varauksia perustuen huoltojakson lennettyihin tunteihin.

6.2 Liikevaihto liiketoiminta-alueittain

Milj. euroa	2019	2018
Liikevaihto toimialoittain		
	2 935,8	2 677,8
Matkustajatuotot	2 587,8	2 344,8
Lisäpalvelut	131,0	121,1
Muut	217,0	212,0
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain lentoreittien perusteella, % liikevaihdesta		
Suomi	6 %	7 %
Eurooppa	38 %	38 %
Muut	55 %	55 %
Yhteensä	100%	100 %



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

6.3 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2019	2018
Lentokoneiden lease tuotot	28,1	28,0
Muut vuokratuotot	26,1	26,5
Muut tuotot	30,4	29,8
Yhteensä	84,5	84,3

6.4 Materiaalit ja palvelut

Milj. euroa	2019	2018
Aineet ja tarvikkeet		
Maaselvitys- ja cateringkulut	323,6	308,3
Polttoainekulut	687,3	581,0
Lentokaluston huoltokulut	288,3	254,7
Tietohallintokulut	19,7	16,5
Muut erät	113,1	104,3
Yhteensä	1 431,9	1 264,8

6.5 Henkilöstökulut

Milj. euroa	2019	2018
Palkat ja palkkiot	286,6	253,5
Eläkekulut	49,5	48,6
Muut henkilösivukulut	14,7	18,5
Yhteensä	350,7	320,6
Johdon palkat ja palkkiot		
Toimitusjohtaja ja hänen sijaisensa	1,4	1,1
Hallitus	0,4	0,5
Henkilöstö keskimäärin	4 592	4 291

6.6 Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset

Milj. euroa	2019	2018
Muista pitkävaikutteisista menoista	13,1	9,8
Rakennuksista	1,2	1,0
Muusta kalustosta	0,7	0,7
Yhteensä	15,1	11,4

6.7 Liiketoiminnan muut kulut

Milj. euroa	2019	2018
Lentokaluston leasemaksut	419,3	366,0
Lentokapasiteetin muut vuokrat	129,6	117,5
Toimitila- ja muut vuokrat	31,3	32,9
Liikennöimismaksut	331,3	300,8
Myynti- ja markkinointikulut	161,8	148,0
Muut kulut	144,4	142,2
Yhteensä	1 217,7	1 107,5

6.8 Rahoitustuotot ja -kulut

Milj. euroa	2019	2018
Korkotuotot		
Saman konsernin yrityksiltä	10,6	6,6
Muilta		
Nettotuotot kaupankäyntitarkoituksessa pidettävistä varoista	0,4	-3,6
Muut korkotuotot	0,5	0,5
Yhteensä	11,5	3,5
Myyntivoitot osakkeista	1,1	0,2
Korkokulut		
Muille	-23,7	-25,2
Yhteensä	-23,7	-25,2
Muut rahoitustulut		
Muille	0,9	
Yhteensä	0,9	
Muut rahoituskulut		
Muille	-0,7	-0,5
Yhteensä	-0,7	-0,5
Kurssierot	-0,2	3,6
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	-11,1	-18,4



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN
OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

► KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

6.9 Tilinpäätössiirrot

Milj. euroa	2019	2018
Poistoeron muutos	-1,0	-1,9
Saadut konserniavustukset	34,1	48,3
Yhteensä	33,1	46,4

6.10 Tuloverot

Milj. euroa	2019	2018
Tilikauden verot	-4,9	-10,6
Laskennallisten verojen muutos		-6,3
Yhteensä	-4,8	-16,9

6.11 Aineettomat hyödykkeet

Milj. euroa	2019	2018
Muut pitkävaikutteiset menot		
Hankintameno 1.1.	66,2	52,9
Lisäykset	21,6	18,0
Lisäykset fuusiosta	0,1	
Vähennykset	-10,2	-4,7
Hankintameno 31.12.	77,8	66,2
Kertyneet poistot 1.1.	-34,0	-28,9
Vähennykset	8,8	4,7
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	-11,7	-9,8
Kertyneet poistot 31.12.	-37,0	-34,0
Kirjanpitoarvo 31.12.	40,9	32,3
Aineettomat hyödykkeet 31.12.	40,9	32,3

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

6.12 Aineelliset hyödykkeet

Aineelliset hyödykkeet 2019

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2019	0,7	54,7	9,1	6,0	70,6
Lisäykset			3,2	3,0	6,2
Lisäykset fuusiosta			31,7	1,9	33,6
Vähennykset		-0,4	-0,3	-5,8	-6,5
Hankintameno 31.12.2019	0,7	54,3	43,6	5,1	103,8
Kertyneet poistot 1.1.2019		-4,4	-4,4		-8,8
Vähennykset		0,2	0,3		0,6
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset		-1,0	-0,7		-1,7
Kertyneet poistot fuusiosta			-11,3		-11,3
Kertyneet poistot 31.12.2019		-5,2	-16,0		-21,3
Kirjanpitoarvo 31.12.2019	0,7	49,1	27,6	5,1	82,5
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2019			31,0 %		

Aineelliset hyödykkeet 2018

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2018	0,7	54,4	7,9	7,7	70,8
Lisäykset		0,3	1,4	5,0	6,6
Vähennykset			-0,2	-6,7	-6,9
Hankintameno 31.12.2018	0,7	54,7	9,1	6,0	70,6
Kertyneet poistot 1.1.2018		-3,4	-3,9		-7,4
Vähennykset			0,2		0,2
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset		-1,0	-0,6		-1,6
Kertyneet poistot 31.12.2018		-4,4	-4,4		-8,8
Kirjanpitoarvo 31.12.2018	0,7	50,3	4,7	6,0	61,7
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2018			1,1 %		



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

6.13 Sijoitukset

Milj. euroa	2019	2018
Konserniyritykset		
Hankintameno 1.1.	447,3	447,6
Vähennykset fuusiosta	-6,7	-0,3
Kirjanpitoarvo 31.12.	440,6	447,3
Osakkuus- ja yhteisyritykset		
Hankintameno 1.1.	2,5	2,5
Kirjanpitoarvo 31.12.	2,5	2,5
Osuudet muissa yrityksissä		
Hankintameno 1.1.	0,4	0,4
Kirjanpitoarvo 31.12.	0,4	0,4

	Emoyhtiön omistus-%		Emoyhtiön omistus-%
Osakkuus- ja yhteisyritykset			
Suomen Ilmailuopisto Oy, Suomi	49,50		
Nordic Regional Airlines AB, Ruotsi	40,00		
Konserniyritykset			
Finnair Cargo Oy, Suomi	100,00	Finnair Kitchen Oy, Suomi	100,00
Finnair Aircraft Finance Oy, Suomi	100,00	Kiinteistö Oy Lentokonehuolto, Suomi	100,00
Northport Oy, Suomi	100,00	Amadeus Finland Oy, Suomi	95,00
Finnair Technical Services Oy, Suomi	100,00	Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Suomi	100,00
Finnair Engine Services Oy, Suomi	100,00	FTS Financial Services Oy, Suomi	100,00
Finnair Travel Retail Oy, Suomi	100,00	Finnair Business Services OÜ, Viro	100,00

Finnair Flight Academy Oy, Suomi sulautui Finnair Oyj:hin 31.12.2019.

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

6.14 Pitkäaikaiset laina- ja muut saamiset

Milj. euroa	2019	2018
Konserniyrityksiltä		16,7
Muilta yrityksiltä	1,5	1,5
Yhteensä	1,5	18,2

6.15 Laskennalliset verosaamiset

Milj. euroa	2019	2018
Laadintaperiaatteen muutos		2,3
Laskennalliset verosaamiset 1.1.	17,3	
Tilikauden tuloksesta	-1,9	-6,2
Jaksotuseroista	0,2	-0,4
Johdannaisten arvostuksesta käypään arvoon	-15,7	25,6
Netotettu laskennallisiin verovelkoihin	0,1	-4,0
Laskennalliset verosaamiset 31.12.	0,0	17,3

6.16 Lyhytaikaiset saamiset

Milj. euroa	2019	2018
Lyhytaikaiset saamiset konserniyrityksiltä		
Myyntisaamiset	21,6	19,1
Konserniavustus	34,1	48,3
Siirtosaamiset	5,3	0,7
Muut saamiset	605,4	351,1
Yhteensä	666,4	419,3

Lyhytaikaiset saamiset osakkuus- ja yhteisyrityksiltä		
Myyntisaamiset		0,1
Siirtosaamiset	9,9	9,1
Yhteensä	10,0	9,2

Lyhytaikaiset saamiset muilta		
Myyntisaamiset	102,5	109,5
Siirtosaamiset	58,3	84,4
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	33,9	27,0
Muut saamiset	16,6	15,2
Yhteensä	211,3	236,1

Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	887,6	664,6
---------------------------------	-------	-------



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

6.17 Rahoitusarvopaperit

Milj. euroa	2019	2018
Lyhytaikaiset sijoitukset käypään arvoon	800,8	892,2

6.18 Rahat ja pankkisaamiset

Milj. euroa	2019	2018
Pankkitileillä olevat varat ja alle kolmen kuukauden talletukset	149,7	178,5

6.19 Oma pääoma

Milj. euroa	Osake- pääoma	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Edellisten tilikausien tulos	Oma pääoma yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2019	75,4	24,7	147,7	-59,6	256,5	188,8	633,6
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos				62,9			62,9
Osakeperusteiset maksut					2,2		2,2
Omien osakkeiden osto						-0,5	-0,5
Osingonjako						-34,9	-34,9
Tilikauden tulos						22,1	22,1
Oma pääoma 31.12.2019	75,4	24,7	147,7	3,3	258,7	175,5	685,3

Milj. euroa	Osake- pääoma	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahastot	Edellisten tilikausien tulos	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 31.12.2017	75,4	24,7	147,7	42,8	253,7	170,3	714,4
Laadintaperiaatteen muutos						-8,3	-8,3
Oma pääoma 01.01.2018	75,4	24,7	147,7	42,8	253,7	162,0	706,4
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos				-102,4			-102,4
Osakeperusteiset maksut					2,8		2,8
Omien osakkeiden osto						-3,7	-3,7
Osingonjako						-38,4	-38,4
Tilikauden tulos						69,7	69,7
Laadintaperiaatteen muutos						-0,8	-0,8
Oma pääoma 31.12.2018	75,4	24,7	147,7	-59,6	256,5	188,8	633,6

Jakokelpoiset varat

Milj. euroa	2019	2018
Käyvän arvon rahasto		-59,6
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	258,7	256,5
Edellisten tilikausien voitto	153,4	119,9
Tilikauden voitto/tappio	22,1	68,9
Yhteensä	434,2	385,7

6.20 Tilinpäätössiirtojen kertymä

Milj. euroa	2019	2018
Kertynyt poistoero 1.1.	22,4	20,5
Poistoeron muutos	3,6	1,9
Kertynyt poistoero 31.12.	26,0	22,4
Tilinpäätössiirrot yhteensä	26,0	22,4

6.21 Pakolliset varaukset

Milj. euroa	2019	2018
Varaukset 1.1.	121,0	106,3
Uudet varaukset	78,1	52,7
Varausten purku	-43,5	-42,9
Kurssierot	1,4	4,9
Varaukset 31.12.	157,0	121,0
Joista pitkäaikaista	140,1	90,3
Joista lyhytaikaista	16,9	30,7
Yhteensä	157,0	121,0

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2031 mennessä.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

6.22 Pitkäaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2019	2018
Joukkovelkakirjalainat	200,0	200,0
Hybridilaina	200,0	200,0
Laskennallinen verovelka	0,1	
Muut velat	1,7	0,9
Yhteensä	401,8	400,9
Korollisten velkojen erääntymisajat		
1-5 vuotta	200,0	200,0
Myöhemmin	200,0	200,0
Yhteensä	400,0	400,0

6.23 Lyhytaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2019	2018
Lyhytaikaiset velat konserniyrityksille		
Ostovelat	46,3	47,5
Siirtovelat	17,5	23,7
Konsernipankkitilivelat	162,1	122,7
Yhteensä	225,9	194,0
Lyhytaikaiset velat osakkuus- ja yhteisyrityksille		
Ostovelat	0,1	
Saadut ennakot		2,1
Yhteensä	0,1	2,1
Lyhytaikaiset velat muille		
Saadut ennakot		0,1
Ostovelat	74,5	60,7
Siirtovelat	824,2	861,6
Muut velat	11,5	18,7
Yhteensä	910,2	941,0
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	1 136,2	1 137,1

Siirtovelat	2019	2018
Ennakkoon saadut lentolipputulot	450,7	444,4
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	96,9	89,5
Lomapalkkavelka	64,1	61,0
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	43,9	45,8
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	29,1	100,5
Muut erät	157,1	146,3
Yhteensä	841,7	887,4

6.24 Annetut vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut

Milj. euroa	2019	2018
Takaukset ja vastuusitoumukset		
Konserniyritysten puolesta	79,6	82,0
Muiden yritysten puolesta		0,6
Yhteensä	79,6	82,6
Lentokoneiden vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	377,0	338,8
1-5 vuoden kuluessa	1 285,7	1 207,6
Myöhemmin	543,9	657,7
Yhteensä	2 206,5	2 204,1

Emoyhtiö on vuokrannut lentokaluston 100 %:sesti omistamaltaan tytäryhtiöltä.

Milj. euroa	2019	2018
Muista vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	30,2	29,3
1-5 vuoden kuluessa	91,5	91,4
Myöhemmin	130,9	140,6
Yhteensä	252,6	261,3
Eläkevastuut		
Eläkesäätiön kokonaisvastuu	350,0	339,8
Lisäetuusosuutta katettu	-350,0	-339,8
Yhteensä	0,0	0,0



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS- RAPORTTI

6.25 Johdannaissopimukset

Milj. euroa	Nimellis- arvo	2019		Käypä nettoarvo	Nimellis- arvo	2018		Käypä nettoarvo
		Positii- viset käyvät arvot	Negatii- viset käyvät arvot			Positii- viset käyvät arvot	Negatii- viset käyvät arvot	
Valuuttajohdannaiset								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	924,4	23,6	-5,9	17,6	700,1	17,0	-6,9	10,1
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot		3,3		3,3		5,6		5,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot			-1,0	-1,0			-2,8	-2,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		26,8	-6,9	19,9	700,1	22,6	-9,7	12,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit		0,1	0,0	0,1				
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		0,1	0,0	0,1				
Valuuttajohdannaiset yhteensä	924,4	27,0	-6,9	20,1	700,1	22,6	-9,7	12,8
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	898 000	6,2	-21,5	-15,3	924 500	3,8	-78,1	-74,3
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	57 000	0,7		0,7	169 500	0,7		0,7
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	57 000		-0,5	-0,5	169 500		-11,6	-11,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		6,9	-22,0	-15,1		4,5	-89,7	-85,2
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia			-0,1	-0,1	146 500		-1,1	-1,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä							-1,1	-1,1
Hyödykejohdannaiset yhteensä		6,9	-22,1	-15,2		4,5	-90,8	-86,4
Johdannaiset yhteensä*		33,9	-29,1	4,8		27,0	-100,5	-73,5

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2019 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset -erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaissopimuksiin perustuvat velat -erässä).

6.26 Käypään arvoon arvostettavat varat ja velat

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa

Milj. euroa	31.12.2019	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat	800,8	762,3	38,5
Kaupankäyntiarvopaperit			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	27,0		27,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	26,8		26,8
Hyödykejohdannaiset	6,9		6,9
- joista rahavirran suojauslaskennassa	6,9		6,9
Yhteensä	834,6	762,3	72,4
Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvelat			
Kaupankäyntijohdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	7,0		
- joista rahavirran suojauslaskennassa	6,9		
Hyödykejohdannaiset	22,1		
- joista rahavirran suojauslaskennassa	22,0		
Yhteensä	29,1		

6.27 Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta

31.12.2019	Suojattu hinta \$/tonni	Nimellismäärä (tonnit)	Erääntymisaika	
			Vuoden aikana	1-2 vuotta
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	655,2	992 382	761 382	231 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	682,6	61 618	61 618	

Valuuttariski

Nimellismäärän ajoitus Milj. euroa 31.12.2019	Suojaus- instrumenttien painotettu keski- kurssi suhteessa euroon	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika	
			Vuoden aikana	1-2 vuotta
USD	1,17	921,3	685,4	235,9
JPY	125,2	378,1	271,3	106,8



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN
OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ
VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

► HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat 31.12.2019 olivat 434 179 503,56 euroa, josta tilikauden 2019 tulos on 22 141 346,13 euroa. Yhtiön taloudellisessa tilanteessa ei ole tilikauden päättymisen jälkeen tapahtunut olennaisia muutoksia.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että yhtiökokouksen vahvistaman taseen 31.12.2019 perusteella jaetaan osinkoa 0,20 euroa osakkeelta ja että jäljellä oleva osuus tilikauden tuloksesta jätetään omaan pääomaan. Osingon määrä olisi 6.2.2020 ulkona olevien osakkeiden perusteella yhteensä 25 516 760,40 euroa.

Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus

Helsingissä 6. päivänä helmikuuta 2020
Finnair Oyj:n hallitus

Jouko Karvinen

Tiina Alahuhta-Kasko

Colm Barrington

Montie Brewer

Mengmeng Du

Jukka Erlund

Henrik Kjellberg

Jaana Tuominen

Topi Manner
Finnair Oyj:n toimitusjohtaja

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä 6. päivänä helmikuuta 2020

PricewaterhouseCoopers Oy
Tilintarkastusyhteisö

Markku Katajisto
KHT



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

► TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Finnair Oyj:n yhtiökokoukselle

Tilinpäätöksen tilintarkastus

Lausunto

Lausuntonamme esitämme, että

- konsernitilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan konsernin taloudellisesta asemasta sekä sen toiminnan tuloksesta ja rahavirroista EU:ssa käyttöön hyväksytyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaisesti
- tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset.

Lausuntomme on ristiriidaton tarkastusvaliokunnalle annetun lisäraportin kanssa.

Tilintarkastuksen kohde

Olemme tilintarkastaneet Finnair Oyj:n (y-tunnus 0108023-3) tilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.-31.12.2019. Tilinpäätös sisältää:

- konsernin taseen, konsernin tuloslaskelman, konsernin laajan tuloslaskelman, laskelman konsernin oman pääoman muutoksista, konsernin rahavirtalaskelman ja konsernitilinpäätöksen liitetiedot, mukaan lukien yhteenveto merkittävistä tilinpäätöksen laatimisperiaatteista
- emoyhtiön taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja liitetiedot.

Lausunnon perustelut

Olemme suorittaneet tilintarkastuksen Suomessa noudatettavan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Hyvän tilintarkastustavan mukaisia velvollisuuksiamme kuvataan tarkemmin kohdassa Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa.

Käsityksemme mukaan olemme hankkineet lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä.

Riippumattomuus

Olemme riippumattomia emoyhtiöstä ja konserniyrityksistä niiden Suomessa noudatettavien eettisten vaatimusten mukaisesti, jotka koskevat suorittamaamme tilintarkastusta ja olemme täyttäneet muut näiden vaatimusten mukaiset eettiset velvollisuutemme.

Emoyhtiölle ja konserniyrityksille suorittamamme muut kuin tilintarkastuspalvelut ovat parhaan tietomme ja käsityksemme mukaan olleet Suomessa noudatettavien, näitä palveluja koskevien säännösten mukaisia, emmekä ole suorittaneet EU-asetuksen 537/2014 5. artiklan 1-kohdassa tarkoitettuja kiellettyjä palveluja. Suorittamamme muut kuin tilintarkastuspalvelut on esitetty konsernitilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.3.

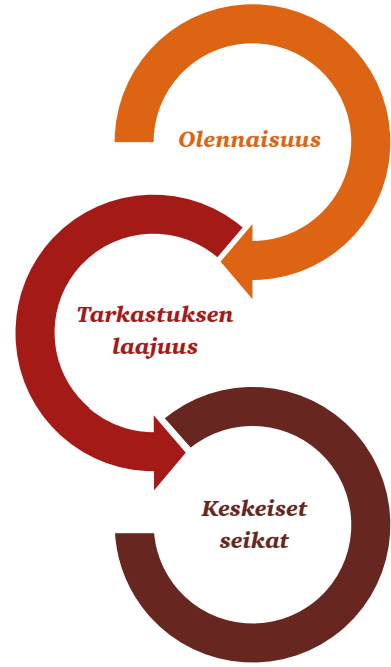
SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

Tarkastuksen yleinen lähestymistapa

Yhteenveto



- Konsernitilinpäätökselle määritetty olennaisuus: 15 miljoonaa euroa (14 miljoonaa euroa), joka on noin 0,5 % konsernin liikevaihdesta

- Tarkastuksen laajuus: Olemme tarkastaneet konsernin emoyhtiön ja kolme merkittävintä tytäryhtiötä. Näiden lisäksi olemme suorittaneet yksittäisiä tarkastustoimenpiteitä ja analyttisiä tarkastustoimenpiteitä konsernin tasolla arvioidaksemme mahdollisia epätavallisia muutoksia liittyen muihin tytäryhtiöihin.

- IFRS 16 vuokrasopimukset standardin käyttöönotto
- Ennakkoon saadut lentolipputulot
- Lentokaluston huoltovaraus
- Etuuspohjaiset eläkkeet

Osana tilintarkastuksen suunnittelua olemme määrittäneet olennaisuuden ja arvioineet riskiä siitä, että tilinpäätöksessä on olennainen virheellisyys. Erityisesti olemme arvioineet alueita, joiden osalta johto on tehnyt subjektiivisia arvioita. Tällaisia ovat esimerkiksi merkittävät kirjanpidolliset arviot, joihin liittyy oletuksia ja tulevien tapahtumien arviointia.

Olennaisuus

Tarkastuksemme suunnitteluun ja suorittamiseen on vaikuttanut soveltamamme olennaisuus. Tilintarkastuksen tavoitteena on hankkia kohtuullinen varmuus siitä, onko tilinpäätöksessä kokonaisuutena olennaista virheellisyttä. Virheellisyyksiä voi aiheutua väärinkäytöksestä tai virheestä. Niiden katsotaan olevan olennaisia, jos niiden yksin tai yhdessä voitaisiin kohtuudella odottaa vaikuttavan taloudellisiin päätöksiin, joita käyttäjät tekevät tilinpäätöksen perusteella.

Perustuen ammatilliseen harkintaamme määritimme olennaisuuteen liittyen tiettyjä kvantitatiivisia raja-arvoja, kuten alla olevassa taulukossa kuvatun konsernitilinpäätökselle määritetyn olennaisuuden. Nämä raja-arvot yhdessä kvalitatiivisten tekijöiden kanssa auttoivat meitä määrittämään tarkastuksen kokonaislaajuuden ja yksittäisten tilintarkastustoimenpiteiden luonteen, ajoituksen ja laajuuden sekä arvioimaan virheellisyysien vaikutusta tilinpäätökseen kokonaisuutena.

Konsernitilinpäätökselle määritetty olennaisuus	15 miljoonaa euroa (edellinen vuosi 14 miljoonaa euroa)
Olennaisuuden määrittämisessä käytetty vertailukohde	0,5 % konsernin liikevaihdesta
Perustelut vertailukohteen valinnalle	Konsernin tulos on ollut vaihteleva viimeisten vuosien ajan ja tulokseen ovat olennaisesti vaikuttaneet vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Näin ollen valitsimme olennaisuuden määrittämisen vertailukohteeksi liikevaihdon, koska käsityksemme mukaan tämä muodostaa vakaan vertailukohdan vuodesta toiseen ottaen huomioon konsernin kasvu- ja investointisuunnitelmat ja koska tilinpäätöksen lukijat käyttävät yleisimmin sitä arvioidessaan konsernin suoriutumista. Lisäksi liikevaihto on yleisesti hyväksytty vertailukohde. Valitsimme sovellettavaksi prosenttiosuudeksi 0,5 %, joka on tilintarkastusstandardeissa yleisesti hyväksytyjen määrällisten rajojen puitteissa.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

- 1. LIIKETULOS
- 2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
- 3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
- 4. KONSOLIDOINTI
- 5. MUUT LIITETIEDOT
- 6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Konsernitilinpäätöksen tarkastuksen laajuuden määrittäminen

Tilintarkastuksemme laajuutta määrittäessämme olemme ottaneet huomioon Finnair-konsernin rakenteen, toimialan sekä taloudelliseen raportointiin liittyvät prosessit ja kontrollit.

Konserni toimii kotimaassa usean juridisen yhtiön kautta. Lisäksi konsernilla on pieniä juridisia yhtiöitä Suomen ulkopuolella. Konsernin liikevaihto kertyy suurimmaksi osin emoyhtiön myynnin perusteella ja olemme tarkastaneet emoyhtiön osana konsernin tarkastusta. Tämän lisäksi olemme suorittaneet tarkastustoimenpiteitä kolmen merkittävimmän tytäryhtiön osalta. Muihin tytäryrityksiin ei katsota liittyvän olennaisen virheen riskiä konsernitilinpäätöksen kannalta ja täten näiden osalta tarkastustoimenpiteet ovat rajoittuneet konsernitasolla tehtäviin analyttisiin tarkastustoimenpiteisiin.

Näiden toimenpiteiden perusteella olemme hankkineet tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä konserniin kuuluvia yhteisöjä tai liiketoimintoja koskevasta taloudellisesta informaatiosta pystyäksemme antamaan lausunnon konsernitilinpäätöksestä.

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat ovat seikkoja, jotka ammatillisen harkintamme mukaan ovat olleet merkittävimpiä tarkastuksen kohteena olevan tilikauden tilintarkastuksessa. Nämä seikat on otettu huomioon tilinpäätökseen kokonaisuutena kohdistuneessa tilintarkastuksessamme sekä laatiessamme siitä annettavaa lausuntoa, emmekä anna näistä seikoista erillistä lausuntoa.

Otamme kaikissa tilintarkastuksissamme huomioon riskin siitä, että johto sivuuttaa kontrolleja. Tähän sisältyy arviointi siitä, onko viitteitä sellaisesta johdon tarkoitushakuisesta suhtautumisesta, josta aiheutuu väärinkäytöksestä johtuvan olennaisen virheellisyyden riski.

Konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka	Miten seikkaa on käsitelty tilintarkastuksessa
IFRS 16 vuokrasopimukset standardin käyttöönotto	

Asiaa koskevia tietoja on esitetty konsernitilinpäätöksen liitetiedoissa 2.2

Tilikaudella täysin takautuvalla menetelmällä käyttöönotettu IFRS 16 standardi muutti vuokrasopimusten tilinpäätöskäsittelyä. Standardin käyttöönotolla oli merkittävä vaikutus konsernin tilinpäätökseen ja vertailutietoihin.

Uuden standardin mukaan vuokralle ottaja kirjaa taseeseen lentokoneiden, kiinteistöjen ja muiden vuokrasopimusten tulevien vuokrien nykyarvoa vastaavan käyttöoikeusomaisuuserän sekä vuokrasopimusvelan. Tuloslaskelmassa aikaisemmin esitetty vuokratulu korvautui käyttöoikeusomaisuuserän poistoilla sekä rahoituseriin kirjattavilla velan korkokuluilla. Aikaisemmin kyseisten sopimusten tulevat vuokramaksut esitettiin liitetiedoissa vuokravastuina.

Tilinpäätöspäivänä 31.12.2019 käyttöoikeusomaisuuserien saldo konsernin taseessa oli 877,5 miljoonaa euroa ja vuokrasopimusvelkojen saldo 1 054,0 miljoonaa euroa.

Standardin soveltaminen edellyttää johdon harkintaa ja arviointeja esimerkiksi vuokramaksujen diskonttauksessa käytetyn korkokannan sekä vuokra-ajan määrittelyssä.

Johtuen käyttöoikeusomaisuuserien ja vuokrasopimusvelkojen olennaisuudesta ja niihin liittyvistä arvioista on standardin käyttöönotto katsottu konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeiseksi seikaksi.

Olemme arvioineet vuokrasopimusten kirjanpitokäsittelyyn liittyvien kontrollien tehokkuutta.

Olemme kohdistaneet aineistotarkastustoimenpiteitä tilinpäätöksen vertailutietoihin sekä tilinpäätöspäivänä taseeseen ja tilikaudelle tuloslaskelmaan kirjattuihin vuokrasopimuksiin.

Olemme suorittaneet aineistotarkastustoimenpiteitä kirjattujen vuokrasopimusten täydellisyyden varmistamiseksi.

Olemme tarkastaneet vuokrasopimusten kirjaamiseen liittyvien laskelmien matemaattista oikeellisuutta.

Olemme analysoineet käytettyjen arvioiden, kuten diskonttauksessa käytetyn korkokannan sekä vuokra-ajan määrittelyn, asianmukaisuutta.

Olemme arvioineet konsernitilinpäätöksen liitetiedon 2.2. asianmukaisuutta.

SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-RAPORTTI

Konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen

kannalta keskeinen seikka	Miten seikkaa on käsitelty tilintarkastuksessa
Ennakkoon saadut lentolipputulot	

Asiaa koskevia tietoja on esitetty

konsernitilinpäätöksen liitetiedoissa 1.2.4.

Lentoliput myydään tyypillisesti etukäteen, jolloin saadut ennakkomaksut kirjataan velaksi taseeseen. Velka liittyen ennakkoon saatuihin lentolipputuloihin oli 451,2 miljoonaa euroa vuoden 2019 lopussa.

Lentolipputulot kirjataan liikevaihdoksi kun lento on lennetty. Osa lentolipuista jää käyttämättä. Käyttämättä jääneet lentoliput tuloutetaan perustuen odotusarvoon käyttämättä jäämistä lipuista, joista ei tarvitse luovuttaa suoritetta. Liikevaihdon kirjaaminen liittyen odotettuihin käyttämättä jäävin lentolippuihin tehdään manuaalisesti.

Johtuen erän olennaisuudesta ja siihen liittyvästä manuaalisesta oikaisusta ennakkoon saadut lentolipputulot on katsottu konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeiseksi seikaksi.

Lentokaluston huoltovaraus

Asiaa koskevia tietoja on esitetty konsernitilinpäätöksen liitetiedoissa 1.3.6.

Konsernin lentokonelaivasto koostuu itse omistetuista sekä vuokratuista lentokoneista. Konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja moottorit vuokra-ajan päätyttyä tietyn huoltotason mukaisessa kunnossa. Näiden huoltoveloitteiden täyttämiseksi konserni on kirjannut mm. runkojen raskashuoltoihin, moottoreiden performanssihuoltoihin ja moottoreiden käyntiaikarajoitteisiin osiin liittyviä varauksia. Nämä varaukset olivat 166,3 miljoonaa euroa vuoden 2019 lopussa.

Huoltoveloite kertyy vuokra-ajan kuluessa. Huoltoveloitteeseen liittyvä varaus perustuu sopimukselliseen veloitteeseen vuokralle antajaa kohtaan.

Huoltovaraus arvioidaan käyttämällä arviointimallia, joka sisältää useita muuttujia ja arvioita. Näitä arvioita ovat esimerkiksi: kuinka monta lentotuntia voidaan lentää kunkin huoltojakson aikana, milloin kukin huolto arvioidaan tehtävän ja kuinka paljon kukin huolto maksaa tulevaisuudessa.

Johtuen erän olennaisuudesta, varauksen laskentaan liittyvästä monimutkaisuudesta ja siihen liittyvistä arvioista lentokaluston huoltovaraus on katsottu konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeiseksi seikaksi.

Olemme arvioineet liikevaihtoprosessiin liittyvien kontrollien asianmukaisuutta ja lisäksi olemme testanneet tiettyjen tuloutukseen liittyvien avain-kontrollien tehokkuuden.

Olemme tarkastaneet lentolippuihin liittyvän liikevaihdon otantaperusteisesti.

Olemme tarkastaneet ennakkoon saatuihin lentolipputuloihin liittyvän velan otantaperusteisesti.

Olemme tarkastaneet odotettujen käyttämättä jäävien lentolippujen tuloutuksessa käytetyn laskelman matemaattisen oikeellisuuden sekä laskelman syöttötiedot.

Olemme suorittaneet tietokoneavusteisia tilintarkastustoimenpiteitä ennakkoon saatuihin lentolipputuloihin liittyvään velkaan.

Arvioimme lentokaluston huoltovarauksen laskentamallin asianmukaisuuden ja testasimme laskelman matemaattisen oikeellisuuden. Arvioimme johdon käyttämän prosessin asianmukaisuuden liittyen varauksen määrittämiseen ja käytettyjen arvioiden järkevyyteen. Lisäksi testasimme laskelman syöttötietojen oikeellisuuden.

Haastoimme johtoa käytettyjen arvioiden asianmukaisuuteen osalta esimerkiksi liittyen arvioitujen huoltojen ajankohtaan ja arvioituihin kustannuksiin. Arvioimme varauksen asianmukaisuutta myös vertaamalla aikaisempia arvioita toteutuneisiin huoltokustannuksiin.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN

OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1.

LIIKETULOS
2.

LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3.

PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4.

KONSOLIDOINTI
5.

MUUT LIITETIEDOT
6.

EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

TOIMITUSJOHTAJAN
KATSAUS

HALLITUKSEN
TOIMINTAKERTOMUS

TILINPÄÄTÖS

Konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen

kannalta keskeinen seikka

Miten seikkaa on käsitelty tilintarkastuksessa

Etuuspohjaiset eläkkeet

Asiaa koskevia tietoja on esitetty

konsernitilinpäätöksen liitetiedoissa 1.3.8.2.

Konsernilla on etuuspohjaisia eläkejärjestelyjä, joissa työntekijöiden tulevaisuudessa saamat eläke-etuudet on arvoitu ja arvio riippuu useasta eri tekijästä kuten työntekijän iästä, palveluvuosista ja palkkatasosta. Taseeseen kirjattu velvoite etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyen on esitetty arvioitujen tulevaisuuden eläke-etuuksien nykyarvon ja eläkejärjestelyyn kuuluvien varojen erotuksena. Etuuspohjaisten eläkkeiden nettovelka oli 17,0 miljoonaa euroa vuoden 2018 lopussa.

Etuuspohjaisista järjestelyistä johtuvan veloitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaatikkojen vuosittaisiin laskelmiin, joissa käytetään ennakoituun etuusoikeusyksikköön perustuvaa menetelmää. Veloitteen nykyarvo määritetään diskonttaamalla arvioidut vastaiset rahavirrat korolla, joka vastaa yritysten liikkeeseen laskemien korkealaatuisten joukkovelkakirjalainojen korkoa. Lainat, joiden korkoa käytetään, on laskettu liikkeeseen samassa valuutassa kuin maksettavat etuudet ja erääntyvät suunnilleen samaan aikaan kuin vastaava eläkevelvoite.

Eläkejärjestelyihin kuuluvat varat kirjataan käypään arvoon ja arvonmääritys sisältää arvioita erityisesti liittyen listaamattomiin sijoituksiin.

Johtuen erän olennaisuudesta ja siihen liittyvistä arvioista etuuspohjaiset eläkkeet on katsottu konsernitilinpäätöksen tilintarkastuksen kannalta keskeiseksi seikaksi.

Emoyhtiön tilinpäätöksen osalta ei ole sellaisia tilintarkastuksen kannalta keskeisiä seikkoja, joista olisi viestittävä kertomuksessamme.

Konsernitilinpäätöksen tai emoyhtiön tilinpäätöksen osalta ei ole EU-asetuksen 537/2014 10. artiklan 2 c -kohdassa tarkoitettuja merkittäviä olennaisen virheellisuuden riskejä

Tilinpäätöstä koskevat hallituksen ja toimitusjohtajan velvollisuudet

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat tilinpäätöksen laatimisesta siten, että konsernitilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan EU:ssa käyttöön hyväksytyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaisesti ja siten, että tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset. Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat myös sellaisesta sisäisestä valvonnasta, jonka ne katsovat tarpeelliseksi voidakseen laatia tilinpäätöksen, jossa ei ole väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä.

Hallitus ja toimitusjohtaja ovat tilinpäätöstä laatiessaan velvollisia arvioimaan emoyhtiön ja konsernin kykyä jatkaa toimintaansa ja soveltuviissa tapauksissa esittämään seikat, jotka liittyvät toiminnan jatkuvuuteen ja siihen, että tilinpäätös on laadittu toiminnan jatkuvuuteen perustuen. Tilinpäätös laaditaan toiminnan jatkuvuuteen perustuen, paitsi jos emoyhtiö tai konserni aiotaan purkaa tai toiminta lakkauttaa tai ei ole muuta realistista vaihtoehtoa kuin tehdä niin.

SELVITYS HALLINTO-
JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

PALKKA- JA
PALKKIOSELVITYS

VASTUULLISUUS-
RAPORTTI

Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa

Tavoitteenamme on hankkia kohtuullinen varmuus siitä, onko tilinpäätöksessä kokonaisuutena väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä, sekä antaa tilintarkastuskertomus, joka sisältää lausuntomme. Kohtuullinen varmuus on korkea varmuustaso, mutta se ei ole tae siitä, että olennainen virheellisyys aina havaitaan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti suoritettavassa tilintarkastuksessa. Virheellisyyksiä voi aiheutua väärinkäytöksestä tai virheestä, ja niiden katsotaan olevan olennaisia, jos niiden yksin tai yhdessä voitaisiin kohtuudella odottaa vaikuttavan taloudellisiin päätöksiin, joita käyttäjät tekevät tilinpäätöksen perusteella.

Hyvän tilintarkastustavan mukaiseen tilintarkastukseen kuuluu, että käytämme ammatillista harkintaa ja säilytämme ammatillisen skeptisyyden koko tilintarkastuksen ajan. Lisäksi:

- tunnistamme ja arvioimme väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvat tilinpäätöksen olennaisen virheellisyyden riskit, suunnittelemme ja suoritamme näihin riskeihin vastaavia tilintarkastustoimenpiteitä ja hankimme lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä. Riski siitä, että väärinkäytöksestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, on suurempi kuin riski siitä, että virheestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, sillä väärinkäytökseen voi liittyä yhteistoimintaa, väärentämistä, tietojen tahallista esittämättä jättämistä tai virheellisten tietojen esittämistä taikka sisäisen valvonnan sivuuttamista.
- muodostamme käsityksen tilintarkastuksen kannalta relevantista sisäisestä valvonnasta pystyäksemme suunnittelemaan olosuhteisiin nähden asianmukaiset tilintarkastustoimenpiteet mutta emme siinä tarkoituksessa, että pystyisimme antamaan lausunnon emoyhtiön tai konsernin sisäisen valvonnan tehokkuudesta.
- arvioimme sovellettujen tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden asianmukaisuutta sekä johdon tekemien kirjanpidollisten arvioiden ja niistä esitettävien tietojen kohtuullisuutta.
- teemme johtopäätöksen siitä, onko hallituksen ja toimitusjohtajan ollut asianmukaista laatia tilinpäätös perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta, ja teemme hankkimamme tilintarkastusevidenssin perusteella johtopäätöksen siitä, esiintyykö sellaista tapahtumiin tai olosuhteisiin liittyvää olennaista epävarmuutta, joka voi antaa merkittävää aihetta epäillä emoyhtiön tai konsernin kykyä jatkaa toimintaansa. Jos johtopäätöksemme on, että olennaista epävarmuutta esiintyy, meidän täytyy kiinnittää tilintarkastuskertomuksessamme lukijan huomiota epävarmuutta koskeviin tilinpäätöksessä esitettäviin tietoihin tai, jos epävarmuutta koskevat tiedot eivät ole riittäviä, mukauttaa lausuntomme. Johtopäätöksemme perustuvat tilintarkastuskertomuksen antamispäivään mennessä hankittuun tilintarkastusevidenssiin. Vastaiset tapahtumat tai olosuhteet voivat kuitenkin johtaa siihen, ettei emoyhtiö tai konserni pysty jatkamaan toimintaansa.
- arvioimme tilinpäätöksen, kaikki tilinpäätöksessä esitettävät tiedot mukaan lukien, yleistä esittämistapaa, rakennetta ja sisältöä ja sitä, kuvastaako tilinpäätös sen perustana olevia liiketoimia ja tapahtumia siten, että se antaa oikean ja riittävän kuvan.
- hankimme tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä konserniin kuuluvia yhteisöjä tai liiketoimintoja koskevasta taloudellisesta informaatiosta pystyäksemme antamaan lausunnon konsernitilinpäätöksestä. Vastaamme konsernin tilintarkastuksen ohjauksesta, valvonnasta ja suorittamisesta. Vastaamme tilintarkastuslausunnosta yksin.

Kommunikoimme hallintoelinten kanssa muun muassa tilintarkastuksen suunnittelusta laajuudesta ja ajoituksesta sekä merkittävistä tilintarkastushavainnoista, mukaan lukien mahdolliset sisäisen valvonnan merkittävät puutteellisuudet, jotka tunnistamme tilintarkastuksen aikana.

Lisäksi annamme hallintoelimille vahvistuksen siitä, että olemme noudattaneet riippumattomuutta koskevia relevantteja eettisiä vaatimuksia, ja kommunikoimme niiden kanssa kaikista suhteista ja muista seikoista, joiden voi kohtuudella ajatella vaikuttavan riippumattomuuteemme, ja soveltuviissa tapauksissa niihin liittyvistä varotoimista.

Päätämme, mitkä hallintoelinten kanssa kommunikoiduista seikoista olivat merkittävimpiä tarkasteltavana olevan tilikauden tilintarkastuksessa ja näin ollen ovat tilintarkastuksen kannalta keskeisiä. Kuvaamme kyseiset seikat tilintarkastuskertomuksessa, paitsi jos säädös tai määräys estää kyseisen seikan julkistamisen tai kun äärimmäisen harvinaisissa tapauksissa toteamme, ettei kyseisestä seikasta viestitä tilintarkastuskertomuksessa, koska siitä aiheutuvien epäedullisten vaikutusten voitaisiin kohtuudella odottaa olevan suuremmat kuin tällaisesta viestinnästä koituva yleinen etu.



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTUALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN
OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ
VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

► **TILINTARKASTUSKERTOMUS**

Muut raportointivelvoitteet

Tilintarkastustoimeksiantoa koskevat tiedot

PricewaterhouseCoopers Oy on toiminut Finnair Oyj:n yhtiökokouksen valitsemana tilintarkastajana 14.8.1964 alkaen yhtäjaksoisesti 55 vuotta. Tuolloin vuonna 1964 tilintarkastajaksi valittiin yhtiössämme toiminut KHT-tilintarkastaja.

Muu informaatio

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat muusta informaatiosta. Muu informaatio käsittää toimintakertomuksen ja vuosikertomukseen sisältyvän informaation, mutta se ei sisällä tilinpäätöstä eikä sitä koskevaa tilintarkastus-kertomustamme. Olemme saaneet toimintakertomuksen käyttöömmme ennen tämän tilintarkastuskertomuksen antamispäivää ja odotamme saavamme vuosikertomuksen käyttöömmme kyseisen päivän jälkeen.

Tilinpäätöstä koskeva lausuntomme ei kata muuta informaatiota.

Velvollisuutenamme on lukea edellä yksilöity muu informaatio tilinpäätöksen tilintarkastuksen yhteydessä ja tätä tehdessämme arvioida, onko muu informaatio olennaisesti ristiriidassa tilinpäätöksen tai tilintarkastusta suoritettaessa hankkimamme tietämyksen kanssa tai vaikuttaako se muutoin olevan olennaisesti virheellistä. Toimintakertomuksen osalta velvollisuutenamme on lisäksi arvioida, onko toimintakertomus laadittu sen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti.

Lausuntonamme esitämme, että

- toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen tiedot ovat yhdenmukaisia
- toimintakertomus on laadittu toimintakertomuksen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti.

Jos teemme ennen tilintarkastuskertomuksen antamispäivää käyttöömmme saamaamme muuhun informaatioon kohdistamamme työn perusteella johtopäätöksen, että kyseisessä muussa informaatiossa on olennainen virheellisyys, meidän on raportoitava tästä seikasta. Meillä ei ole tämän asian suhteen raportoitavaa.

Muut lausumat

Puollamme tilinpäätöksen ja konsernitilinpäätöksen vahvistamista. Hallituksen esitys taseen osoittaman voiton käyttämisestä on osakeyhtiölain mukainen. Puollamme vastuuvapauden myöntämistä emoyhtiön hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle tarkastamaltamme tilikaudelta.

Helsingissä 6.2.2020

PricewaterhouseCoopers Oy
Tilintarkastusyhteisö

Markku Katajisto
KHT



SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

100 Säädosympäristö

101 Hallintoelimet

103 Hallitus

107 Tarkastusvaliokunta

108 Henkilöstö- ja palkitsemis-
valiokunta

109 Yhtiön johtaminen

112 Keskeiset tapahtumat Finnairin
hallinnossa vuonna 2019

113 Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan
järjestelmien pääpiirteet



SÄÄDÖSYMPÄRISTÖ

Finnair Oyj (jäljempänä ”Finnair” tai ”Yhtiö”) on suomalainen julkinen osakeyhtiö, jonka kotipaikka sijaitsee Helsingissä. Finnair on Finnair-konsernin emoyhtiö, ja sen osake on noteerattu Nasdaq Helsingissä. Suomen valtio oli 55,8 %:n osakeomistuksellaan Finnairin suurin omistaja 31.12.2019.

Finnairin hallinto perustuu Suomen lakiin ja yhtiön yhtiöjärjestykseen. Finnair noudattaa poikkeuksetta Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodia (Corporate Governance Code) 2020, jonka mukaan tämä selvitys on laadittu. Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä annetaan erillisenä hallituksen toimintakertomuksesta ja se on Finnairin hallituksen tarkastusvaliokunnan käsittelemä.

Finnair laatii konsernitilinpäätöksen ja osavuositarkastukset kansainvälisten IFRS-

raportointistandardien, arvopaperimarkkinalain ja soveltuvien Finanssivalvonnan määräysten ja ohjeiden sekä Nasdaq Helsingin sääntöjen mukaisesti. Yhtiön tilinpäätökset laaditaan Suomen osakeyhtiölain, kirjanpitolain, arvopaperimarkkinalain ja kirjanpitolausuntokunnan ohjeiden ja lausuntojen mukaisesti. Tilintarkastuskertomus kattaa konsernitilinpäätöksen ja emoyhtiön tilinpäätöksen.

Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä ja muu hallinnointikoodin mukaisesti julkaistu informaatio sekä yhtiön tilinpäätös, hallituksen toimintakertomus, tilintarkastuskertomus, yhtiön yhtiöjärjestys ja julkaistut politiikat ovat saatavilla Finnairin [verkkosivuilla](#).

Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodi 2020 on julkisesti saatavilla Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n [verkkosivuilla](#).

Finnairin hallinnointia koskevat keskeiset säännöt ja menettelytavat

Keskeiset ulkoiset säännöt

- Suomen osakeyhtiölaki
- Suomen arvopaperimarkkinalaki
- Markkinoiden väärinkäyttöasetus (MAR)
- Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodi 2020
- Finanssivalvonnan ja Nasdaq Helsingin julkaisemat määräykset ja ohjeet

Keskeiset sisäiset politiikat ja säännöt

- Yhtiöjärjestys
- Eettiset toimintaohjeet
- Hallituksen ja sen valiokuntien työjärjestykset
- Sisäisen tarkastuksen sekä riski- ja vaatimustenmukaisuustoiminnon työjärjestykset
- Politiikat, standardit, säännöt ja manuaalit



HALLINTOELIMET

Finnairin hallintoelimiä ovat osakeyhtiölain ja Finnairin yhtiöjärjestyksen mukaan yhtiökokous, hallitus ja toimitusjohtaja.

Hallintoelinten tehtävät ja vastuut on kuvattu jäljempänä.

Yhtiökokous

Yhtiökokous on Finnairin ylin toimielin. Varsinainen yhtiökokous pidetään vuosittain ennen toukokuun loppua.

Yhtiökokouksen toimivalta on määritelty osakeyhtiölaissa ja Finnairin yhtiöjärjestyksessä. Varsinainen yhtiökokous päättää vuosittain seuraavista asioista:

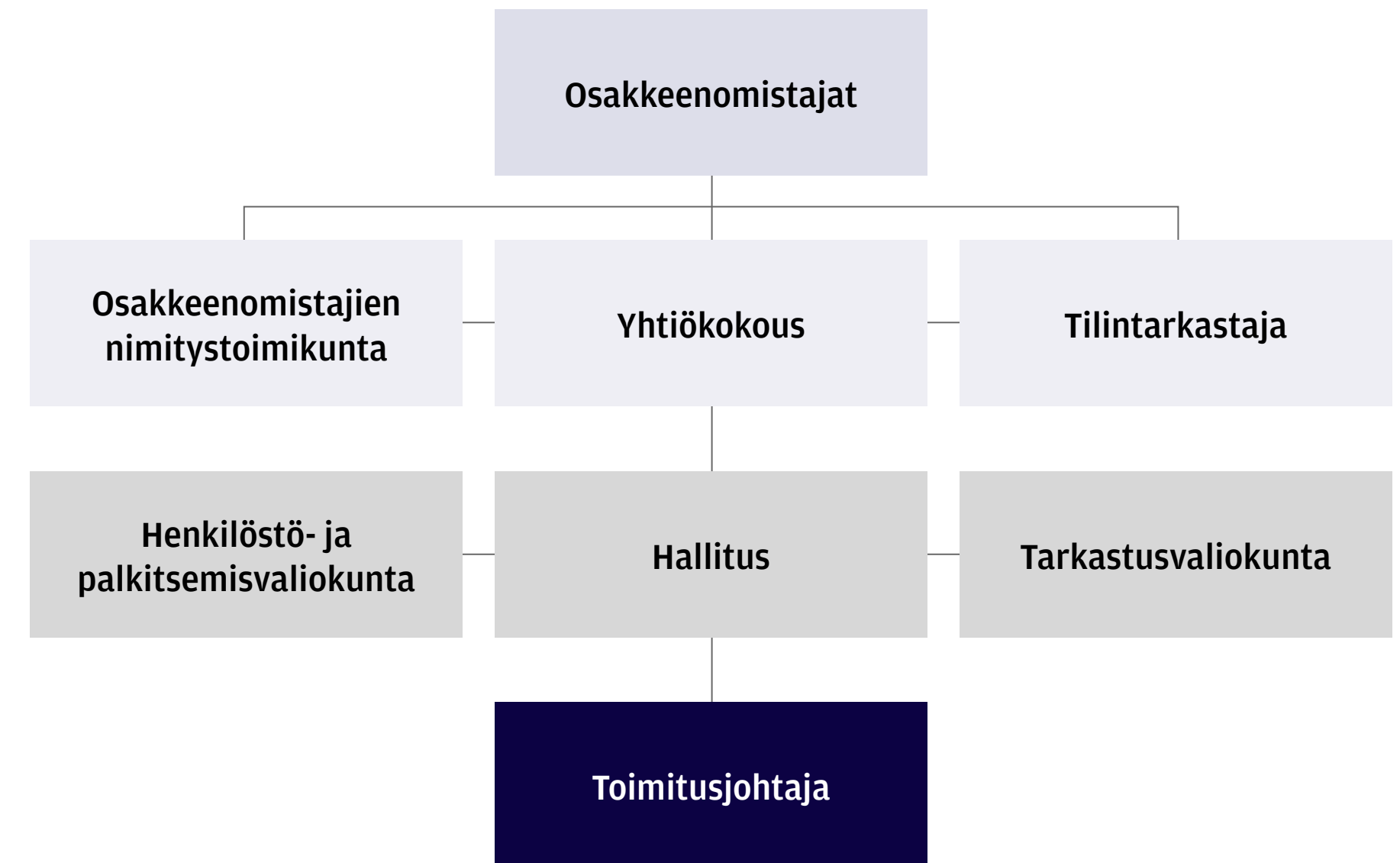
- yhtiön ja konsernin tilinpäätöksen vahvistaminen
- taseen osoittaman voiton käyttäminen
- vastuuvapauden myöntäminen hallituksen jäsenille ja toimitusjohtajalle
- hallituksen jäsenten valinta ja heidän palkkionsa
- hallituksen puheenjohtajan nimittäminen
- tilintarkastajan valinta ja palkkiot.

Hallitus kutsuu yhtiökokouksen koolle julkistamalla yhtiökokoukseen aikaisin-
taan kolme kuukautta ja viimeistään kolme
viikkoa ennen yhtiökokousta, kuitenkin aina
vähintään yhdeksän päivää ennen yhtiö-
kokouksen täsmäytyspäivää. Yhtiöko-
uskutsu julkistetaan pörssitiedotteena ja
yhtiön [verkkosivuilla](#).

Oikeus osallistua yhtiökokoukseen on niillä
Finnairin osakkeenomistajilla, jotka on
merkitty osakkeenomistajiksi Euroclear
Finland Oy:n pitämään yhtiön osakaslu-
etteloon yhtiön erikseen ilmoittamana
täsmäytyspäivänä. Jos hallintarekisteröity
osakkeenomistaja haluaa osallistua yhtiö-
kokoukseen, hänen on rekisteröidyttävä
tilapäisesti osakasluetteloon. Voidakseen
osallistua yhtiökokoukseen osakkeenomis-
tajan on lisäksi ilmoittauduttava kokouk-
seen kokoukutsussa määritellyllä tavalla.

Osakkeenomistajalla on oikeus saada
osakeyhtiölain mukaan yhtiökokoukselle
kuuluva asia yhtiökokouksen esityslistalle,
mikäli hän pyytää tätä kirjallisesti hallituk-
selta Finnairin [verkkosivuilla](#) ilmoitettuun
päivään mennessä.

FINNAIRIN HALLINTOELIMET





Yhtiökokouksen pöytäkirja liitteineen sekä mahdolliset äänestystulokset asetetaan osakkeenomistajien nähtäville yhtiön [verkkosivuille](#) kahden viikon kuluessa yhtiökokouksesta.

Yhtiökokous 2019

Finnairin varsinainen yhtiökokous 2019 pidettiin Helsingissä 20.3.2019. Yhtiökokoukseen osallistui henkilökohtaisesti tai asiamiehen edustamana yhteensä 507 osakkeenomistajaa. Edustettuna oli 72,9 prosenttia yhtiön osakkeista ja äänivallasta. Kaikki hallituksen jäsenet, paitsi Maija-Liisa Friman, Henrik Kjellberg ja Jonas Mårtensson, olivat läsnä yhtiökokouksessa. Myös hallituksen jäsenehdokkaat sekä yhtiön tilintarkastajat olivat läsnä yhtiökokouksessa.

Tilintarkastaja

Yhtiön tilintarkastajana toimi vuonna 2019 tilintarkastusyhteisö PricewaterhouseCoopers ja päävastuullisena tilintarkastajana Markku Katajisto. Vuoden 2019 aikana maksetut tilintarkastuspalkkiot olivat yhteensä 0,3 miljoonaa euroa ja muista

palveluista maksetut palkkiot yhteensä 0,2 miljoonaa euroa.

Osakkeenomistajien nimitystoimikunta

Finnairin varsinainen yhtiökokous 2013 päätti pysyvän osakkeenomistajien nimitystoimikunnan perustamisesta. Nimitystoimikunnan toimikausi jatkuu toistaiseksi. Aikaisemmin vuodesta 2008 lähtien nimitystoimikunta perustettiin yhtiökokouksissa aina vuodeksi kerrallaan.

Nimitystoimikunnan tehtävänä on valmistella ja esitellä varsinaiselle yhtiökokoukselle ja tarvittaessa ylimääräiselle yhtiökokoukselle ehdotus hallituksen kokoonpanosta ja hallituksen jäsenten palkitsemisesta. Lisäksi toimikunnan tehtävänä on etsiä hallituksen jäsenten seuraajaehdokkaita. Toimikunnan tulee toimittaa ehdotuksensa yhtiön hallitukselle vuosittain tammikuun 31. päivään mennessä.

Nimitystoimikunta koostuu neljästä jäsenestä, jotka nimitetään vuosittain. Yhtiön kolme suurinta osakkeenomistajaa ovat

kukin oikeutettuja nimeämään yhden jäsenen. Yhtiön kulloinenkin hallituksen puheenjohtaja toimii nimitystoimikunnan neljäntenä jäsenenä. Nimitystoimikunta valitsee puheenjohtajan keskuudestaan. Nimeämiseen oikeutetut yhtiön suurimmat osakkeenomistajat määräytyvät vuosittain yhtiön osakasluetteloon syyskuun ensimmäisenä arkipäivänä rekisteröityinä olevien omistustietojen perusteella. Osakasluetteloa ylläpitää Euroclear Finland Oy. Jos osakkeenomistaja päättää olla käyttämättä nimitysoikeuttaan, oikeus siirtyy seuraavaksi suurimmalle osakkeenomistajalle.

Finnair ei maksa nimitystoimikunnan jäsenille palkkioita heidän osallistumisestaan toimikunnan työhön. Jäsenillä on kuitenkin oikeus kulukorvaukseen yhtiön matkustussäännön mukaan. Lisäksi yhtiö vastaa toimikunnan tehtävässään käyttämien ulkopuolisten asiantuntijoiden kustannuksista.

Nimitystoimikunnan työjärjestys on saatavilla yhtiön [verkkosivuilla](#).

2018 nimitystoimikunta

Vuonna 2018 nimitystoimikunnan muodostivat syyskuun 2018 ensimmäisen arkipäivän suurimman, toiseksi suurimman ja kolmanneksi suurimman osakkeenomistajan eli Suomen valtion, Kevan ja Etola Oy:n (tytäryhtiöidensä Tiiviste-Group Oy:n ja Etra Invest Oy:n kautta) edustajat sekä Finnairin hallituksen puheenjohtaja. Osakkeenomistajien nimitystoimikunnan jäseninä toimivat:

- Minna Pajumaa, s. 1963, finanssineuvos, valtioneuvoston kanslia, omistajaohjausosasto (pj.)
- Robin Backman, s. 1971, salkunhoitaja, Keva
- Mikael Etola, s. 1977, toimitusjohtaja, Etola Oy
- Jouko Karvinen, s. 1957, Finnairin hallituksen puheenjohtaja.

Toimikunta kokoontui kaksi kertaa, ja osallistumisprosentti oli 100. Lisäksi nimitystoimikunta piti useita puhelinkokouksia sekä haastatteli hallitusehdokkaita. Nimitystoimikunta antoi 31.1.2019 Finnairin hallitukselle ehdotuksensa 20.3.2019 pidettävää varsinaista yhtiökokousta varten. Ehdotukset ovat nähtävissä yhtiön [verkkosivuilla](#).

2019 nimitystoimikunta

Vuonna 2019 nimitystoimikunnan muodostivat syyskuun 2019 ensimmäisen arkipäivän suurimman, kolmanneksi suurimman ja neljänneksi suurimman osakkeenomistajan eli Suomen valtion, Keskinäisen työeläkevakuutusyhtiö Varman ja Etola Oy:n (tytäryhtiöidensä Tiiviste-Group Oy:n ja Etra Invest Oy:n kautta) edustajat sekä Finnairin hallituksen puheenjohtaja. Osakkeenomistajien nimitystoimikunnan jäseninä toimivat:

- Minna Pajumaa, s. 1963, finanssineuvos, valtioneuvoston kanslia, omistajaohjausosasto (pj.)
- Timo Sallinen, s. 1970, sijoitusjohtaja, Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varma
- Mikael Etola, s. 1977, toimitusjohtaja, Etola Oy
- Jouko Karvinen, s. 1957, Finnairin hallituksen puheenjohtaja.

Toimikunta kokoontui kerran vuonna 2019, ja osallistumisprosentti oli 100. Nimitystoimikunta antoi 27.1.2020 Finnairin hallitukselle ehdotuksensa 18.3.2020 pidettävää varsinaista yhtiökokousta varten. Ehdotukset ovat nähtävissä yhtiön [verkkosivuilla](#).



HALLITUS

Finnairin hallituksen puheenjohtajan ja jäsenet valitsee yhtiön varsinainen yhtiökokous. Yhtiöjärjestyksen mukaan hallitukseen kuuluu puheenjohtajan lisäksi neljästä yhdeksään jäsentä. Hallitus valitsee keskuudestaan varapuheenjohtajan. Hallitusten jäsenten toimikausi päättyy vaalia seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä.

Osakeyhtiölain mukaan hallitus edustaa yhtiön kaikkia osakkeenomistajia ja sen on huolellisesti toimien edistettävä yhtiön etua. Hallitus on vastuussa osakkeenomistajille yhtiön asianmukaisesta hallinnosta ja toiminnan järjestämisestä.

Hallitus on yhtiön hallinnon osalta vastuussa erityisesti yhtiön taloudellisen raportoinnin luotettavuudesta sekä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien tehokkuuden varmistamisesta. Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteitä kuvataan jäljempänä tässä selvityksessä. Hallituksella on laajaa yleistä

pätevyyttä yhtiön hallinnosta, koska sillä on pätevyyttä kaikilta alueilta, jotka eivät kuulu yhtiön muiden hallintoelinten toimivaltaan.

Hallituksen päätehtävät:

- hyväksyy yhtiön strategiset tavoitteet ja valvoo tavoitteiden saavuttamista
- huolehtii yhtiön hallinnon ja sen toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä
- vahvistaa yhtiön toiminnassa noudatettavat arvot ja ylemmän tason politiikat
- seuraa ja arvioi yhtiön kirjanpidon, taloudellisen raportointijärjestelmän ja riskienhallintajärjestelmän tehokkuutta
- hyväksyy strategisesti tärkeät hankkeet, liiketoimintasuunnitelmat ja kumppanuudet sekä muut toimitusjohtajan päätöksentekovaltuudet

ylittävät päätökset

- päättää takauksista ja muista ulkoisista sitoumuksista
- nimittää ja erottaa toimitusjohtajan ja muut johtoryhmän jäsenet sekä arvioi heidän suoriutumistaan ja päättää heidän palkitsemisesta, osallistuu lisäksi johdon seuraaja-suunnitteluun
- päättää yhtiön henkilöstöpolitiikasta ja palkitsemisen pääperiaatteista sekä arvioi niitä säännöllisesti
- arvioi omaa työskentelyään vuosittain
- laatii ja hyväksyy hallituksen ja sen valiokuntien työjärjestykset sekä vahvistaa sisäisen tarkastuksen sekä riski- ja vaatimustenmukaisuustoiminnon työjärjestykset.

Hallituksen työjärjestys on kokonaisuudessaan saatavilla Finnairin [verkkosivuilla](#).



HALLITUKSEN JÄSENET VUONNA 2019



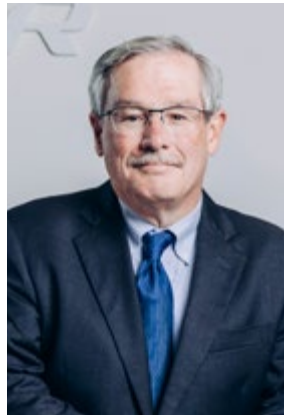
Jouko Karvinen
+
s. 1957, DI
Finnairin hallituksen puheenjohtaja maaliskuusta 2017 alkaen ja hallituksen jäsen maaliskuusta 2016 alkaen
Päätoimi:
Hallitusammattilainen
Keskeiset luottamustehtävät:
IMD Business Schoolin (Lausanne, Sveitsi) säätiön ja hallintoneuvoston jäsen.



Tiina Alahuhta-Kasko
+ H
s. 1981, KTM
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2019 alkaen
Päätoimi:
Toimitusjohtaja, Marimekko Oyj
Keskeiset luottamustehtävät:
-



Colm Barrington
I
s. 1946, MA (Econ)
Finnairin hallituksen varapuheenjohtaja ja jäsen vuodesta 2017 alkaen
Päätoimi:
Toimitusjohtaja ja hallituksen jäsen, Fly Leasing Limited
Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, Hibernia REIT plc



Montie Brewer
US T
s. 1957, BA (Business Administration)
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2018 alkaen
Päätoimi:
Hallitusammattilainen
Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, Allegiant Travel Company



Mengmeng Du
CN H
s. 1980, M.Sc. (Econ), M.Sc. (Tietojenkäsittelytiede)
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2017 alkaen
Päätoimi:
Digitaalinen neuvonantaja, hallitusammattilainen
Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, Skandia, Netonnet Group ja Saminvest.



Jukka Erlund
+ T
s. 1974, KTM, eMBA
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2019 alkaen
Päätoimi:
Talous- ja rahoitusjohtaja, CFO, Kesko Oyj
Keskeiset luottamustehtävät:
Kaupan liiton vero- ja talouspoliittisen valiokunnan puheenjohtaja, Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n talous- ja verovaliokunnan jäsen, Keskinäisen työeläkevakuutusyhtiö Varman hallintoneuvoston jäsen



Henrik Kjellberg
SE T
s. 1971, M.Sc. (Econ.)
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2018 alkaen
Päätoimi:
Toimitusjohtaja, Awaze
Keskeiset luottamustehtävät:
-



Jaana Tuominen
+ H
s. 1960, DI
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2014 alkaen
Päätoimi:
Toimitusjohtaja, Fiskars Oyj Abp
Keskeiset luottamustehtävät:
-



Maija-Liisa Friman (20.3.2019 saakka)
+ T
s. 1952, DI
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2012 alkaen ja 20.3.2019 saakka
Päätoimi:
Hallitusammattilainen
Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, Essity AB ja Arvopaperi-markkinayhdistys



Jonas Mårtensson (20.3.2019 saakka)
SE H
s. 1977, M.Sc. (Business Admin)
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2017 alkaen ja 20.3.2019 saakka
Päätoimi:
Toimitusjohtaja, Mojang
Keskeiset luottamustehtävät:
-

Valiokunnat

- T = Tarkastusvaliokunta
H = Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta



Hallituksen jäsenet ja heidän riippumattomuutensa yhtiöstä

20.3.2019 pidetty Finnairin varsinainen yhtiökokous valitsi hallituksen puheenjohtajaksi Jouko Karvisen ja muiksi jäseniksi Tiina Alahuhta-Kaskon, Colm Barringtonin, Montie Brewerin, Mengmeng Dun, Jukka Erlundin, Henrik Kjellbergin ja Jaana Tuomisen. Hallitus valitsi Colm Barringtonin varapuheenjohtajakseen.

Finnair noudattaa voimassa olevia hallituksen riippumattomuutta koskevia vaatimuksia Suomen lakien ja asetusten sekä hallinnointikoodin mukaisesti. Hallitus katsoo, että kaikki osakkeenomistajien valitsemat jäsenet, Jukka Erlundia lukuun ottamatta, ovat hallinnointikoodin mukaan riippumattomia yhtiöstä. Jukka Erlundin katsotaan olevan riippuvainen yhtiöstä, koska Finnairin asiakaskokemuksesta vastaava johtaja ja johtoryhmän jäsen Piia Karhu on Kesko Oyj:n hallituksen jäsen ja Jukka Erlund on Kesko Oyj:n talous- ja rahoitusjohtaja. Kaikki osakkeenomistajien valitsemat hallituksen jäsenet ovat hallinnointikoodin mukaan riippumattomia suhteessa yhtiön suurimpiin osakkeenomistajiin.

Hallituksen jäsenten ja heidän määräysvaltayhteisöjensä omistus konsernissa

Vuoden 2018 ja 2019 lopussa hallituksen jäsenillä tai heidän määräysvaltayhteisöilään ei ollut osakkeita eikä osakeperusteisia oikeuksia Finnair-konsernin yhtiöissä.

Hallituksen valiokunnat

Hallitus delegoi osan tehtävistään tarkastusvaliokunnalle sekä henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnalle. Hallitus nimittää keskuudestaan valiokunnan jäsenet ja puheenjohtajat. Kummassakin valiokunnassa on oltava vähintään kolme jäsentä.

Kumpikin valiokunta kokoontuu säännöllisesti työjärjestyksensä mukaisesti. Valiokunnat raportoivat työstään hallitukselle säännöllisesti, mutta niillä ei ole itsenäistä päätösvaltaa, ellei hallitus nimenomaisesti ole valtuuttanut niitä päättämään jostain asiasta. Valiokuntien työjärjestykset ovat kokonaisuudessaan nähtävillä Finnairin [verkkosivuilla](#).

Hallituksen ja sen valiokuntien kokousten lukumäärä ja jäsenten osallistumisaste

Jäsen	Hallitus	Tarkastusvaliokunta	Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Jouko Karvinen	9/9		
Tiina Alahuhta-Kasko (jäsen 20.3.2019 alkaen)	7/7		4/4
Colm Barrington	9/9	5/5	
Montie Brewer	9/9	5/5	
Mengmeng Du	9/9		5/5
Jukka Erlund (jäsen 20.3.2019 alkaen)	7/7	4/4	
Henrik Kjellberg	9/9	5/5	
Jaana Tuominen	9/9		5/5
Maija-Liisa Friman (jäsen 20.3.2019 asti)	1/2	1/1	
Jonas Mårtensson (jäsen 20.3.2019 asti)	2/2		1/1



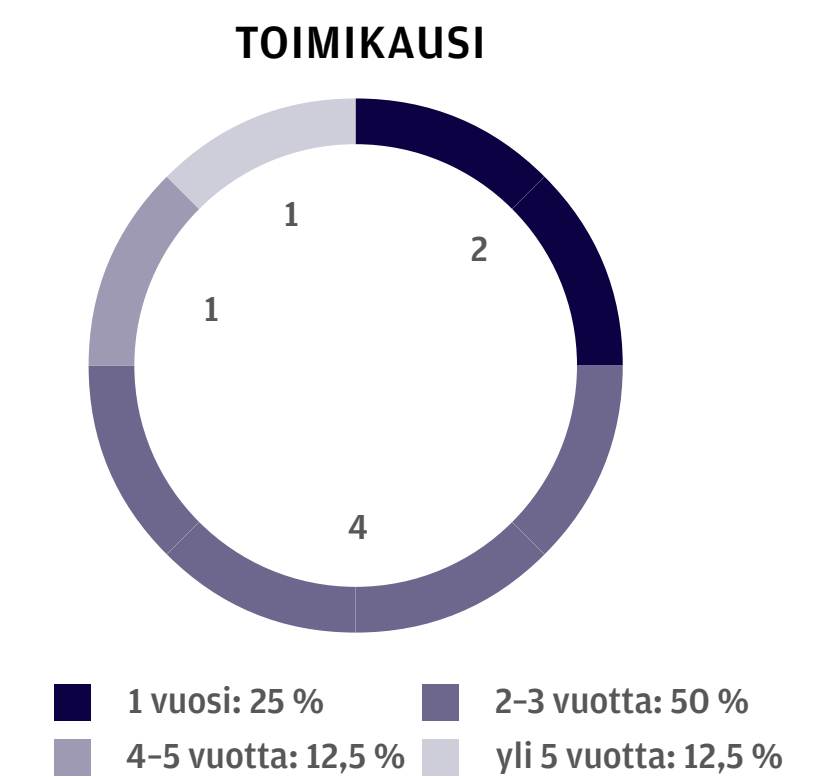
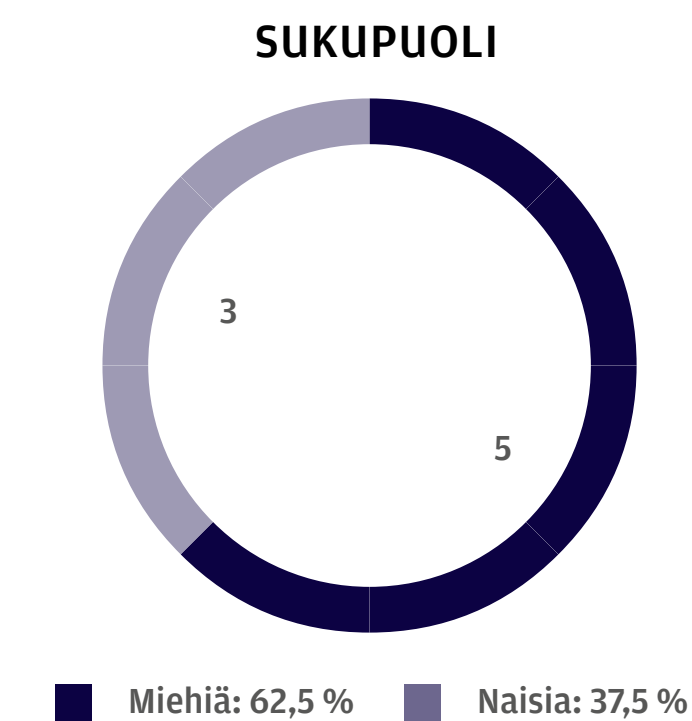
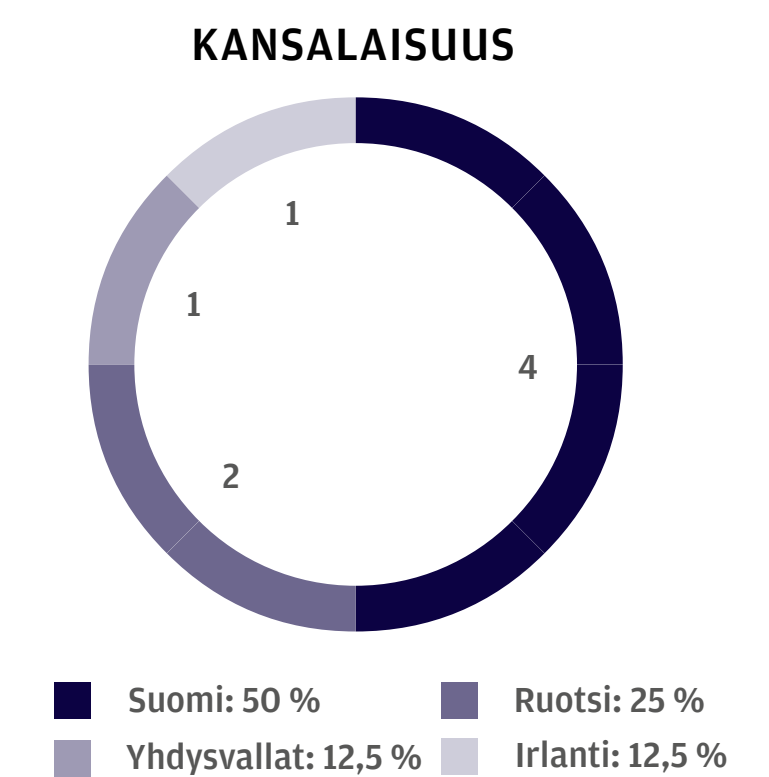
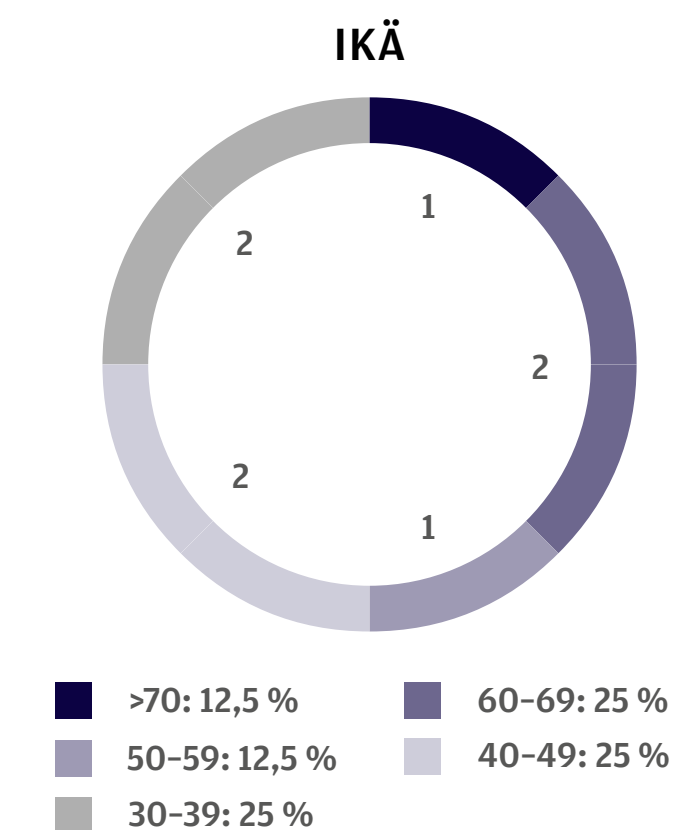
Hallituksen monimuotoisuutta koskevat periaatteet

Hallitus on määritellyt hallituksen monimuotoisuutta koskevat periaatteet, jotka ovat osakkeenomistajien nimitystoimikunnan käytettävissä, kun se valmistelee hallituksen kokoonpanoa koskevaa ehdotustaan yhtiökokoukselle.

Hallituksen monimuotoisuutta koskevat periaatteet ovat:

- Hallituksella on kokonaisuudessaan oltava riittävä osaaminen ja kokemus, jotta se voi hoitaa tehtävänsä huolellisesti ja tehokkaasti ottaen huomioon yhtiön toiminnan laadun, laajuuden ja kansainvälisyyden, yhtiön strategiset tavoitteet sekä liike-elämän ja muun yhteiskunnan muutokset.
- Hallituksen jäsenten tulee kyetä toimimaan yhteistyössä muiden jäsenten sekä yhtiön johdon kanssa.
- Hallituksen jäsenillä tulisi olla toisiaan täydentävä koulutus ja osaaminen sekä kokemusta erilaisilta yhtiön kannalta tärkeiltä toimialoilta.
- Hallituksen jäsenillä tulisi olla kokemusta hallitustyöskentelystä ja johtotehtävissä toimimisesta elinkeinoelämässä tai muilla yhteiskunnan alueilla.
- Hallituksessa tulee olla sekä miehiä että naisia ainakin 40 prosenttia. Hallituksen kokoonpanon tulisi olla monimuotoinen myös ikäjakauman, toimikauden pituuden ja kulttuuritaustan suhteen.
- Hallituksen kokoonpanon uudistamisessa tulisi varmistaa riittävä jatkuvuus, mutta yksittäisen jäsenen yhtäjaksoinen toimikausi ei saa kuitenkaan olla yli 10 vuotta.

Hallituksen monimuotoisuus





TARKASTUS- VALIOKUNTA

Tarkastusvaliokunta avustaa hallitusta taloudelliseen raportointiprosessiin ja valvontaan liittyvien tehtävien hoitamisessa Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodissa tarkastusvaliokunnille määritettyjen velvollisuuksien mukaisesti.

Tarkastusvaliokunta seuraa ja arvioi yhtiön taloudellista raportointiprosessia sekä yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien sekä sisäisen tarkastuksen tehokkuutta. Valiokunta seuraa lakisääteistä tilintarkastusta ja arvioi tilintarkastajan riippumattomuuden. Lisäksi tarkastusvaliokunta seuraa ja arvioi prosesseja, joiden tavoitteena on varmistaa lakien ja säännösten noudattaminen.

Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodin mukaan tarkastusvaliokunnan jäsenillä on oltava valiokunnan tehtäväalueen edellyttämä pätevyys ja vähintään yhdellä jäsenellä tulee olla asiantuntemusta erityisesti laskentatoimen tai tarkastuksen alalla.

Tarkastusvaliokunnan päätehtävät:

- valvoo yhtiön taloudellista tilaa
- seuraa ja arvioi taloudellista raportointiprosessia
- seuraa ja arvioi yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien sekä sisäisen tarkastuksen tehokkuutta
- seuraa tilinpäätösten lakisääteistä tilintarkastusta
- seuraa ja arvioi lakisääteisen tilintarkastajan riippumattomuutta erityisesti tämän tarjoamien lisäpalveluiden osalta
- valmistelee tilintarkastajien valintaa ja palkkioita koskevat hallituksen ehdotukset varsinaiselle yhtiökokoukselle
- käsittelee tilintarkastajan ja sisäisen

tarkastajan suunnitelmat ja raportit

- seuraa ja arvioi lähipiiritoimia sekä näihin liittyvien hallinnointi- ja tiedonantovaatimusten noudattamista
- käsittelee yhtiön selvityksen hallinto- ja ohjausjärjestelmästä
- valmistelee hallituksen päätettäväksi yhtiön riskienhallintapolitiikat
- seuraa IT-turvallisuuteen liittyviä prosesseja ja riskejä
- valmistelee hallituksen käsiteltäväksi päätökset merkittävistä muutoksista yhtiön kirjanpitoperiaatteissa tai konsernin varojen arvostuksessa
- arvioi yhtiön vaatimustenmukaisuusjärjestelmien tehokkuutta
- pitää yhteyttä tilintarkastajaan.

Valiokunnan jäsenten lisäksi valiokunnan kokouksiin osallistuvat myös toimitusjohtaja ja talousjohtaja sekä tilintarkastaja. Yhtiön lakiasiainjohtaja toimii valiokunnan sihteerinä. Muita johtajia osallistuu kokouksiin tarkastusvaliokunnan kutsumana.

Tarkastusvaliokunta vuonna 2019

20.3.2019 pidetyn varsinaisen yhtiökokouksen jälkeen hallitus valitsi keskuudestaan tarkastusvaliokunnan puheenjohtajaksi Jukka Erlundin sekä jäseniksi Colm Barringtonin, Montie Brewerin ja Henrik Kjellbergin. Yhtiökokoukseen saakka tarkastusvaliokuntaan kuuluivat puheenjohtaja Maija-Liisa Friman sekä jäseninä Colm Barrington, Montie Brewer ja Henrik Kjellberg. Tarkastusvaliokunta kokoontui viisi kertaa ja osallistumisprosentti oli 100.



HENKILÖSTÖ- JA PALKITSEMIS- VALIOKUNTA

Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta avustaa hallitusta yhtiön toimitusjohtajan ja muun ylimmän johdon palkitsemiseen, suorituksen arviointiin, nimityksiin sekä seuraajasuunnitteluun liittyvissä asioissa. Valiokunta avustaa hallitusta myös koko konsernin palkitsemisperiaatteiden ja muiden henkilöstöperiaatteiden valmistelussa ja arvioinnissa. Hallituksen antaman valtuutuksen nojalla valiokunta arvioi ja vahvistaa lyhyen aikavälin kannustinpalkkiotavoitteiden toteutumisen sekä hyväksyy kannustimien maksatuksen toimitusjohtajalle ja muulle ylimmälle johdolle.

Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan päätehtävät:

Valiokunta valmistelee seuraavat asiat hallitukselle:

- yhtiön palkitsemiseen liittyvät keskeiset periaatteet ja käytännöt
- Finnairin toimitusjohtajan palkitseminen sekä muut toimisuhteen ehdot sekä toimitusjohtajalle raportoidun johtoryhmän palkitseminen ja muut työsuhteen ehdot

- toimitusjohtajan ja johtoryhmän kannustin- ja sitouttamisjärjestelmät
- toimitusjohtajan ja johtoryhmän suoriutumisen arviointi
- toimitusjohtajan ja johtoryhmän nimitysasiat
- johtoryhmän kokoonpano ja vastuut
- toimitusjohtajan ja johtoryhmän seuraajasuunnittelu ja johdon kehittäminen
- henkilöstöstrategian arviointi ja keskeiset henkilöstöjohtamisen kehittämishankkeet
- osakepohjaiset kannustinjärjestelmät
- toimielinten palkitsemispolitiikan esittäminen yhtiökokoukselle
- vuosittainen palkitsemisraportointi kulloinkin voimassa olevan Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodin suositusten mukaisesti.

Valiokunnan jäsenten lisäksi valiokunnan kokouksiin osallistuvat myös toimitusjohtaja ja henkilöstöjohtaja. Yhtiön lakiasiainjohtaja toimii valiokunnan sihteerinä.

Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta vuonna 2019

20.3.2019 pidetyn varsinaisen yhtiökokouksen jälkeen hallitus valitsi keskuudestaan henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan puheenjohtajaksi Jaana Tuomisen sekä jäseniksi Mengmeng Dun ja Tiina Alahuhta-Kaskon. Yhtiökokoukseen saakka henkilöstö- ja palkitsemisvaliokuntaan kuuluivat puheenjohtaja Jaana Tuominen sekä jäseninä Mengmeng Du ja Jonas Mårtensson. Valiokunta kokoontui viisi kertaa ja osallistumisprosentti oli 100.



Investointien ohjausryhmä toimii johtoryhmään tulevia investointipäätöksiä valmistelevana toimielimenä sekä käyttää hyväksymisvaltuuksia tietyn rajan alittavien investointien osalta. Investointien ohjausryhmän puheenjohtajana toimii yhtiön talousjohtaja.

```
graph TD; H[Hallitus] <--> TJ[Toimitusjohtaja]; TJ --- R[Riski- ja vaatimusten mukaisuustoiminto]; TJ --- ST[Sisäinen tarkastus]; TJ --- J[Johtoryhmä]; J --- L[Asiakaskokemus, Operatiivinen yksikkö, Kaupallinen yksikkö, Digitaaliset palvelut, Henkilöstö ja kulttuuri, Talous, Strategia, Viestintä ja yhteiskuntavastuu, Lakiasiat];
```

Hallitus

Toimitusjohtaja

Riski- ja vaatimusten mukaisuustoiminto

Sisäinen tarkastus

Johtoryhmä
Asiakaskokemus, Operatiivinen yksikkö, Kaupallinen yksikkö, Digitaaliset palvelut, Henkilöstö ja kulttuuri, Talous, Strategia, Viestintä ja yhteiskuntavastuu, Lakiasiat



Turvallisuusasioiden ohjausryhmä vastaa Finnairin turvallisuusohjeistuksen ja periaatteiden arvioinnista ja seuraa turvallisuusohjeistuksen ja tavoitteiden toteutumista käytännössä. Turvallisuusasioiden ohjausryhmä arvioi lento- ja yritysturvallisuutta ja niihin liittyvien vaatimusten hallintajärjestelmiä ja varmistaa, että turvallisuustavoitteiden saavuttamiseen on kohdistettu riittävät resurssit. Johtoryhmän puheenjohtajana toimii yhtiön operatiivinen johtaja, ja se kokoontuu vähintään neljä kertaa vuodessa.

Johtokunta

Finnairin johtokunta on pääasiassa viestintä- ja yhteistyöfoorumi, jonka kautta henkilöstö voi osallistua yhtiön hallintoon erityisesti henkilöstöä koskevissa asioissa. Johtokunta keskustelee myös Finnairin henkilöstöä koskevien yhtiön strategisten tavoitteiden ja kehitysprojektien toteutamisesta sekä yhtiön liiketoimintasuunnitelmista, taloudellisesta tilanteesta, operatiivisen toiminnan laadusta ja asiakas-tyytyväisyydestä. Johtokunta muodostuu johtoryhmän jäsenistä, eräistä muista ylimmän johdon edustajista sekä kaikkien

henkilöstöryhmien edustajista. Vuonna 2019 Finnairin johtokunta kokoontui seitsemän kertaa.

Finnairin tytäryhtiöhallinto

Merkittävimpien tytäryhtiöiden hallitusten jäsenet valitaan Finnair-konsernin johtoon kuuluvista henkilöistä sekä eräissä tytäryhtiöissä myös henkilöstöryhmien ehdottamista edustajista. Finnairin tytäryhtiöt on esitelty tilinpäätöksen 2019 liitetiedossa 4.2.

Merkittävien kumppanuuksien hallinnointi

Finnair on osakkaana 40 prosentin omistusosuudellaan Nordic Regional Airlines Oy:n omistavassa Nordic Regional Airlines AB:ssä (31.12.2019). 60 prosenttia Nordic Regional Airlines AB:stä omistaa Danish Air Transport (DAT). Nordic Regional Airlines Oy on suomalainen alueelliseen lentämiseen erikoistunut lentoyhtiö, joka operoi ATR-potkuriturbiinikoneita sekä Embraer 190 -lentokoneita. Sen reitti-verkosto on yhteensovitettu Finnairin Euroopan lentojen ja kaukolentojen kanssa. Finnairin vaikutusvalta yhtiössä perustuu osakeomistukseen ja sopimusjärjestelyihin.

Finnair hankkii tiettyjä tärkeitä operatiivisia palveluja strategisilta kumppaneilta, kuten Helsinki-Vantaalla maapalveluita ja rahtiterminaalien palveluita Swissport Finland Oy:ltä ja moottori- ja laitehuollon palveluita SR Technicsiltä, Lufthansa Technikiltä ja Rolls-Roycelta. IT- ja mobiilipalveluissa Finnairin kumppaneita ovat muun muassa Amadeus, IBM ja Apple. Näiden sopimusten kustannus- ja laatutavoitteet on pyritty asettamaan niin, että ne vastaavat vähintään hyvää yleistä markkinatasoa.

Finnair on mukana eräiden **oneworld**-allianssiin kuuluvien lentoyhtiöiden muodostamissa yhteisyrityksissä. Näiden yhteisyritysten tavoitteena on kilpailukyvyyn ja tehokkuuden lisääminen matkustajia hyödyttävällä tavalla. Finnairin vaikutusvalta yhteisyrityksissä perustuu sopimusjärjestelyihin. Yhteisyritysten päätöksenteossa pyritään yksimielisyyteen.

Kaikkien Finnairin palveluntarjoajien odotetaan toimivan Finnairin hankintatoimen eettisten periaatteiden (Supplier Code of Conduct) mukaisesti. Finnairilla on oikeus tarkastaa yhteistyökumppaneidensa

hallintoa ja turvallisuuskäytäntöjä tämän varmistamiseksi.

Finnairin eettiset toimintaohjeet (Code of Conduct) ja hankintatoimen eettiset periaatteet (Supplier Code of Conduct) ovat saatavilla Finnairin [verkkosivuilla](#).



JOHTORYHMÄ
VUONNA 2019



Topi Manner

s. 1974, kauppatieteiden maisteri

Päätoimi:

Toimitusjohtaja 1.1.2019 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:

Varapuheenjohtaja, Suomen
Keskuskauppakamari

Osakeomistus 31.12.2019:

37 538



Nicklas Ilebrand

s. 1980, tietojenkäsittelytieteen
maisteri

Päätoimi:

Strategiajohtaja 1.5.2019 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen puheenjohtaja, Nordea
Kredit 2016–2019 ja Nordea
Hypotek Ab 2016–

Osakeomistus 31.12.2019:

629



Piia Karhu

s. 1976, kauppatieteiden tohtori

Päätoimi:

Asiakaskokemuksesta vastaava
johtaja 1.3.2016 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen jäsen, Kesko Oyj 2018–

Osakeomistus 31.12.2019:

15 117



Johanna Karppi

s. 1968, OTK, VT

Päätoimi:

Henkilöstöjohtaja 1.10.2019 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen jäsen, Finnpiilot
Pilotage Oy

Osakeomistus 31.12.2019:

-



Ole Orvér

s. 1966, kaupallisen alan tutkinto

Päätoimi:

Kaupallinen johtaja 1.5.2019 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:

-

Osakeomistus 31.12.2019:

-



Tomi Pienimäki

s. 1973, tekniikan tohtori,
kauppatieteiden maisteri

Päätoimi:

Chief Digital Officer 1.10.2019
alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:

-

Osakeomistus 31.12.2019:

4 500



Sami Sarelius

s. 1971, OTK

Päätoimi:

Lakiasiaintoimittaja 20.8.2010 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:

-

Osakeomistus 31.12.2019:

61 135



Jaakko Schildt

s. 1970, insinööri, MBA

Päätoimi:

Operatiivinen johtaja 1.3.2016
alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:

-

Osakeomistus 31.12.2019:

16 165



Mika Stirkkinen

s. 1968, kauppatieteiden maisteri

Päätoimi:

Talousjohtaja 1.7.2019 alkaen,
väliaikainen kaupallinen johtaja
1.1.–30.4.2019

Keskeiset luottamustehtävät:

-

Osakeomistus 31.12.2019:

12 983



Arja Suominen

s. 1958, filosofian maisteri, eMBA

Päätoimi:

Viestintä- ja
yhteiskuntavastuujohtaja 14.3.2011
alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen jäsen, Savonlinnan
Oopperajuhla Oy

Osakeomistus 31.12.2019:

101 140



**Eija Hakakari
(30.9.2019 saakka)**

s. 1961, kasvatustieteen maisteri

Päätoimi:

Henkilöstöjohtaja 1.10.2014–
30.9.2019

Keskeiset luottamustehtävät:

-

Osakeomistus 31.12.2019:

28 866



**Katri Harra-Salonen
(30.9.2019 saakka)**

s. 1969, DI, eMBA

Päätoimi:

Chief Digital Officer 21.3.2016–
30.9.2019

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen jäsen,
Veho Oy Ab 2016–

Osakeomistus 31.12.2019:

12 440



**Pekka Vähähyyppä
(30.6.2019 saakka)**

s. 1960, kauppatieteiden maisteri,
eMBA

Päätoimi:

Talousjohtaja 17.8.2015–30.6.2019

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen jäsen, A-lehdet Oy
2013–2019, Vincit Oyj 2019–

Osakeomistus 31.12.2019:

77 638

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän
jäsenten suorat ja epäsuorat
osakeomistukset Finnairissa
31.12.2019 on esitetty oheisessa
taulukossa.



KESKEISET TAPAHTUMAT FINNAIRIN HALLINNOSSA VUONNA 2019

Osakkeenomistajat

Finnair Oyj:n omistajaprofiili säilyi ennallaan vuonna 2019. Suurin osakkeenomistaja vuoden lopussa oli Suomen valtio, joka omisti 55,81 prosenttia yhtiön osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Seuraavaksi suurimmat omistajat olivat Keva (4,88 %), Keskinäinen työeläkevaikutusyhtiö Varma (2,55 %) ja Etola Yhtiöt (2,46 %). Hallintarekisteröidyt osakkeenomistajat omistivat tilikauden lopussa 13,92 prosenttia osakkeista. Osakkeenomistajien lukumäärä kasvoi 24 541:stä 27 029:ään 1.1.–31.12.2019 välisenä aikana.

Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidettiin 20.3.2019.

Tytäryhtiöt

Finnair Flight Academy sulautui Finnair Oyj:öön 31.12.2019.

Tilintarkastaja

Yhtiökokous valitsi PricewaterhouseCoopersin uudelleen yhtiön tilintarkastajaksi. PricewaterhouseCoopersin nimittäminen

Finnairin päävastuullinen tilintarkastaja vaihtui tässä yhteydessä tehtäväkiertoa koskevien pakottavien vaatimusten mukaisesti.

Koska PricewaterhouseCoopersin toimikauden enimmäiskesto tulee täyteen vuonna 2021, yhtiön hallituksen tarkastusvaliokunta kilpailutti tilintarkastuksen vuonna 2019. Hallitus päätti tarkastusvaliokunnan suosituksen mukaisesti esittää vuoden 2020 yhtiökokoukselle, että se valitsisi yhtiön tilintarkastusyhteisöksi KPMG:n.

Hallitus

Hallituksen kokoonpano muuttui vuonna 2019, kun kaksi jäsentä jäi pois hallituksesta ja yhtiökokous valitsi kaksi uutta jäsentä heidän tilalleen.

Hallitus ja johtoryhmä työskentelivät vuonna 2019 intensiivisesti yhtiön uuden vision ja strategisten painopistealueiden määrittelemiseksi vuosille 2020–2025. Finnair käynnisti syksyllä 2019 uuden kestävän ja kannattavan kasvun strategiansa.

Johtoryhmä

Johtoryhmän kokoonpano muuttui vuonna 2019 oleellisesti, kun uusi toimitusjohtaja, talousjohtaja, digitaalisista palveluista vastaava johtaja, kaupallinen johtaja, henkilöstöjohtaja ja strategiajohtaja aloittivat tehtävissään. Päivittäisten toimintojen, asiakaspalvelun, digitaalisten palvelujen, henkilöstöasioiden, talouden, hallinnon ja sisäisen valvonnan sekä muiden konsernitoimintojen johtamisen ja kehittämisen lisäksi uudistettu johtoryhmä keskittyi yhtiön uusien arvojen, vision ja strategian määrittelemiseen vuosille 2020–2025.

Yhtiön uusi keskitetty hallinto ja johdon tukitoiminto, hallintotoimisto, muodostettiin vuonna 2019.

Johtokunta

Johtokunnan kokoonpano muuttui vuonna 2019, kun osa henkilöstöryhmistä vaihtoi edustajiaan ja johtoryhmän uudet jäsenet sekä Finnair Tekniikan kuten myös riski- ja vaatimustenmukaisuustoiminnon johtajat aloittivat tehtävissään.

Sisäinen valvonta ja riskienhallinta

Vuoden 2019 aikana vahvistettiin kolmen puolustuslinjan mallin mukaista toimintamallia, jossa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan roolit on selkeästi eriytetty. Riski- ja vaatimustenmukaisuustoiminto (Risk & Compliance) on valvontatoiminto, jonka vastuulla on sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan rakenteiden ja mallin kehittäminen ja ylläpitäminen sekä niissä määriteltyjen politiikkojen, sääntöjen, menettelytapojen ja avainkontrollien toimeenpanon seuranta.

Sisäinen tarkastus

Sisäinen tarkastus suoritti tarkastuksia hallituksen tarkastusvaliokunnassa hyväksytyn vuosisuunnitelman mukaisesti. Sisäinen tarkastus suoritti myös johdon pyynnöstä erillistarkastuksia.



SISÄISEN VALVONNAN JA RISKIENHALLINNAN JÄRJESTELMIEN PÄÄPIIRTEET

Osakeyhtiölain mukaan yhtiön johdon on huolellisesti toimien edistettävä yhtiön etua. Hallitus huolehtii yhtiön hallinnosta ja sen toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä. Hallitus vastaa siitä, että yhtiön kirjanpidon ja varainhoidon valvonta on asianmukaisesti järjestetty. Toimitusjohtaja hoitaa yhtiön juoksevaa hallintoa hallituksen antamien ohjeiden mukaisesti. Toimitusjohtaja vastaa siitä, että yhtiön kirjanpito on lain mukainen ja varainhoito luotettavalla tavalla järjestetty.

Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimenpiteet ovat olennainen osa johdon kokonaisvastuuta sen varmistamiseksi, että yhtiön liiketoiminnalliset tavoitteet saavutetaan. Poikkeamat tavoitteisiin nähden voidaan ehkäistä tai havaita mahdollisimman varhaisessa vaiheessa tehokkaiden sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien avulla. Hallitus vastaa yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien tehokkuuden seurannasta ja arvioinnista.

Finnairin sisäisen valvonnan rakenne ja malli on määritelty, ja siihen kuuluvat yhtiön sisäiset politiikat, säännöt, menettelytavat

ja avainkontrollit. Rakennetta ja mallia kehitetään ja ylläpidetään järjestelmällisesti sisäisen valvonnan järjestelmän tehokkuuden varmistamiseksi. Sisäisellä valvonnalla varmistetaan, että toiminta on tehokasta,

että riskit tunnistetaan asianmukaisesti ja että niitä mitataan ja lievennetään riittävästi, että liiketoimintaa harjoitetaan harkiten turvaten yhtiön varat, että hallinnolliset ja kirjanpitoa koskevat menettelytavat ovat

luotettavat, että taloudellinen ja muu (niin sisäinen kuin ulkoinen) raportointi on luotettavaa ja että lakeja, määräyksiä, valvontaviranomaisen vaatimuksia sekä Finnairin sisäisiä politiikkoja ja sääntöjä noudatetaan.

ROOLIT SISÄISEN VALVONNAN JA RISKIENHALLINNAN JÄRJESTELMIEN KÄYTÄNNÖN TOTEUTTAMISESSA





Hallinnon ensisijainen periaate on noudattaa kolmen puolustuslinjan mallia, jossa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan roolit ja vastualueet on selkeästi eriytetty. Asianmukainen kolmen puolustuslinjan mallin mukainen toteutus varmistaa tehtävien eriyttämisen riskienhallinnan sekä tämän toiminnan valvomisen välillä.

- Ensimmäisessä puolustuslinjassa liike-toimintayksiköt ja konsernitoiminnot vastaavat riskeistä ja siten valvontatoimenpiteiden ja riskienhallinnan toteuttamisesta osana jokapäiväisiä johtamiskäytäntöjä.
- Toisessa puolustuslinjassa riski- ja vaatimustenmukaisuustoiminto (Risk & Compliance) on valvontatoiminto, jonka vastuulla on sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan rakenteiden ja mallin kehittäminen ja ylläpitäminen sekä niissä määriteltyjen politiikkojen, sääntöjen, menettelytapojen ja avainkontrollien toimeenpanon seuranta.
- Kolmannessa puolustuslinjassa sisäinen tarkastus suorittaa tarkastuksia ja tuottaa yhtiön hallitukselle riippumattonta arviointia yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien tehokkuudesta ja kypsyydestä.

Taloudelliseen raportointiprosessiin liittyvät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Taloudelliseen raportointiin liittyvät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmät on suunniteltu siten, että ne tuottavat riittävän varmuuden taloudellisen raportoinnin ja tilinpäätösten laatimisen luotettavuudesta sekä varmistavat, että soveltuvia lakeja ja pörssiyhtiöitä koskevia muita säännöksiä on noudatettu. Finnairin taloudelliseen raportointiprosessiin liittyvä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan rakenne ja malli perustuvat COSO-viitekehukseen, joka koostuu viidestä pääelementistä: valvontaympäristöstä, riskien arvioinnista, valvontatoimenpiteistä, tiedonkulusta ja viestinnästä sekä seurannasta ja kehittämisestä.

Valvontaympäristö

Valvontaympäristö muodostaa perustan yhtiön sisäisen valvonnan järjestelmälle. Valvontaympäristöön sisältyvät yrityskulttuuri ja arvot sekä selkeä ja läpinäkyvä organisaatorakenne. Finnairin sisäisen valvonnan rakenne ja malli muodostavat

valvontaympäristön keskeisen elementin ja koostuvat eettisistä toimintaohjeista, politiikoista, standardeista, säännöistä ja manuaaleista sekä näihin liittyvistä avainkontrolleista.

Taloudellisen raportointiprosessin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan asianmukaisessa toimimisessa selkeät roolit ja vastuut ovat olennaisia. Riskeistä ja riskienhallinnan toimenpiteistä vastaavat ensimmäisessä puolustuslinjassa liiketoimintayksiköt ja talouden toiminto sekä tietyt muut konsernitoiminnot, kun taas Risk & Compliance -valvontatoiminto toisessa puolustuslinjassa avustaa ensimmäistä puolustuslinjaa riskien tunnistamisessa ja arvioinnissa, valvontatoimenpiteiden määrittämisessä sekä valvoo valvontatoimenpiteiden ja riskienhallinnan toteuttamista. Kolmannessa puolustuslinjassa sisäinen tarkastus tuottaa yhtiön hallitukselle riippumatonta arviointia hallinnon, riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan tehokkuudesta.

Riskien arviointi

Riskejä tunnistetaan ja analysoidaan jatkuvasti osana riskienhallintaprosessia. Riskienhallinta on olennainen osa liiketoi-

mintaa. Riskien arvioinnin tekeminen osana liiketoimintaa parantaa riskiarviointien merkityksellisyyttä ja laatua. Päävastuu taloudellisen raportointiprosessin riskiarviointien tekemisestä on liiketoimintayksiköillä ja konsernitoiminnoilla eli ensimmäisellä puolustuslinjalla. Business controllerit ja financial controllerit sekä muu taloushallinnon palvelukeskuksen henkilöstö toteuttavat jatkuvaa taloudellisen raportoinnin prosesseihin liittyvää riskien arviointia osana työtään.

Kolmen puolustuslinjan mallin mukaisesti Risk & Compliance -toiminnon tehtävänä on kehittää ja ylläpitää Finnairin riskienhallinnan rakennetta ja mallia.

Valvontatoimenpiteet

Finnairissa on laadittu taloudellisen raportoinnin manuaalit ja ohjeet, joita tulee noudattaa koko organisaatiossa. Manuaalit ja ohjeet sisältävät tiedot raportoinnin sisällöstä ja raportointiaikatauluista, ja niiden tavoitteena on lisätä taloudellisen raportointiprosessin valvottavuutta sekä varmistaa, että taloudellinen raportointi täyttää IFRS:n vaatimukset ja muut soveltuvat vaatimukset.



Taloudelliseen raportointiin liittyviä riskejä hallitaan valvontatoimenpiteillä, joiden tarkoituksena on tuoda riittävä varmuus siitä, että osavuosikatsausten ja tilinpäätösten tiedot ovat oikein ja että ne on laadittu lakien, kirjanpitostandardien ja muiden listayhtiöitä koskevien säännösten mukaisesti.

Liiketoimintaprosesseissa käytettävillä valvontatoimenpiteillä varmistetaan taloudellisen raportoinnin näkökulmasta, että mahdolliset virheet tai poikkeamat ehkäistään tai havaitaan ja korjataan. Taloudellisen raportoinnin kontrollit käsittävät liiketoimien aloittamisen, tunnistamisen, mittaamisen, hyväksynnän, kirjaamisen ja raportoinnin sekä taloudellisen tiedon julkaisemisen. Yleiset IT-kontrollit täydentävät talousraportoinnin valvontaa käyttöoikeuksien ja varmuuskopiointien osalta. Vastuualueet on jaettu talouden toiminnossa sen varmistamiseksi, että liiketoiminnan tuloksellisuuden analyysit, mm. toiminnan volyymin, tuottojen, kustannusten, käyttöpääoman ja omaisuuserien analyysit, suoritetaan vaatimusten mukaisesti.

Tiedonkulku ja viestintä

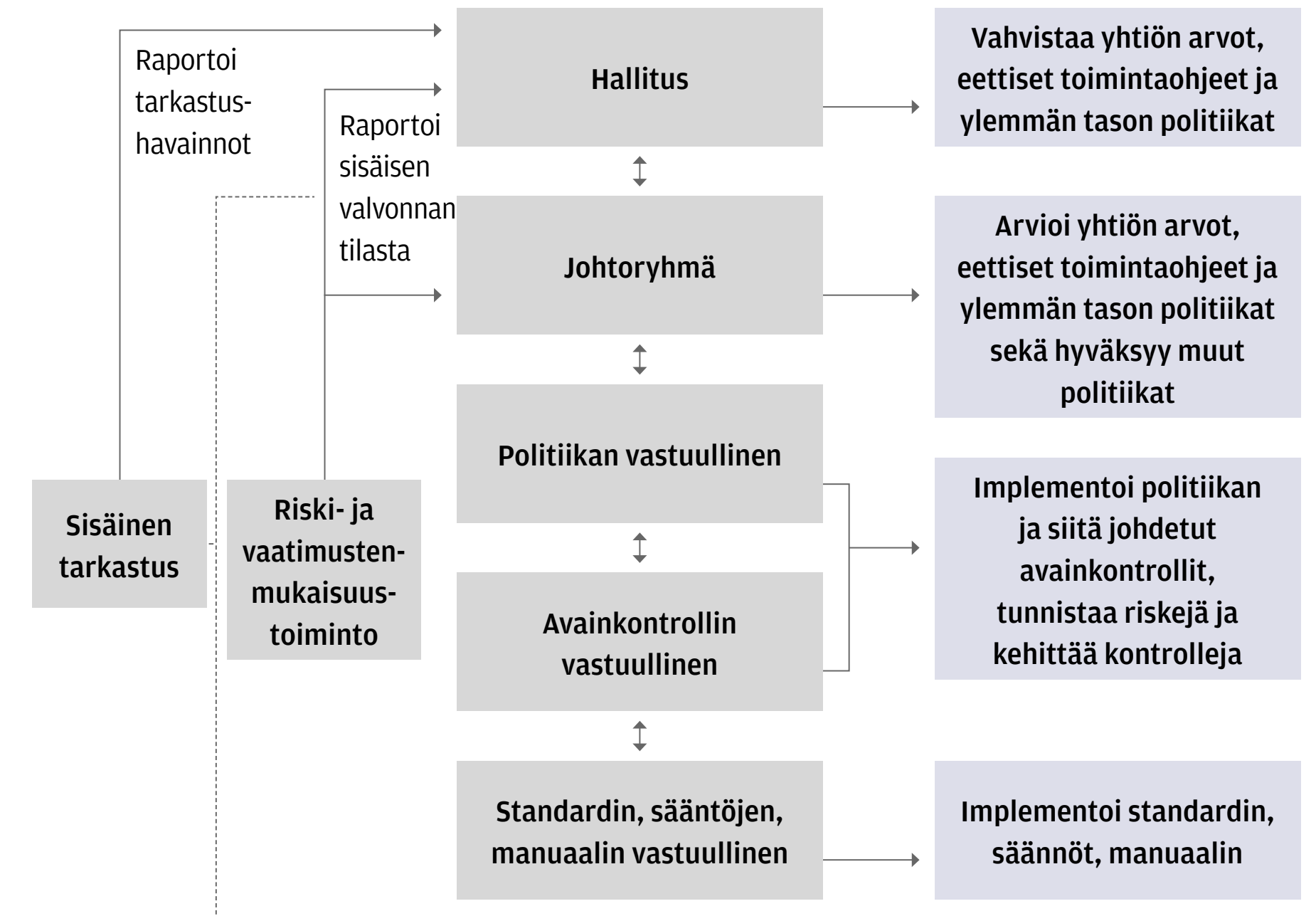
Talouden toiminto vastaa, että taloudellisen raportoinnin manuaalit ja ohjeet ovat ajantasaisia ja että muutoksista tiedotetaan asianomaisia yksiköitä ja toimintoja. Talouden pääprosesseista vastaavat tiedotavat tulevista kansainvälisten laskentastandardien (IAS) muutoksista, uusista laskentaperiaatteista sekä muista raportointivaatimusten muutoksista.

Finnairin tiedonantopolitiikan pääperiaatteet pörssitiedottamisessa ovat luotettavuus, avoimuus, johdonmukaisuus ja tasapuolisuus. Finnair julkistaa tiedotteet ilman aiheutonta viivytystä ja samanaikaisesti sekä markkinoille että kaikille keskeisille sidosryhmilleen.

Seuranta ja kehittäminen

Finnairin liiketoimintayksiköt ja konsernitoiminnot arvioivat säännöllisesti oman vastuualueensa valvonnan ajantasaisuuden ja kypsyystason. Risk & Compliance -valvontatoiminto avustaa Finnairin liiketoimintayksiköitä ja konsernitoimintoja riskien tunnistamisessa ja arvioinnissa, valvontatoimenpiteiden määrittämisessä

VALVONNAN SUUNNITTELUUN, TOTEUTUKSEEN JA SEURANTAAN LIITTYVÄT KESKEISET OSA-ALUEET JA ROOLIT





sekä valvoo valvontatoimenpiteiden ja riskienhallinnan toteuttamista.

Myös sisäinen tarkastus arvioi sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämistä ja tehokkuutta suorittamissaan tarkastuksissa. Tarkastusten tuloksista, tarvittavista korjaavista toimenpiteistä ja niiden toteuttamisesta raportoidaan säännöllisesti johdolle ja hallituksen tarkastusvaliokunnalle.

Sisäinen tarkastus

Finnairin hallitus on perustanut sisäisen tarkastustoiminnon, ja hallituksen tarkastusvaliokunta määrittää sisäisen tarkastuksen vastuut osana valvontatoimintaansa.

Sisäinen tarkastus toimii kolmannessa puolustuslinjassa tuottaen yhtiön hallitukselle riippumatonta arviointia hallinnon, riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan tehokkuudesta.

Finnairin sisäisen tarkastuksen tehtävänä on tuottaa riippumattomia ja objektiivisia varmistus- ja konsultointipalveluita, joilla pyritään luomaan lisäarvoa ja parantamaan

organisaation toimintaa. Järjestelmällisellä ja kurinalaisella riskienhallinta-, valvonta- ja hallintoprosessien arvioinnilla sisäinen tarkastus auttaa organisaatiota hallitsemaan sellaisten tekijöiden vaikutusta, jotka uhkaavat liiketoimintatavoitteiden saavuttamista.

Lähipiiriliiketoimet

Finnairilla on intressiristiriitojen välttämistä koskevat säännöt, jotka koskevat muun muassa Finnair-konsernin ja sen palveluksessa olevien välisiä liiketoimia. Säännöt koskevat myös yhtiön hallituksen jäseniä. Yhtiön kanssa tehtäviin liiketoi- miin on hankittava ennakolta lupa. Luvasta päättää Finnairin johtoryhmä tai, mikäli liike- toimi koskee toimitusjohtajaa tai hallituksen jäsentä, yhtiön hallitus. Lupavaatimus koskee myös liiketoimia, joissa konserniyhtiön vasta- puolena on henkilöstön ja hallituksen jäsenen läheinen tai yhteisö, josta nämä omistavat vähintään 20 prosenttia. Asianosainen ei saa osallistua lupa-asian käsittelyyn johtoryh- mässä tai hallituksessa eikä osallistua yhtiön puolesta liiketoimen valmisteluun, päättämi- seen eikä täytäntöönpanoon.

Johtoryhmän ja hallituksen jäseniltä vaadi- taan lisäksi vuosittain ilmoitus heidän tai heidän läheistensä tai edellä tarkoitettujen yhteisöjen ja Finnairin välillä tilikauden aikana tehdyistä tai seuraavan tilikauden aikana suunnitelluista liiketoimista.

Lupa- ja ilmoitusmenettelyt koskevat vain neuvoteltuja liiketoimia. Menettelyt eivät siten koske esimerkiksi yleisesti saatavilla olevin ehdoin eivätkä henkilökuntaehdoin tehtyjä palvelu- ja tavaraostoja.

Merkittävät lähipiirin ja Finnairin väliset liiketoimet julkistetaan pörssitiedotteella Nasdaq Helsingin sääntöjen mukaisesti.

Lähipiiriasioista on tietoa myös yhtiön tilin- päätöksen liitetiedossa 4.5.

Johdon liiketoimet ja sisäpiirihallinnon keskeiset menettelytavat

Yhtiön sisäpiiritietoa sekä sen johtotehtä- vissä toimivien ja heidän lähipiirinsä liike- toimia Finnairin rahoitusvälineillä hallinnoi- daan markkinoiden väärinkäyttöasetuksen

sekä Nasdaq Helsingin ja yhtiön sisäpiiri- ohjeiden mukaisesti. Yhtiön sisäpiirioh- jetta sovelletaan lisäksi niin kutsuttuihin yhtiön tiedollisessa ytimessä oleviin muihin henkilöihin.

Yhtiö pitää listaa sen johtotehtävissä toimivista henkilöistä sekä heidän lähipii- riinsä kuuluvista henkilöistä ja yhteisöistä, joilla on velvollisuus ilmoittaa yhtiölle ja Finanssivalvonnalle yhtiön rahoitusväli- neitä koskevat liiketoimet kolmen työpäivän kuluessa liiketoimen toteuttamisesta. Yhtiön velvollisuus on julkaista johtohen- kilöiden liiketoimet tiedotteella samassa määräajassa. Johtotehtävissä toimivilla henkilöillä tarkoitetaan Finnair Oyj:n halli- tuksen ja johtoryhmän jäseniä.

Johtotehtävissä toimivia henkilöitä sekä yhtiön tiedollisessa ytimessä olevia henki- löitä koskee kaupankäyntikielto, joka alkaa 30 päivää ennen osavuosi- tai vuositulo- s- julkistusta ja jatkuu julkistuspäivän loppuun asti. Yhtiö voi päättää myös muista kaupan- käyntirajoituksista sekä myöntää niistä poik- keuksia yhtiön sisäpiiriohjeen mukaisesti.



Johtotehtävissä toimivien ja tiedollisessa ytimessä olevien henkilöiden on tehtävä yhtiölle ennakoilmoitus ennen suunnitellun liiketoimen toteuttamista. Lisäksi heillä on mahdollisuus pyytää ennakkoarvio suunnittelemansa liiketoimen lainmukaisuudesta. Ennakoilmoitusvelvollisuuden ja -arviomahdollisuuden tarkoituksena on vähentää riskiä liiketoimista kaupankäyntikiellon aikana tai sellaisena aikana, jona yhtiön hallussa on julkistamatonta sisäpiiritietoa. Ennakoilmoitusvelvollisuus ei vaikuta johtotehtävissä toimivien henkilöiden tai tiedollisessa ytimessä olevien henkilöiden vastuuseen sisäpiiritiedon väärinkäytöstä.

Yhtiön tiedonantopolitiikka edellyttää markkinoiden väärinkäyttöasetuksen mukaisesti, että yhtiö julkistaa sen hallussa olevan sisäpiiritiedon mahdollisimman pian. Sisäpiiritiedon julkistamista saatetaan kuitenkin lykätä, mikäli markkinoiden väärinkäyttöasetuksessa mainitut edel-

lytykset täyttyvät. Sisäpiiritiedon tunnistamisesta sekä tiedon julkistamis- tai lykkäämispäätöksestä vastaa yhtiön tiedonantovaliokunta, johon kuuluvat johtoryhmän jäsenet. Tiedonantovaliokunta arvioi yhtiön hallussa olevaa tietoa yleensä kahdesti kuussa ja muulloinkin tilanteen niin vaatiessa. Mikäli yhtiö lykkää sisäpiiritiedon julkistamista, merkitään yhtiön perustamaan hanke- tai tapahtumakohtaiseen sisäpiirilueteloon ne henkilöt, joilla on pääsy kyseiseen sisäpiiritietoon.

Yhtiön sisäpiirivastaavana toimii lakiasiaintohtaja. Finnairin sisäpiiriohje on saatavilla yhtiön [verkkosivuilla](#).



PALKKA- JA PALKKIOSELVITYS 2019

- 119 Kirje henkilöstö- ja palkitsemis-
valiokunnan puheenjohtajalta
- 120 Johdon palkitsemisperiaatteet ja
päättösentekojärjestys
- 120 Päättösentekojärjestys
- 120 Palkitsemisperiaatteet
- 120 Kannustinohjelmat
- 123 Toimitusjohtajan ja muun johto-
ryhmän muu palkitseminen ja
työsuhteen ehdot

- 124 Toimitusjohtajan ja muun
johtoryhmän palkitseminen
vuonna 2019
- 125 Hallituksen palkkiot vuonna
2019



KIRJE HENKILÖSTÖ- JA PALKITSEMIS- VALIOKUNNAN PUHEENJOHTAJALTA

”FINNAIRIN MENESTYS
PERUSTUU SITOUTUNEISIIN,
OSAABIIN JA HYVINVOIVIIN
TYÖNTEKIJÖIHIN.”

Hyvät osakkeenomistajat,
Strategian toteuttavat finnairilaiset.
Finnairin menestys perustuu sitoutuneisiin,
osaaviin ja hyvinvoiviin työntekijöihin. Työn-
tekijöidemme onnistuminen mahdollistaa
Finnairin kestävän, kannattavan kasvun, ja
strategiamme painottaa aitoa yhdessä teke-
mistä, tavoitteellista johtamista ja uusien,
tehokkaiden toimintatapojen kehittämistä.

Vuoden aikana olemme saaneet Finnairin
johtoryhmään viisi uutta jäsentä toimitus-
johtaja Topi Mannerin lisäksi ja olemme
luottavaisia, että uudistunut johto tulee
saavuttamaan strategian tavoitteet.

Finnairilla on useita kannustinohjelmia
ja niiden toimivuutta arvioidaan vuosit-
tain, jotta ne tukevat Finnairin strate-
gisten tavoitteiden saavuttamista ja ovat
yhtiön osakkeenomistajien edun mukaisia.
Finnairin hallitus päättää vuosittain lyhyen-
ja pitkän aikavälin suoritusmittarit tuleville
suoritusjaksoille. Vuoden 2019 aikana johto-
ryhmälle maksetut lyhyen aikavälin kannus-
tinpalkkiot olivat keskimäärin 18 % henkilön
vuosipalkasta (perustuen 2018 tuloksiin),
missä oli laskua edelliseen vuoteen nähden.
Pitkän aikavälin kannustinpalkkiot puoles-
taan olivat keskimäärin 51 % henkilön

vuosipalkasta (perustuen 2016–2018 tulok-
siin) johtuen merkittävästä käännteestä,
jonka myötä tavoitteet ovat selvästi ylitty-
neet suoritusjakson aikana. Toimitusjohtaja
Topi Manner aloitti Finnairilla 1.1.2019 eikä
täten saanut kannustinpalkkioita perustuen
edellisten vuosien suoritukseen.

Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta on
vuoden aikana myös valmistellut uutta
toimielinten palkitsemispolitiikkaa perus-
tuen uuteen Arvopaperimarkkina-
yhdistys ry:n julkaisemaan Suomen lista-
yhtiöiden hallinnointikoodiin 2020. Uusi
toimielinten palkitsemispolitiikka esitetään
yhtiökokoukselle ja julkaistaan Finnairin
verkkosivuilla. Uuden hallinnointikoodin
mukaisesti myös vuosittainen palkitsemis-
raportointi tullaan jatkossa uudistamaan,
alkaen vuoden 2020 palkitsemisraportista.
Tämä palkka- ja palkkioselvitys on laadittu
edellisen Suomen listayhtiöiden hallinnoin-
tikoodin 2015 mukaisesti ja se kattaa myös
muuta keskeisiä palkitsemisen osa-alueita,
joiden arvelemme kiinnostavan lukijaa.

Jaana Tuominen
henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan
puheenjohtaja





JOHDON PALKITSEMIS- PERIAATTEET JA PÄÄTÖKSENTEKO- JÄRJESTYS

Päätöksentekojärjestys

Hallituksen palkkiot: Finnairin osakkeenomistajien nimitystoimikunta antaa vuosittain ehdotuksensa hallituksen palkkioiksi, joista lopullisesti päättää Finnairin varsinainen yhtiökokous. Yhtiökokouksen päätöksen mukaisesti, hallituksen puheenjohtaja on osakkeenomistajien nimitystoimikunnan jäsen, koska hänen näkemyksensä hallituksen työskentelyyn ja kokoonpanoon on hyvin tärkeä. Hallituksen puheenjohtaja saa osallistua kaikkiin keskusteluihin ja päätöksiin mutta hän ei voi ehdottaa muutoksia voimassa olevaan palkitsemiseen koskien hallituksen puheenjohtajaa.

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkitseminen: Finnairin hallitus päättää toimitusjohtajan ja muiden johtoryhmään kuuluvien henkilöiden palkitsemisperiaatteet yhtiön hallituksen henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan valmistelun pohjalta. Finnairin hallitus päättää myös toimitusjohtajan ja muiden johtoryhmään kuuluvien henkilöiden palkasta, palkitsemisjärjestelmistä ja niihin liittyvistä tavoitteista yhtiön hallituksen henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan valmistelun pohjalta.

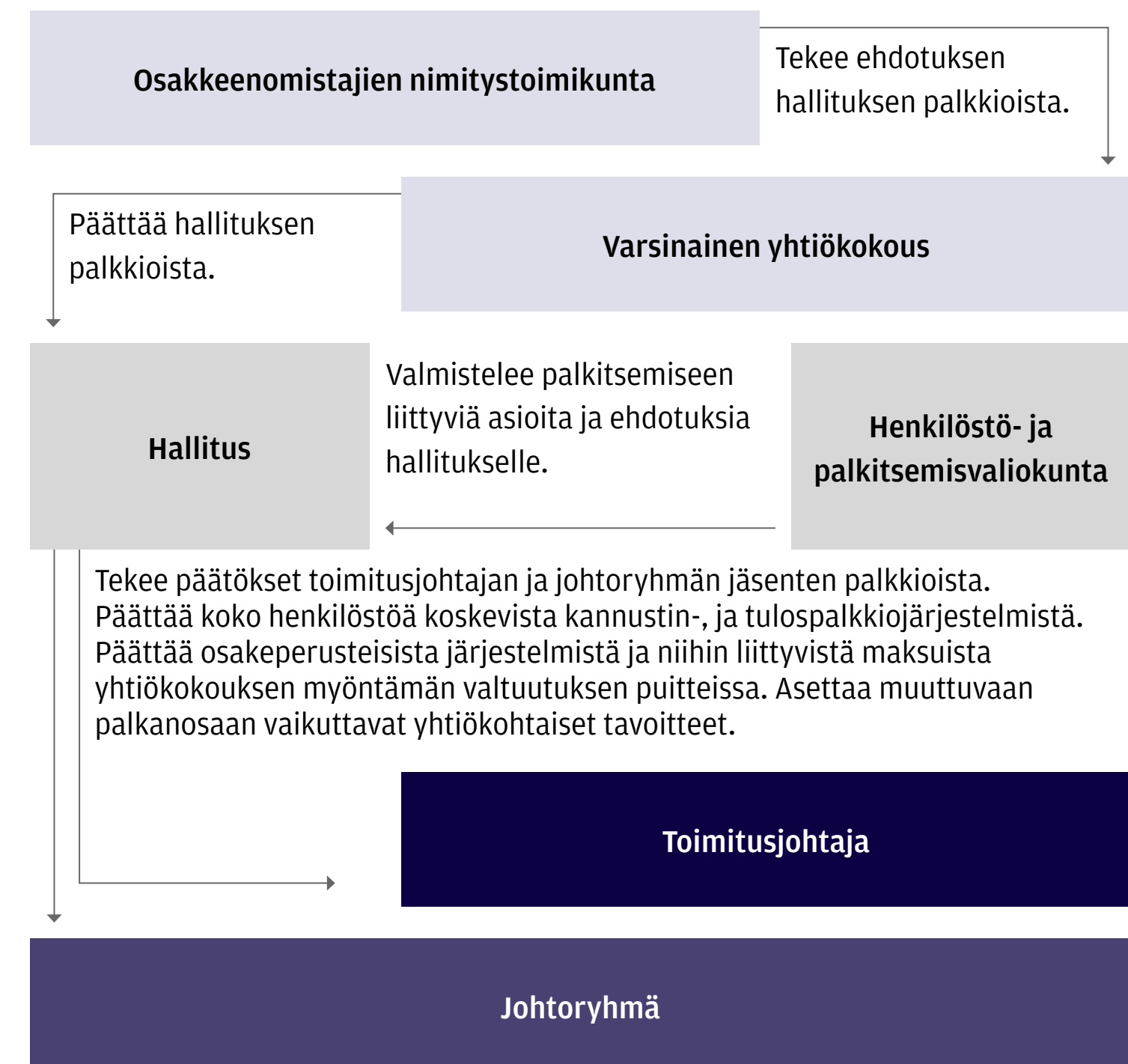
Palkitsemisperiaatteet

Palkitseminen Finnairissa perustuu suoritukseen, oikeudenmukaisuuteen ja kilpailukykyyn. Palkitsemisen tulee tukea Finnairin strategisten tavoitteiden saavuttamista ja yhdenmukaistaa johdon edut yhtiön osakkeenomistajien edun kanssa. Palkitsemisen tulee myös tukea Finnairin arvojen mukaista käyttäytymistä sekä palkita erinomaisesta suorituksesta. Nämä periaatteet ovat yhtenäiset koskien sekä toimitusjohtajaa, johtoryhmää että muuta henkilöstöä.

Kannustinohjelmat

Kannustinohjelmien tavoitteena on ohjata toimintaa tukemaan Finnairin strategisten tavoitteiden saavuttamista. Pitkän aikavälin kannustimilla pyritään sitouttamaan henkilöstöä ja johtoa sekä yhdenmukaistamaan heidän etunsa yhtiön osakkeenomistajien edun kanssa. Finnairin hallitus asettaa toimitusjohtajan ja johtoryhmän suoritustavoitteet. Järjestelmän ehdot antavat Finnairin hallitukselle määritellyt oikeudet asettaa, muuttaa, lykätä ja perua kannustinohjelmia ja niihin liittyviä maksuja.

PALKITSEMISEN PÄÄTÖKSENTEKOJÄRJESTYS





Lyhyen aikavälin kannustinjärjestelmä (STI)

Lyhyen aikavälin kannustinjärjestelmän tarkoituksena on ohjata yksilön ja organisaation suoritusta sekä tukea strategisten hankkeiden nopeaa toteuttamista. Lyhyen aikavälin muuttuvan palkanosan tavoitetaso on tehtäväluokasta riippuen 2,5–30 prosenttia peruspalkasta. Mikäli henkilö ylittää hänelle asetetut tavoitteet merkittävästi, voi kannustinpalkkio olla maksimissaan 5–60 prosenttia vuositason peruspalkasta. Palkkio lasketaan kyseisen suoritusjakson aikana maksetusta peruspalkasta. Kannustinjärjestelmän suoritusjakso on vuoden mittainen. Yhtiön toimitusjohtajan ja muiden johtoryhmän jäsenten kannustinpalkkiot perustuvat hallituksen asettamiin keskeisiin mittareihin seuranta-jaksolle.

Voittopalkkiojärjestelmä (Henkilöstörahasto)

Finnairilla on käytössä voittopalkkiojärjestelmä, jonka kautta ohjataan henkilöstölle osa Finnairin voitosta. Voittopalkkioerä määräytyy hallituksen asettamien tavoitteiden pohjalta. Finnairin toimitusjohtaja, muut johtoryhmän jäsenet sekä suoritus-

perusteisen osakeohjelman piirissä olevat henkilöt eivät kuulu voittopalkkiojärjestelmään. Vuonna 2018 voittopalkkiojärjestelmän tavoitteet saavutettiin 100-prosenttisesti yhtiön tuloksen ansiosta. Täten voittopalkkioon ohjattiin 6,8 miljoonaa euroa vuoden 2019 aikana. Suomessa työskentelevien osalta voittopalkkiot ohjataan henkilöstörahastoon ja Suomen ulkopuolella voittopalkkiot ohjataan normaalin palkanmaksun kautta.

Henkilöstön osakesäästöohjelma - Fly Share

Finnairin hallitus päätti 27.3.2013 suunnata osakesäästöohjelma Fly Sharen Finnairin henkilöstölle. Ohjelma kannustaa työntekijöitä ryhtymään yhtiön osakkeenomistajiksi, vahvistaa työntekijöiden sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehitykseen sekä palkitsee työntekijöitä pitkällä aikavälillä. Ohjelma koostuu rullaavista, vuoden mittaisista säästökausista ja niitä seuraavista noin kahden vuoden mittaisista omistajaksoista. Uusista säästökausista päättää yhtiön hallitus vuosittain. Ohjelman seitsemäs säästökausi alkoi 1.7.2019. Ohjelmaan osallistuminen on vapaaehtoista. Ohjelmassa työntekijälle tarjotaan mahdollisuus

säästää osuus palkastaan ja sijoittaa se Finnairin osakkeisiin. Säästö määrä voi olla 2–8 prosenttia osallistujan kuukauden bruttopalkasta. Kertyneillä säästöillä ostetaan osakkeita markkinahintaan neljännesvuosittain Finnairin osavuosikatsausten julkistamispäivien jälkeen. Ostetuille osakkeille säästökauden aikana maksetut osingot käytetään automaattisesti Finnairin osakkeiden ostamiseen seuraavana osingonmaksun jälkeisenä osakkeiden ostopäivänä.

Kahden vuoden omistusjakson jälkeen Finnair antaa ohjelmaan osallistuneille työntekijöille yhden osakkeen kutakin kahta ostettua säästöosaketta kohden. Nämä lisäosakkeet ovat saajalleen verotettavaa tuloa. Lisäksi Finnair antaa kaikille ohjelmaan ensimmäistä kertaa osallistuville 20 bonusosaketta ensimmäisen kolmen säästökauden jälkeen. Nämäkin osakkeet ovat veronalaista tuloa.

Vuonna 2019 Finnair luovutti vastikkeetta yhteensä 105 112 osaketta kannustinpalkkiona kauden 2016–17 osallistujille.

Avainhenkilöiden suoritusperusteinen pitkän aikavälin kannustinohjelma (LTI)

Finnairin hallitus päätti 21.12.2016 yhtiön avainhenkilöiden suoritusperusteisen osakepohjaisen kannustinjärjestelmän uudesta rakenteesta. Järjestelyn tarkoitus on kannustaa avainhenkilöitä työskentelemään pitkällä aikavälillä omistaja-arvoa lisäten ja sitouttaa johtoa entisestään yhtiöön. Vuosittain alkavissa rullaavissa ohjelmissa on kolmen vuoden ansaintajakso. Mahdollinen kannustinpalkkio toimitetaan osakkeina osallistujille yhdessä erässä ansaintajaksoa seuraavana vuonna, minkä jälkeen osakkeet ovat osallistujien vapaasti käytettävissä.

Viimeisin ansaintajakso kattaa vuodet 2020–2022, ja mahdolliset osakepalkkiot maksetaan osallistujille keväällä 2023. Mikäli asetetut tavoitteet toteutuvat täysimääräisinä, ohjelman osallistujille toimitettavien osakkeiden määrä on noin 650 000. Määrä on bruttomäärä, josta vähennetään verot, ja jäljelle jäävä netto-osuus toimitetaan osallistujille. Kauteen 2020–2022 oikeutettujen työntekijöiden määrä on noin 70. Toimitusjohtajan ja johtoryhmän



jäsenten odotetaan kerryttävän osakeomistustaan vähintään puolella ansaituista netto-osakkeista, kunnes osakeomistus vastaa heidän kiinteän vuosipalkkansa määrää. Minään vuonna maksettavat kokonaiskannustinpalkkiot (sisältävät sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät voi ylittää 120 prosenttia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Hallitus on lisäksi oikeutettu painavasta syystä muuttamaan tai perumaan palkkion tai siirtämään sen maksua. Lisäksi hallitus on oikeutettu poistamaan henkilön ohjelmasta, mikäli henkilö on syylistynyt merkittävään rikkeeseen tai toiminut tavalla, joka on yhtiölle haitallista tai yhtiön intressien vastaista. Henkilö ei ole oikeutettu palkkioon, mikäli hän irtisanoutuu tai hänet irtisanotaan ennen osakkeiden maksuhetkeä. Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategiaan tavoitteisiin. Mittareita seurataan säännöllisesti.

Pitkän aikavälin kannustinohjelmien (LTI) suoritusmittarit ja toteutuminen:

Pitkän aikavälin ohjelma (LTI)	Suoritusmittari	Toteuma
2014–2016	Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), 50 % painoarvo Osakkeen kokonaistuoton kehitys (TSR), 50 % painoarvo	118 % (maksimin ollessa 200 %)
2015–2017	Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), 50 % painoarvo Osakkeen kokonaistuoton kehitys (TSR), 50 % painoarvo	192 % (maksimin ollessa 200 %)
2016–2018	Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), 50 % painoarvo Osakkeen kokonaistuoton kehitys (TSR), 50 % painoarvo	187 % (maksimin ollessa 200 %)
2017–2019	Osakekohtainen tulos (EPS), 50 % painoarvo Liikevaihdon kasvu, 50 % painoarvo	suoritusjakso meneillään
2018–2020	Osakekohtainen tulos (EPS), 50 % painoarvo Liikevaihdon kasvu, 50 % painoarvo	suoritusjakso meneillään
2019–2021	Osakekohtainen tulos (EPS), 50 % painoarvo Liikevaihdon kasvu, 16,7 % painoarvo Yksikkökustannus (CASK) kiinteillä polttoaineen hinnoilla ja valuutoilla, 33,3 % painoarvo	suoritusjakso meneillään
2020–2022	Osakekohtainen tulos (EPS), 50 % painoarvo Yksikkökustannus (CASK) kiinteillä polttoaineen hinnoilla ja valuutoilla, 50 % painoarvo	suoritusjakso meneillään

Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategiaan tavoitteisiin. Mittareita seurataan säännöllisesti.



Toimitusjohtajan ja muun johtoryhmän muu palkitseminen ja työsuhteen ehdot

	TOIMITUSJOHTAJA	JOHTORYHMÄN JÄSENET
Peruspalkka	Kiinteä kuukausipalkka (sisältäen puhelinedun, autoedun sekä sairauskuluvakuutuksen). Vuoden 2019 lopussa, toimitusjohtajan kuukausittainen peruspalkka on 62.000 EUR.	Kiinteä kuukausipalkka (sisältäen puhelinedun.
Lyhyen aikavälin kannustinohjelma (STI)	Suoritusjakso: 12 kuukautta Hallitus päättää ohjelman suoritusmittarit ja ehdot. Palkkiomahdollisuus: Tavoite 30% / maksimi 60% vuosittaisesta peruspalkasta	
Pitkän aikavälin kannustinohjelma (LTI)	Suoritusjakso: Vuosittain alkava kolmen vuoden ansaintajakso Hallitus päättää ohjelman suoritusmittarit ja ehdot Palkkiomahdollisuus: Tavoite 20% / kokonaiskannustinpalkkiot (sisältävät sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät voi ylittää 120 prosenttia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta.	
Vaatus osakeomistuksesta	Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten odotetaan kerryttävän vähintään 50% ohjelman kautta ansaitsemistaan netto osakkeista kunnes heidän osakeomistuksensa vastaa heidän kiinteän vuosipalkkansa määrää.	
Lisäeläkkeet	Ei lisäeläke-etua.	Kahdella johtoryhmän jäsenellä, jotka aloittaneet ennen 1.1.2013, on maksuperusteinen lisäeläkejärjestelmä (lisäeläkemaksu 10 % vuoden ansioista). 1.1.2013 jälkeen tehtyihin uusiin johtoryhmän jäsenten sopimuksiin ei sisälly lisäeläkeetuuksia.
Vakuutukset	Vapaa-ajan tapaturmavakuutus, matkavakuutus, johdon vastuuvakuutus sekä oikeus sairaskuluvakuutukseen.	
Irtisanomisajat ja -korvaukset	Irtisanomisaika on sekä yhtiön että toimitusjohtajan puolelta kuusi kuukautta. Yhtiön päättäessä sopimuksen toimitusjohtajalle maksetaan kuuden kuukauden kokonaispalkkaa (peruspalkka + työsuhde-etujen verotusarvo) vastaava erokorvaus irtisanomisajan palkan lisäksi.	Irtisanomisaika on molemminpuolisesti enintään 6 kuukautta. Yhtiön päättäessä työsuhteen johtajalle maksetaan työsopimuksesta riippuen enintään 12 kuukauden peruspalkkaa vastaava erokorvaus irtisanomisajan palkan lisäksi.



TOIMITUSJOHTAJAN
JA MUUN
JOHTORYHMÄN
PALKITSEMINEN
VUONNA 2019

Vuoden 2019 lopussa johtoryhmään kuului toimitusjohtajan lisäksi yhdeksän henkilöä. Johtoryhmän jäsenet on esitelty tarkemmin yhtiön internetsivuilla. Toimitusjohtaja Topi Manner aloitti Finnairilla 1.1.2019 eikä täten saanut kannustinpalkkioita perustuen edel- listen vuosien suoritukseen.

Maksetut palkat ja palkkiot, euroa vuodessa		Toimitusjohtaja 2019	Väliaikainen toimitusjohtaja 2018 (4.9.2018–31.12.2018)	Toimitusjohtaja 2018	Johtoryhmä 2019 ⁶	Johtoryhmä 2018 ⁴
		Topi Manner	Pekka Vähähyyppä ⁴	Pekka Vauramo ⁵		
Peruspalkka ¹						
Toimitusjohtajalla ja johtoryhmän jäsenillä on hallituksen päättämä kuukausittain maksettava peruspalkka.	Yhteensä, euroa	751 597	118 687	681 925	2 077 996	1 720 375
Luontoisedut						
	Autoetu, verotusarvo	15 480	4 115	0	43 307	55 315
	Puhelinetu, verotusarvo	240	78	200	2 080	1 842
	Muut verotettavat etuudet ²	1 768	834	2 198	12 456	15 851
	Yhteensä, euroa	17 488	5 027	2 398	57 843	73 008
Lyhyen aikavälin kannustimet ³						
	Yhteensä, euroa	0	0	152 584	288 699	410 992
Pitkän aikavälin kannustimet						
	Avainhenkilöiden LTI, raha- ja osakeosuus yhteensä	0	0	381 409	880 706	831 531
	Fly Share, raha- ja osakeosuus yhteensä	120	0	10 429	18 725	18 248
	Yhteensä, euroa	120	0	391 838	899 431	849 779
Lisäeläkkeet (maksuperusteiset)						
	Yhteensä, euroa	0	0	227 904	51 143	56 543
Maksetut palkat ja palkkiot yhteensä		769 205	123 714	1 456 648	3 375 112	3 110 696

¹ Peruspalkka sisältää lomarahaa.
² Muut verotettavat etuudet sisältävät mm. sairaskuluvakuutukset sekä yhtiön henkilöstöliput.
³ Ansaintajakso vuoden 2019 kannustimien osalta oli 1.1.2018–31.12.2018 ja vuoden 2018 osalta 1.7.2017–31.12.2017.
⁴ Pekka Vähähyyppän palkitseminen on jaettu kahteen osuuteen perustuen aikaan väliaikaisena toimitusjohtajana (4.9.2018–31.12.2018) sekä aikaan johtoryhmän jäsenenä (1.1.2018–3.9.2018).
⁵ Pekka Vauramon 2018 palkat ja palkkiot sisältävät kaikki palkat ja palkkiot 31.10.2018 asti jolloin hänen toimitusuhteensa loppui. Peruspalkka sisältää ansaittuja mutta käyttämättömiä lomio jotka maksettiin loppupalkan yhteydessä. Pekka Vauramon lisäeläke sisältää 2017 maksun lisäksi myös 2018 maksu joka maksettiin 2018 aikana toimitusuhteen päätyttyä.
⁶ Johtoryhmän palkitseminen koostuu johtoryhmän jäsenille heidän johtoryhmäjäsenyytensä aikana maksetusta palkitsemisesta.

Johdon palkitsemista, yhtiön pitkän aikavälin kannustinjärjestelmää sekä eläkemaksuja on kuvattu lisäksi tilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.8. Palkitseminen.



HALLITUKSEN PALKKIOT VUONNA 2019

Finnairin hallituksen ja sen valiokuntien jäsenten palkkiot sekä muut taloudelliset edut päättää vuosittain varsinainen yhtiökokous. Hallituksen jäsenten valintaa ja heidän palkitsemistaan valmistelee suurimpien osakkeenomistajien edustajien muodostama nimitystoimikunta. Hallituksen ja sen valiokuntien jäsenten palkkiot maksetaan rahakorvauksina. Hallituksen jäsenet eivät ole yhtiön osakeohjelman eivätkä kannustinpalkkiojärjestelmän piirissä.

Vuoden 2019 yhtiökokouksen päättämät vuosi- ja kokouspalkkiot hallituksen jäsenille ovat:

- puheenjohtaja 61 200 euroa;
- varapuheenjohtaja 32 400 euroa;
- tarkastusvaliokunnan ja palkitsemis- ja nimitysvaliokunnan puheenjohtajat 32 400 euroa siinä tapauksessa, että he eivät samalla toimi hallituksen puheenjohtajana tai varapuheenjohtajana
- jäsenen vuosipalkkio 30 000 euroa;

- hallituksen tai valiokunnan kokouksilta maksettava kokouspalkkio on 600 euroa jäsenen kotimaassa pidetystä kokouksesta, 2 400 euroa muualla pidetystä kokouksesta ja 600 euroa puhelinkokouksesta.

Hallituksen jäsenet ovat oikeutettuja matkakustannusten korvaukseen Finnairin yleisen

matkustussäännön mukaisesti. Lisäksi hallituksen jäsenillä on oikeus henkilöstölippujen käyttöön Finnairin reittilennoilla erillisen hallituksen lippuohjesäännön mukaisesti. Ohjeistuksen mukaan hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on kalenterivuoden aikana oikeus neljään edestakaiseen tai kahdeksaan yhdensuuntaiseen Economy- tai Business-luokan lento-

matkaan Finnairilla. Lentolippujen hinta on nolla euroa, mutta hallituksen jäseniltä ja heidän puolisoiltaan veloitetaan niistä kaikki maakohtaiset verot ja matkustajamaksut. Lentoliput ovat hallituksen jäsenille Suomessa verotettavaa tuloa.

Finnairin hallituksen vuosipalkkiot ovat olleet muuttumattomat vuodesta 2008 lähtien.

Finnairin hallituksen palkkiot 2019 maksuperusteisesti

	Vuosipalkkiot ¹	Hallituksen kokoukset	Valiokunnan kokoukset	Kokouspalkkiot yhteensä	Verotettavat etuudet ²	Yhteensä
Jäsenet 1.1.–31.12.2019						
Jouko Karvinen (chair)	61 200	8/8	0/0	13 200	3 507	77 907
Colm Barrington (deputy chair)	32 400	8/8	5/5	19 200	4 384	55 984
Mengmeng Du	30 000	8/8	5/5	13 200	1 576	44 776
Jaana Tuominen	32 400	8/8	5/5	6 000	2 497	40 897
Montie Brewer	30 000	8/8	5/5	17 400	0	47 400
Henrik Kjellberg	30 000	8/8	5/5	17 400	0	47 400
Jäsenet 20.3.–31.12.2019						
Jukka Erlund	24 300	7/7	4/4	5 400	0	29 700
Tiina Alahuhta-Kasko	22 500	7/7	4/4	4 800	0	27 300
Jäsenet 1.1.–20.3.2019						
Jonas Mårtensson	7 500	2/2	1/1	5 400	1 404	14 304
Maija-Liisa Friman	8 100	1/2	1/1	1 200	2 188	11 488

Hallituksen kokouspalkkiot on esitetty yllä maksuperusteisesti.
¹ Hallituksen palkkio on ilmaistu vuositasolla, mutta palkkio maksetaan kuukausittaisina erinä.
² Verotettavia etuuksia ovat yhtiön henkilöstöliput, joita hallituksen jäsenillä on mahdollisuus käyttää.



VASTUULLISUUSRAPORTTI

127 VASTUULLINEN FINNAIR	150 ASIAKKAAT JA HENKILÖSTÖ
128 Vastuullisuusjohtajan viesti	151 Henkilöstökokemus
130 Olennaisuusanalyysi	154 Asiakaskokemus
132 Hallintomalli	155 Yhteistyö sidosryhmien kanssa
138 Eettinen toiminta ja vastuullinen hankinta	156 TALOUDELLINEN VASTUU
	158 Verojalanjälki
140 YMPÄRISTÖ	161 LIITTEET
142 Energiankulutus	162 Raportointiperiaatteet
145 Päästöt	164 Global compact -sisältöindeksi
147 Melu ja luonnon monimuotoisuus	165 GRI -sisältöindeksi
149 Jätteet	171 Riippumattoman varmentajan varmennusraportti
	173 Yhteystiedot



VASTUULLINEN FINNAIR

Finnairin tavoitteena on luoda kestäväää kannattavaa kasvua sopusoinnussa ympäristön ja yhteiskunnan tarpeiden kanssa.

- 128 Vastuullisuusjohtajan viesti
- 130 Olennaisuusanalyysi
- 132 Hallintomalli
- 138 Eettinen toiminta ja vastuullinen hankinta





VASTUULLISUUSJOHTAJAN VIESTI

“VAIKKA HAASTEET
TUNTUVAT VÄLILLÄ
YLIPÄÄSEMÄTTÖMILTÄ
JA RATKAISUT VAIKEILTA
LÖYTÄÄ, USKON, ETTÄ MEILLÄ
ON MAHDOLLISUUS KULKEA
ETURIVISSÄ JA INSPIROIDA
MUITA LIITTYMÄÄN MUKAAN.”

Astumme toivon ja tekojen vuosikymmenelle

Joulukuussa 2019 päättyi sekä vuosi ja vuosikymmen, ja sen lisäksi päättyivät omat, ensimmäiset kolme kuukauttani Finnairissa ja ilmailun parissa. Lentoliikenne on jännittävä toimiala: perinteikäs ja nopearytminen yhtä aikaa. Uuden vuosikymmenen puolelle on jäänyt vielä paljon opittavaa, mutta hyvin nopeasti huomasi, miten vahva sitoutuminen yrityksessä on sen toimintaajatuksen ”Bridging the world” toteuttamiseen vastuullisesti. Tälle matkalle on hieno lähteä mukaan!

Vaiheikas vuosi 2019 oli maailmassa uudenlaisen toiminnan vuosi. Mutta valitettavasti toimintaa myös puuttui kriittisiltä alueilta. Näimme, kuinka lapset ja nuoret johtivat taistelua ilmastokriisiä vastaan. Australian metsäpalot olivat historiallisen laajat. Amerikkalaiset suuryritykset heräsivät puhumaan rahallisen arvon tuottamista laajemmasta vastuusta. EU esitteli Green Deal -ympäristösopimuksen, ja samaan aikaan YK:n ilmastokokous COP25

päättyi Madridissa ilman merkittäviä edistysaskeleita. Poliittiset, maantieteelliset ja taloudelliset jännitteet kasvoivat, mutta toisaalla lapsikuolleisuus ja taloudellinen eriarvoisuus jatkoivat laskuaan.

Myös kansalaisten luottamus instituutioihin oli laskussa. Living Library Indexin mukaan vain 49 % ihmisistä maailmassa luottaa maansa hallintoon, ja 56 % luottaa yrityksiin. Tämä tarkoittaa, että yritykset voivat, ja niiden pitää, ottaa johtajuutta globaalien haasteiden ratkaisemisessa. Osana ratkaisua on yrityksen kannattavuuden varmistaminen, mutta se ei enää riitä.

Finnair esitteli uuden strategiansa marraskuussa, se tähtää vastuulliseen, kannattavaan kasvuun. Taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristölliset näkökohdat otetaan entistäkin tasapainoisemmin huomioon päätöksenteossa ja vastuullisuus on strategiamme keskiössä. Olemme jo nyt yksi maailman vastuullisimmista lentoyhtiöistä, mutta ymmärrämme hyvin, että jatkuva parantaminen on ehto tämän aseman vahvistamiselle.

Merkityksemme suomalaiselle yhteiskunnalle on mittava. Meillä on töissä noin 7 000 ihmistä, ja yrityksen epäsuora työllistämisaikutus on vielä paljon suurempi. Investoimme vahvasti henkilökunnan koulutukseen ja vuonna 2019 koulutustunteja oli yhteensä 335 438. Monimuotoisuus ja tasa-arvoisuus ovat tärkeitä: 48 % esihenkilöistämme oli naisia, ja monimuotoisuus oli mukana kaikessa markkinointi- ja rekrytointitoiminnassa. Emme kuitenkaan ole täydellisiä, vaan yrityksestä löytyy vielä alueita, joissa esimerkiksi monimuotoisuustavoitteemme eivät toteudu. Useiden lentoyhtiöiden allekirjoittama 25by2025 -sitoumus varmistaa, että parannamme myös niissä.

Työntekijöidemme hyvinvointi on erittäin tärkeää. Uskomme vahvasti, että tyytyväiset työntekijät saavat myös asiakkaat tyytyväisiksi. Seuraamme työhyvinvointia ja sitoutumista säännöllisesti, ja vuoden 2019 työntekijä-NPS oli 3,66.

Vaikutuksemme tuntuu myös Suomen ulkopuolella. Varsinkin matkanjärjestäjämme Aurinkomatkat



on hyvin lähellä paikallista yhteisöä kohdemaissamme. Aurinkomatkojen ”Vastuullisuus kuuluu pakettiin” -ohjelma pyrkii työskentelemään paikallisessa omistuksessa olevien hotellien kanssa, kouluttaa kohdehenkilökuntaa tunnistamaan ja toimimaan havaitessaan pakkotyötä tai lasten hyväksikäyttöä, ja yhtiö on myös lopettanut retket eläintarhoihin ja muihin paikkoihin, joissa elämiä pidetään vankeudessa.

Suurin vaikutuksemme kohdistuu kuitenkin ympäristöön. Vaikka ilmailu on ehkä tärkeämpää kuin koskaan, kansainvälisen kaupan, kulttuurien välisen ymmärryksen ja erilaisten avustus- ja yhteistyöaloitteiden mahdollistamiseksi on löydettävä tapa lentää niin, että vaikutus ympäristöön on tämänhetkistä pienempi. Meidän yksikkökohtaiset hiilidioksidipäästömme ovat laskeneet vuodesta 2005 27 % per hyötytonnikilometri, mutta kasvumme on kasvattanut kokonaispäästöjämme.

Tämä ei voi jatkua. Meidän on löydettävä tapa erottaa taloudellinen kasvu ja päästöjen kasvu toisistaan, ja pitkällä aikavälillä meidän on toimittava

hiilineutraalisti. Tähän päästään lukuisten toimien avulla alkaen lentokoneiden jatkuvasta painonpudotuksesta ja päätyen uusiin teknologioihin, kuten synteettisiin polttoaineisiin ja sähkölentämiseen. Tänä vuonna kerromme tarkemmin suunnitelmistamme ja raportoimme tuloksista säännöllisesti.

Monitahoiset haasteet vaativat systeemisiä ratkaisuja. Tarvitsemme lisää kumppaneita matkalle kohti hiilineutraaliutta: Haluamme muun muassa, että asiakkaamme miettivät, miten pakkaavat. Investoimme eri tahojen kanssa tutkimukseen, jotta uusien ratkaisujen kehittäminen nopeutuisi. Kutsumme kilpailijoitamme ja yhteistyökumppaneitamme miettimään yhdessä, miten voimme kehittää arvoketjuja niin, että päästöt vähenisivät. Kaikilla toiminnoilla on merkitystä ja kaikkia tarvitaan.

Vaikka haasteet tuntuvat välillä ylipääsemättömiltä ja ratkaisut vaikeilta löytää, uskon, että meillä on mahdollisuus kulkea eturivissä ja inspiroida muita liittymään mukaan. Suomi ja Pohjoismaat ovat erinomainen paikka, mistä ponnistaa.

Meillä arvostettu vastuullisuutta ja ympäristöä jo pitkään, ja yhteistyö yritysten välillä sekä julkisen sektorin kanssa on maailman mittakaavassa mutkatonta ja selkeää. Tässä toimintaympäristössä, vastuullisuuteen panostavassa yrityksessä, yhdessä sitoutuneiden kollegoiden kanssa löydämme kyllä tien tavoitteisiimme. Tule mukaan!

Anne Larilahti
Vastuullisuusjohtaja



OLENNAISUUS- ANALYYSI

Olennaisuusanalyysin avulla Finnair on tunnistanut arvoketjussaan olennaiset taloudelliset, ympäristö- ja sosiaaliset vaikutukset sekä vaikutukset liiketoimintaan ja sidosryhmien päätöksentekoon. Olennaisuusanalyysissa tunnistetaan yrityksen toimintaympäristöstä nousevia yritysvastuun asioita analysoimalla toimialatrendejä, lainsäädäntöä, yritysvastuun raportointiohjeistoja, verrokkiyhtiöiden raportointia sekä eri sidosryhmien esille nostamia asioita. Tunnistetut yritysvastuun näkökohdat on priorisoitu liiketoimintavaikutuksen sekä sidosryhmien kiinnostuksen perusteella. Finnairin hallitus sekä johtoryhmä ovat hyväksyneet olennaisuusanalyysin tulokset. Olennaisuusanalyysin tuloksena määritellyt

olennaiset yritysvastuunäkökohdat on ryhmitelty neljän teeman alle. Tätä analyysia sekä ryhmittelyä on käytetty tämän raportoinnin pohjana. Finnairin yritysvastuun teemat, fokusalueet, olennaiset näkökohdat, sekä niihin liittyvät GRI-standardit ja laskentarajat on kuvattu seuraavan sivun taulukossa. Olennaisiin GRI-standardeihin liittyvät yksityiskohtaiset sisällöt on listattu GRI-sisältöindeksissä.





FOKUSALUE	OLENNAISET NÄKÖKOHDAT	GRI SISÄLTÖ	NÄKÖKOHTIEN LASKENTARAJAT
EETTINEN LIIKETOIMINTA JA VASTUULLINEN HANKINTA			
Eettinen liiketoiminta ja vastuullinen hankinta	Eettiset liiketoimintaperiaatteet (Code of Conduct)	- Eettinen liiketoiminta - Vaatimustenmukaisuus - Sosioekonominen vattimustenmukaisuus	Finnairin oma toiminta, kumppanit ja hankintaketju
	Lahjonnan ja korruptionvastaisuus	Korruptionvastaisuus	
	Kilpalunormien noudattaminen	Kilpailun rajoittaminen	
	Hankintaketjujen vastuullisuus	- Toimittajien sosiaalisen vastuun arviointi - Ihmisoikeusarviointi	
YMPÄRISTÖVASTUU			
Energiankulutus	Polttoainetehokkuus	Energiaintensiteetti	Finnairin oma toiminta sekä epäsuorat vaikutukset kasvihuone-kaasupäästöihin ja luonnon monimuotoisuu-teen
Melu	Lentomelu		
Luonnonsuojelu	Luonnon monimuotoisuus	Biodiversiteetti	
Päästöt	- Ilmastonmuutoksen hillintä - Uusiutuvat polttoaineet - Kompensointi	- Kasvihuonekaasujen päästöt (Scope 1,2 ja 3) - Kasvihuonekaasujen vähentäminen	
Jätteet	- Tuotteiden uudelleenkäyttö - Jätteen vähentäminen - Kertakäyttöisten muovien vähentäminen - Materiaalien kierrätys	Jätteet ja päästöt	

FOKUSALUE	OLENNAISET NÄKÖKOHDAT	GRI SISÄLTÖ	NÄKÖKOHTIEN LASKENTARAJAT
SOSIAALINEN VASTUU			
Huolenpito henkilöstöstä	- Henkilöstökokemus - Työnantajamielikuva - Henkilöstön hyvinvointi - Henkilöstön työskentelyolosuhteet - Yhdenvertaisuus	- Työsuhteet - Henkilöstön ja johdon väliset suhteet - Työterveys ja turvallisuus - Koulutus ja henkilöstön kehittäminen - Monimuotoisuus ja yhtäläiset mahdollisuudet - Ihmisoikeusarviointi	Finnairin oma toiminta
Huolenpito asiakkaista	- Lentoturvallisuus - Asiakaskokemus - Yhdenvertaisuus - Asiakkaan datan vastuullinen käyttö	- Sidosryhmäyhteistyö - Asiakkaiden terveys ja turvallisuus - Markkinointiviestintä ja tuoteinformaatio - Asiakkaiden yksityisyydensuoja - Ihmisoikeusarviointi	Finnairin oma toiminta ja asiakkaat
Sidosryhmät		- Sidosryhmävuorovaikutus - Poliittinen vaikuttaminen	Finnairin oma toiminta, yhteiskunta ja paikallisyhteisöt
TALOUDELLINEN VASTUU			
Taloudelliset vaikutukset	Taloudellinen vastuu	- Taloudelliset tulokset - Välilliset taloudelliset vaikutukset	Finnairin oma toiminta, yhteiskunta ja paikallisyhteisöt



HALLINTOMALLI

Yleiset johtamisen periaatteet

Finnairin johtamisjärjestelmän tavoitteena on saavuttaa strategiset tavoitteet, luoda lisäarvoa yhtiön omistajille ja muille sidosryhmille, hallita toimintaan liittyviä riskejä sekä parantaa yhtiön suorituskykyä.

Yhtiön tapaa toimia ohjaavat yhtiön määrittelemät periaatteet, politiikat ja niitä tarkentavat ohjeet, joita ovat muun muassa seuraavat:

- Finnairin eettiset toimintaohjeet (Code of Conduct) ja hankinnan eettiset ohjeet (Supplier code of conduct)
- Riskienhallintapolitiikka ja siihen liittyvät yksityiskohtaisemmat ohjeistukset eri osa-alueille
- Rahoituspolitiikka
- Tiedonantopolitiikka
- Kompensaatiopolitiikka
- Sisäpiirisäännöt
- Finnairin hallituksen monimuotoisuuspolitiikka
- Hyväksymispolitiikka
- Vakuutuspolitiikka
- Henkilökunnan matkustuspolitiikka
- Kilpailupolitiikka
- Tietoturvapolitiikka
- Tietosuojapolitiikka
- Yhteiskuntavastuupolitiikka
- Jatkuvuudenhallintapolitiikka
- Ympäristö- ja energiatehokkuuspolitiikka

Finnair noudattaa taloudellisessa raportoinnissa pörssiyhtiöitä koskevia säännöksiä sekä kansainvälisiä tilinpäätösstandardeja. Pääosa Finnairin operatiivisesta toiminnasta on lentoturvallisuuslain alaista ja sitä valvotaan viranomaisen toimesta. Finnair-konsernin toiminnan lainmukaisuutta valvotaan osana konsernin yleisiä valvonta- ja tarkastusprosesseja.

Vastuullisuuden johtaminen

Finnairin yritysvastuu näkyy Finnairin kaikessa toiminnassa ja heijastuu sen tarkoituksessa, strategiassa, visioissa ja arvoissa. Finnairin arvoja ovat välittäminen, yksinkertaistaminen, rohkeus ja yhdessä työskenteleminen. Vastuullisuusstrategian tavoitteena on vähentää ympäristövaikutuksia ja kasvattaa taloudellista sekä sosiaalista hyötyä yhteiskunnalle. Vastuullisuustyön avainalueet ja strategiset tavoitteet jakautuvat seuraaviin teemoihin: ympäristö, sosiaalisuus ja taloudellisuus. Finnair on sitoutunut noudattamaan toiminnassaan kansainvälistä ja paikallista lainsäädäntöä sekä eettisiä toimintaperiaatteita (Code of Conduct), ja tukee YK:n kestävän kehityksen

tavoitteita (Sustainable Development Goals). Finnairissa yhteiskuntavastuutyö kuuluu kaikille ja vastuullisuusnäkökohdat pyritään ottamaan huomioon tasapainoisesti kaikissa prosesseissa ja tuotesuunnittelussa.

Code of Conduct

Finnairin eettisissä toimintaohjeissa (Finnair Code of Conduct) ja eettisissä ohjeissa tavarantoimittajille (Supplier Code of Conduct) on käsitelty yhtiön korruptiopolitiikka. Lahjusten vastaanottaminen ja antaminen on ehdottomasti kielletty. Samaa alleviivataan myös isäntänä toimimisen, lahjonta- ja vieraanvaraisuusohjeissa.

Myös Finnairin ihmisoikeuksien johtamista kuvataan Code of Conductissa, Supplier Code of Conductissa sekä henkilöstöön liittyvissä johtamisperiaatteissa. Finnair kunnioittaa YK:n ihmisoikeuksien julistusta sekä kansainvälisen työjärjestön (ILO) perussopimuksia.

Finnair on allekirjoittanut YK:n Global Compact -aloitteen ja sitoutui samalla noudattamaan Global Compactin



kymmentä vastuullisen yritystoiminnan periaatetta. Global Compact -sitoumuksen mukaisesti Finnair pyrkii ehkäisemään ihmisoikeusloukkauksia sekä tukemaan lapsityövoiman ja pakkotyön torjuntaa niin omassa toiminnassaan kuin toimitusketjussaan.

Vaatimustenmukaisuus

Valvontaroolit ja -vastuut ovat Suomen osakeyhtiölain, Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodin sekä lentotoimialan säännösten mukaiset. Finnairin hallinnointia, valvontaympäristöä, kontrollitoimia ja sisäistä valvontaa sekä näihin liittyviä rooleja ja vastuita on kuvattu tarkemmin selvityksessä yhtiön hallinto- ja ohjausjärjestelmästä. Vastuu lentotoiminnan viranomaismääräysten noudattamisesta on viranomaisen hyväksymillä vastuuhenkilöillä. Tämän lisäksi tärkeimmät valvontavastuut liittyvät talouteen, rahoitukseen ja turvallisuuteen.

Yhteiskunnallinen vaikuttaminen

Lentotoiminta on tiukasti säädelty toimiala ja siksi on tärkeää, että Finnair osallistuu sen toimintaedellytyksiä koskevaan keskusteluun ja päätöksentekoon. Osana yhtiön kasvustrategiaa yhtiö pyrkii

edistämään riittävien liikenneoikeuksien saamista.

Finnair valvoo etujaan eettisesti kestävällä tavalla esittelemällä asianmukaisesti näkemyksiään ja asiantuntemustaan. Yhtiö ei painosta eikä tue taloudellisesti poliittisia tahoja vaikuttaakseen etuihinsa. Edunvalvontatoimien laillisuutta ja eettisyyttä kontrolloidaan osana yrityksen yleisiä valvonta- ja tarkastusprosesseja.

Finnairin edunvalvonnan tavoitteena on ylläpitää liikennepolitiikkaan liittyviä vaikuttaja- ja viranomaissuhteita sekä osallistua näihin asioihin liittyviin neuvotteluihin sekä edunvalvontaorganisaatioiden toimintaan. Valtaosassa siviiliilmailua ja elinkeinoelämän säätelyä koskevaa edunvalvontaa Finnair toimii yhteistyössä erilaisten järjestöjen ja kauppakamarien kanssa. Finnair on aktiivinen toimija paitsi ilmailualan kansainvälisissä kattojärjestöissä, kuten A4E:ssä sekä IATAssa, myös Elinkeinoelämän keskusliitossa ja sen alaisissa toimialajärjestöissä sekä useammassa kauppakamarissa.

Viestintä

Finnairin tavoitteena on viestiä avoimesti, rehellisesti ja oikea-aikaisesti. Finnair noudattaa viestinnässään pörssiyhtiöille ja osakeyhtiöille asetettuja säännöksiä ja velvoitteita sekä yhteistoimintalain velvoitteita ja valtion omistajaohjausyksikön viestintälinjauksia.

Finnair ottaa viestinnässään huomioon myös erilaiset näkemykset ja kunnioittaa niitä. Finnairin sisäinen viestintä perustuu vuorovaikutukseen, jossa jokaisella finnairilaisella on vastuu ja velvollisuus viestiä oman toimialueensa asioista kohderyhmilleen. Esimiehillä on lisäksi velvollisuus viestiä tavoitteista, toiminnasta ja tuloksista omassa työyhteisössään ja luoda salliva työympäristö, joka mahdollistaa aidon, rakentavan keskustelun. Yhtiö kehittää suunnitelmallisesti viestintäkanaviaan mahdollistaakseen mahdollisimman jouhevan tiedonvälityksen ja luodakseen mahdollisuuden rakentavaan keskusteluun.

Taloudellinen vastuu

Finnairilla on kokonaisuutena merkittäviä välittömiä ja välillisiä taloudellisia vaikutuksia sekä koko suomalaisessa

yhteiskunnassa että paikallisissa talouksissa. Lentoliikenne on merkittävä toimiala koko yhteiskunnan ja kansantalouden kannalta. Lentoliikenteen avulla syntyvä saavutettavuus on välttämätön edellytys Suomen kilpailukyvyllle globaalissa maailmassa, ja sen kansantaloudellinen merkitys on huomattava: lentoliikenteen arvioidaan kokonaisuudessaan tuottavan noin 3,5–4 prosenttia BKT:stä – epäsuorat vaikutukset mukaan lukien. Sillä on merkittävä vaikutus työllisyyteen ja verotuloihin.

Finnairin tavoitteena on synnyttää kestävää taloudellista lisäarvoa tuottamalla lentopalvelut kannattavasti, kustannuskilpailukykyisesti sekä sopusuunnassa ympäristön ja yhteiskunnan tarpeiden kanssa. Vastuullinen toiminta on kannattavan liiketoiminnan kulmakivi, ja Finnair ottaa huomioon toimintansa vaikutukset ympäröivään yhteiskuntaan.

Finnairin hallitus on asettanut yhtiölle taloudelliset tavoitteet, joista on viestitty sijoittajille. Julkisena osakeyhtiönä Finnair on sitoutunut tavoittelemaan voittoa osakkeenomistajilleen. Voitonjakoperiaatteet on ilmaistu Finnairin



FINNAIRIN TAVOITTEENA ON OLLA AKTIIVINEN JOHTAJA YMPÄRISTÖVASTUUN ALUEELLA.

osinkopolitiikassa. Yhtiön taloudellinen raportointi pyrkii välittämään läpinäkyvästi tietoa Finnairin taloudellisesta asemasta ja kehityksestä.

Ympäristövastuu

Finnairin tavoitteena on olla aktiivinen johtaja ympäristövastuun alueella. Yhtiö on sitoutunut lentoliikenteen yhteiseen tavoitteeseen saavuttaa hiilineutraali kasvu vuodesta 2020 eteenpäin sekä puolittamaan lentojen päästöt vuoteen 2050 mennessä vuoteen 2005 verrattuna. Yhtiö tunnistaa, että tämä ei todennäköisesti riitä saavuttamaan YK:n asettamaa tavoitetta rajoittaa maapallon lämpeneminen 1,5 asteeseen, ja että kunnianhimoisempia yhteisiä tavoitteita tarvitaan. Finnairin tavoitteena on olla suunnannäyttävä ympäristövaikutusten arvioinnissa, niiden vähentämisessä ja raportoinnissa sekä ylittää viranomaisten ympäristövaatimukset.

Finnair toimii aktiivisesti useissa siviili-ilmailualan ympäristökomiteoissa sekä alan suomalaisissa ja pohjoismaisissa yhteistyöelimissä edistääkseen lentoliikenteen ympäristökuormituksen vähentämistä. Avoin keskustelu eri

sidosryhmien kanssa, jatkuva toiminnan kehittäminen uusimman tiedon mukaisesti ja aktiivinen toiminta uusien teknologioiden parissa ovat edellytyksiä ympäristövastuun kantamiselle. Finnair raportoi ympäristövaikutuksistaan säännöllisesti vuosiraporteissaan sekä Carbon Disclosure Projectissa (CDP). Tämän lisäksi Finnair viestii toiminnastaan suoraan eri tahoille sekä vastaa aktiivisesti sidosryhmien ja yksittäisten asiakkaiden kysymyksiin.

Finnair ottaa ympäristöseikat huomioon toiminnassaan, niin maassa kuin ilmassakin. Ympäristökuormitusta vähentävien energiaratkaisujen lisäksi yhtiön ympäristöstrategiaan sisältyy myös kiertotalouden periaatteiden sisällyttäminen toimintaan ja luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen ja sen edistäminen, niin sanottu biodiversiteettiajattelu.

Kaikkia yllä mainittuja päämääriä, tavoitteita, vaikutuksia ja viestintää johdetaan sekä jatkuvasti kehitetään Finnairin ympäristöjärjestelmän kautta. Järjestelmä täyttää IATA:n Environmental Assessment (IEnvA) Stage 2- ja ISO 14001:2015 -vaatimukset.

IEnvA on IATAn lentoyhtiöille kehittämä ympäristöjohtamisjärjestelmä, jonka avulla Finnair voi hyödyntää toimialansa parhaita käytäntöjä.

Sosiaalinen vastuu

Finnairin liiketoiminta on luonteeltaan monimuotoista ja osin hyvin teknistä. Yhtiöllä on toimintaa ja yhteistyökumppaneita kymmenissä eri maissa, joissa noudatetaan eri lakeja ja toimintatapoja. Keskeisimmät sosiaalisen vastuun alueet liittyvät turvallisuuteen, henkilöstöön, hankintaketjuun sekä asiakkaisiin.

Lentoturvallisuus

Turvallisuus on Finnairin kaiken tekemisen keskeisin prioriteetti. Lentoturvallisuus ja sen priorisointi ovat osa jokaista päätöksen-tekovaihetta. Finnair ylläpitää ja kehittää jatkuvan kehittämisen periaatteita noudattaen turvallisuusjärjestelmäänsä, SMS:ää (Safety Management System). Se kattaa kokonaisvaltaisesti koko lentoturvallisuusalueen: politiikan, riskien ja muutosten hallinnan, koulutukset ja kommunikoinnin sekä toimintojen jatkuvan auditoinnin. Useat viranomaismääräykset ja standardit asettavat Finnairin

turvallisuustoiminnan minimivaateet, jotka yhtiö pyrkii ylittämään joka alueella.

Yksi keskeinen Finnairin turvallisuusjärjestelmän elementti on koko henkilöstön kattava turvallisuusraportointi. Yhtiö kannustaa henkilöstöään sekä alihankkijoitaan aktiiviseen raportointiin havaitsemistaan turvallisuutta mahdollisesti heikentävistä asioista. Jokainen raportti analysoidaan, luokitellaan ja arvioidaan riskiperusteisesti, mihin perustuen aloitetaan tarvittavat korjaavat ja ennaltaehkäisevät toimet. Raportoijille viestitään tapausten analyysin lopputuloksista. Subjektiiivisen raportoinnin ohella Finnair seuraa ja analysoi laajasti objektiivisia indikaattoreita, muun muassa lentodataa. Jatkuva seuranta ja analysointi mahdollistavat riskitason läpinäkyvyyden kaikilla osa-alueilla. Siten on mahdollista reagoida aktiivisesti, jos pienikin indikaatio osoittaa turvallisuustason muutosta.

Vakavat turvallisuutta vaarantaneet tapahtumat ovat äärimmäisen harvinaisia, ja niistä tehdään lähes poikkeuksetta objektiivinen tutkinta. Turvallisuustutkintaa voi johtaa viranomainen (Onnettomuustutkintakeskus)



tai mikäli viranomainen päättää jättää onnettomuuden tutkimatta, Finnair tekee sisäisen turvallisuustutkinnan. Turvallisuustutkijat tekevät tutkinnan aina itsenäisesti, eikä yhtiön johdolla ole mahdollisuutta vaikuttaa tutkinnan lopputulokseen.

Vahva turvallisuuskulttuuri, objektiivinen oman toiminnan tarkkailu, jatkuva parantaminen ja korjaavien toimien läpivienti sekä avoin vuoropuhelu Finnairia valvovan viranomaisen kanssa varmistavat turvallisen ja laadukkaan lento-operoinnin. Hyvä esimerkki Finnairin turvallisuustoiminnan korkeasta tasosta vuonna 2019 oli joka toinen vuosi tehtävä ulkopuolinen IOSA-auditointi (IATA Operational Safety Audit), jossa ei noussut esiin yhtään turvallisuuspoikkeamaa.

Henkilöstökokemus

Henkilöstöjohtamisen käytännöt kattavat kaikki olennaisiksi tunnistetut yhteiskuntavastuunäkökohdat. Henkilöstöön ja työoloihin liittyviä vaikutuksia johdetaan yhtiössä kansallisten lainsäädäntöjen sekä Finnairin arvojen, strategisten linjausten ja toimintaohjeiden mukaisesti.

Finnair ei syrji ketään sukupuolen, iän, etnisen tai kansallisen alkuperän, kansalaisuuden, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteiden, terveydentilan, vamman, sukupuolisen suuntautumisen tai muiden henkilökohtaisten syiden tai olosuhteiden perusteella. Finnair ei hyväksy häirintää työyhteisössään missään muodossa. Jokaisella työntekijällä on oikeus ilmoittaa häirinnästä, ja yritys puuttuu jokaiseen tietoonsa tulleeseen tapaukseen. Konsernin jokaisen työntekijän velvollisuutena on toimia siten, että kukaan ei tule asetetuksi eriarvoiseen asemaan.

Finnair tarjoaa kaikille yhtäläisen mahdollisuuden työllistyä, tehdä työtä, edetä urallaan ja kehittyä. Yhtiö noudattaa tasa-arvolain mukaista samapalkkaisuuden periaatetta ja antaa sekä miehille että naisille yhtäläiset mahdollisuudet työn ja perhe-elämän tasapainottamiseen. Finnair allekirjoitti vuonna 2011 ensimmäisenä suomalaisyrityksenä naisten aseman vahvistamista yhteiskunnassa ja työelämässä tukevan YK:n aloitteen (Women's Empowerment Principles). Vuonna 2019 Finnair allekirjoitti IATAn aloitteen 25by2025, jossa yhtiö sitoutuu

siihen, että vuoteen 2025 mennessä jokaisessa työryhmässä on vähintään 25 % naisia, tai sukupuolien välistä tasa-arvoa lisätään työryhmissä 25 %.

Finnair noudattaa työnantajan ja työntekijöiden yhdessä sopimia menettelytapoja kiusaamisen, häirinnän ja epäasiallisen käyttäytymisen sekä konfliktitilanteiden ehkäisemiseksi. Yhtiö on edistänyt toimintakulttuuria ja -malleja matalan kynnyksen puuttumiseen. Nämä menettelytavat perustuvat työturvallisuuslakiin, ja ne noudattavat sosiaali- ja terveysministeriön suosittelemaa mallia.

Johtamista ja osaamista kehitetään niin yksilö-, tiimi-, yksikkö- kuin organisaatio-tasoilla. Oppimis- ja kehittämisratkaisut koskevat tyypillisesti joko koko henkilöstöä tai ne on räätälöity tietyn yksikön liiketoiminnan kehitystarpeeseen. Ne voivat myös olla ammattiosaamista kehittäviä ja perustua viranomaisvaatimuksiin tai tukea henkilökohtaista kehittymistä. Henkilöstön hyvinvointia ja sitoutumista seurataan jatkuvasti säännöllisillä henkilöstökyselyillä.

Henkilöstön hyvinvointi on Finnairille tärkeää. Yhtiön People & Culture -tiekartta kattaa kaikki hyvinvoinnin teemat, johtaminen, henkilöstön kehittäminen, strateginen resursointi, palkitseminen, etuudet ja työkyky. Työkykyteeman mukaisesti sairaspöissaolot ja työkykyyn liittyvä varhaiseläköitymisen ennakointi ovat olleet tärkeitä kehityskohteita, ja työntekemisen olosuhteita on parannettu tänäkin vuonna entisestään.

Finnairissa työterveyshuollosta vastaa sen oma työterveyshuolto Finnair Terveyspalvelut. Finnairin Terveyspalveluiden toiminnan painopiste on ennaltaehkäisevässä toiminnassa. Varhaisen välittämisen malli ja työkykyriskin hallintamalli ovat esimerkkejä ennaltaehkäisevää toimintaa ohjaavista periaatteista. Finnair Terveyspalvelut, Finnair Aeromedical Centre FAeMC, koordinoi ja vastaa työterveyshuollon toteutumisesta koko Finnair-konsernissa. Terveyspalvelujen toiminnan ja palvelun laatu perustuu Euroopan laatupalkintomallin (EFQM-malli) mukaiseen viitekehykseen. Laatujärjestelmän avulla varmistetaan, että hyvälle työterveyshuoltokäytännölle



ASIAKKAAN TULEE VOIDA LUOTTAA SIIHEN, ETTÄ HÄNESTÄ HUOLEHDITAAN LÄPI KOKO PALVELUKETJUN.

asetetut ilmailualan työterveyshuollon ja ilmailulääketieteellisten palvelujen vaatimukset täyttyvät.

Yhdistymisvapaus ja kollektiivinen neuvotteluoikeus ammatillisissa asioissa ovat tunnustettuja perusoikeuksia Suomessa, ja ammattiyhdistystoiminnalla on Finnairissa pitkät perinteet. Työmarkkinakulttuuri yhtiössä on rakentunut sellaiseksi, että työntekijöiden järjestäytyminen ja kollektiiviset neuvottelut yhtiön ja henkilöstöryhmien välillä ovat osa normaalia käytäntöä. Kaikilla Finnairin työntekijöillä on oikeus ja mahdollisuus sopia työehdoistaan kollektiivisesti. Poikkeuksen muodostaa johto, jonka työehdoista sovitaan paikallisesti. Henkilöstön ja johdon palkitsemisperiaatteita on kuvattu Palkka- ja palkkioselvityksessä.

Asiakaskokemus

Finnair on sitoutunut kuljettamaan asiakkaat, heidän matkatavaransa ja rahdin sovittuihin määränpäihin turvallisesti, sujuvasti ja aikataulussa. Merkittävimmät tuotevastuunäkökohdat Finnair-konsernin toiminnassa ovat lentoturvallisuus, täsmällisyys, elintarviketurvallisuus

sekä vastuu henkilöasiakkaista ja kuljetettavasta rahdista. Lentotoimiala koostuu tarkasti säännellystä arvoketjusta, johon kuuluu lukuisia tuote- ja palvelutoimittajia. Arvoketjun huipulla oleva lento- ja palveluyhtiö Finnair luo asiakkailleen lisäarvoa tarjoamalla heille kokonaisvaltaisen ja korkealaatuisen palvelukokonaisuuden yhteistyökumppaneidensa kanssa.

Asiakkaan tulee voida luottaa siihen, että hänestä huolehditaan läpi koko palveluketjun. Finnair on asiakkaalle vastuussa tämän kokemuksen kokonaislaadusta siitä huolimatta, että se ei välttämättä tuota kaikkia palveluita itse vaan tekee yhteistyötä kumppaniensa kanssa. Tämän vuoksi Finnairissa kiinnitetään suurta huomiota yhteistyökumppaneiden valintaan ja yhteistyökumppanit sitoutuvat noudattamaan Finnairin laadullista sekä eettistä ohjeistusta. Myös mahdollisiin poikkeustilanteisiin Finnair-konsernissa pyritään varautumaan ennalta. Yhtiöllä on käytössä toimintamalleja erilaisten yllättävien tilanteiden varalta ja niitä kehitetään sekä ylläpidetään jatkuvasti. Lentoliiketeen poikkeustilanteet

käsitellään huolellisesti ja asiakkaalle koituva epämukavuus pyritään minimoimaan mahdollisuuksien mukaan. Yhtiö on jatkuvasti investoinut uusiin asiakaspalvelua parantaviin työkaluihin, joiden avulla voidaan optimoida myös operointia paremmin.

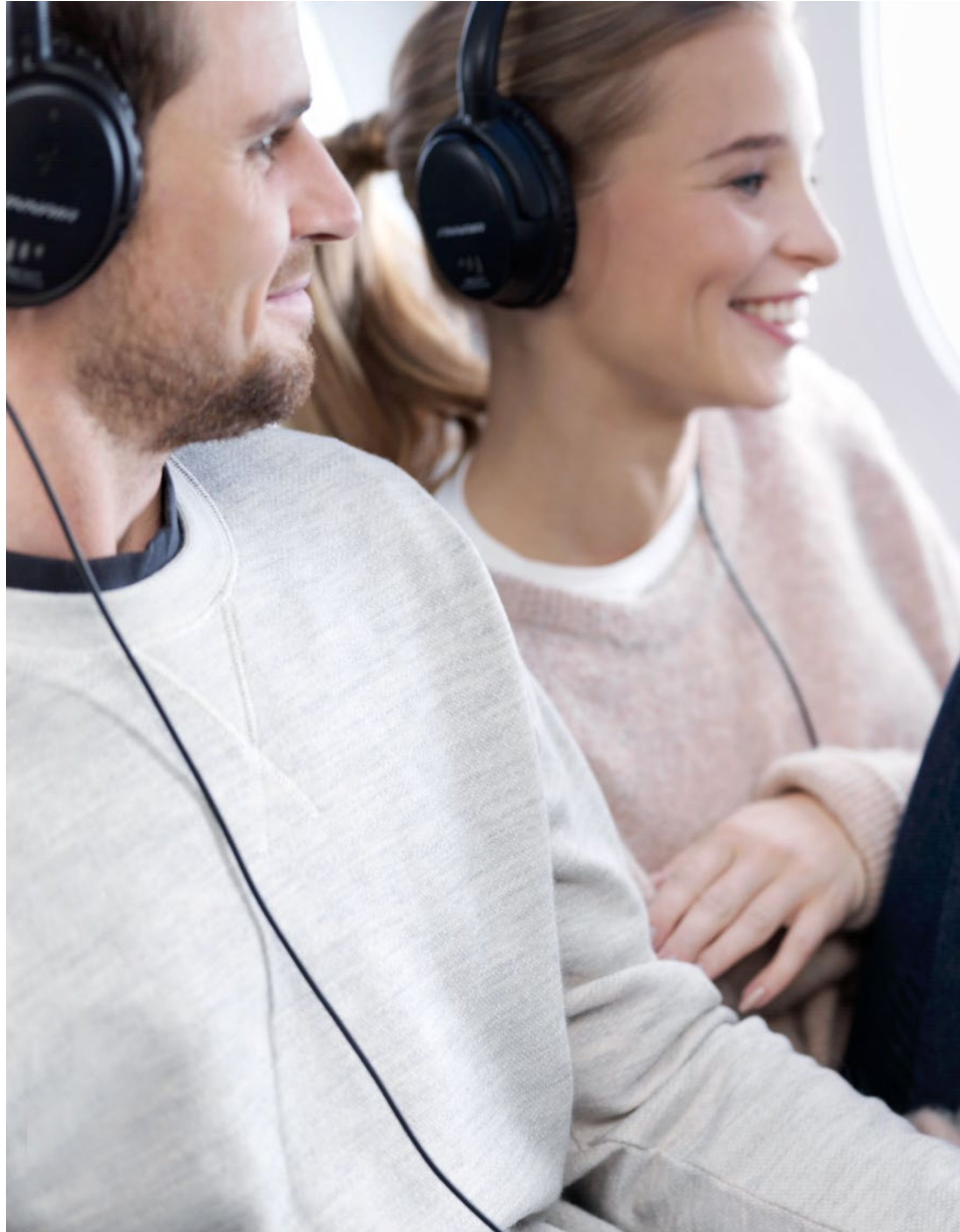
Asiakaspalvelun toiminnan seuranta ja valvonta perustuvat auditointeihin, asiakaspalautteeseen ja asiakastyytyväisyystutkimuksiin sekä ulkopuolisiin mittauksiin. Myös yhteistyökumppaneiden toimintaa arvioidaan jatkuvasti. Seuranta on järjestelmällistä ja sen perusteella asetetaan tavoitteita sekä seurataan tavoitteiden täyttymistä. Henkilöstön osaamista kehitetään jatkuvalla koulutuksella. Finnair kehittää toimintamallejaan koko ajan ja soveltaa uuden teknologian mahdollisuuksia parantaa asiakaskokemusta ja toiminnallista tehokkuutta.

Finnair kunnioittaa asiakkaidensa yksityisyyttä, ja on sitoutunut käsittelemään asiakkaidensa henkilö- ja muita tietoja asianmukaisesti. Finnairin toiminta on EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen (GDPR)

mukaista kaikilla osa-alueilla. Finnair tekee parhaansa taatakseen kaikissa oloissa tietojen luottamuksellisuuden, turvallisuuden ja oikeellisuuden. Yhtiö käsittelee matkan jokaisessa vaiheessa asiakkaiden henkilötietoja vähintään sen maan tietosuojalainsäädännön ja määräysten mukaisesti, missä kulloinkin toimitaan.

Toimittajayhteistyö ja ostokäytännöt

Finnairin eettisten toimintaohjeiden mukaisesti sen hankintatoiminta perustuu toimittajien kaikilta osin tasapuoliseen kohteluun. YK:n Global Compact -aloitteen mukaisesti Finnair pyrkii sekä omassa toiminnassaan että toimintaketjussaan ehkäisemään ihmisoikeuksien rikkomuksia ja lapsityövoiman tai pakkotyön käyttöä. Yhtiöllä on omat hankinnan eettiset toimintaperiaatteet (Supplier Code of Conduct) joihin, tai vähintäänkin vastaaviin eettisiin standardeihin, se odottaa toimittajiensa ja kumppaniensa sitoutuvan. Hankinnan eettisiä periaatteita täydentää Finnairin vastuullisen hankinnan käsikirja, joka sisältää sisäisiä soveltamisohjeita. YK:n yleisen ihmisoikeusjulistuksen sekä kaikkien sovellettavien lakien ja säädösten noudattaminen on minimivaatimus.



Finnairin hankintapäätöksiä tekevien henkilöiden tulee olla riippumattomia kauppakumppanista. Finnairin henkilöstön tulee jäädä itsensä päätöstilanteissa, jotka koskevat kauppasopimusta tai muuta liiketoimintasuhdetta, johon liittyy sukulaisuussuhde, omistusosuus yrityksessä (pois lukien kohtuullinen omistusosuus pörssinoteeratussa yrityksessä) tai muu Finnairin ulkopuolinen kauppa-, velka- tai muu suhde. Finnair ei hyväksy lahjontaa missään muodossa ja edellyttää työntekijöiltään ja yhteistyökumppaneiltaan YK:n ihmisoikeuksien julistuksen periaatteiden noudattamista.

Finnairin johtoryhmän osana toimivan hankinnan ohjausryhmän vastuulla on konsernin hankintatoiminnan ohjaaminen. Hankintayksikön johdon tulee huolehtia siitä, että hankintatoimintaa hoitavalla henkilöstöllä on käytettävissään ajantasaiset hankintaohjeet ja että ohjeita noudatetaan. Tietyissä tuote- ja palveluryhmissä suoritetaan auditointeja, jotka kohdistuvat erityisesti strategiaan- ja avaintoimittajiin. Auditoinnit painottuvat laatu- ja turvallisuusseikkoihin.

Finnair edellyttää toimittajiensa noudattavan olennaisesti samanlaisia eettisiä standardeja kuin yhtiö omassa toiminnassaan. Yhtiön hankinnan eettiset toimintaperiaatteet antavat selkeät periaatteet eettiselle hankinnalle. Finnairin vastuullisen hankinnan käsikirja täydentää eettisiä toimintaperiaatteita, ja se sisältää sisäisiä soveltamisohjeita. Yhtiöllä on prosessi ja ohjeistus toimitusketjun vastuullisuuden jatkuvaan parantamiseen ja poikkeamien käsittelyyn. Se pyrkii jatkuvasti kehittämään periaatteita ja toimintatapoja, joiden avulla negatiiviset vaikutukset, mukaan lukien ihmisoikeusrikkomukset, voidaan minimoida, sekä lisäämään hankintojen vastuullisuutta mahdollisuuksien mukaan.

**FINNAIRIN YRITYSVASTUU
NÄKYY FINNAIRIN KAIKESSA
TOIMINNASSA JA HEIJASTUU
SEN TARKOITUKSESSA,
STRATEGIASSA, VISIOISSA
JA ARVOISSA.**



EETTINEN TOIMINTA JA VASTUULLINEN HANKINTA

Yhtiön eettiset toimintaohjeet (Code of Conduct) koskevat Finnairin kaikkia työntekijöitä kaikissa toimipaikoissa. Finnair edellyttää alihankkijoilta olennaisilta osiltaan samanlaisten eettisten normien noudattamista, kuin se noudattaa omassa toiminnassaan. Finnairin hankinnan eettiset ohjeet (Supplier Code of Conduct) muodostavat selkeät periaatteet, joilla varmistetaan hankintojen eettisyys, mukaan lukien korruption nollatoleranssi. Finnair pyrkii sisällyttämään vastuullisuuden ja eettiset toimintaperiaatteet yhä tiiviimmäksi osaksi yrityksen laajempaa vastuullisuustrategiaa.

Finnairin eettisissä toimintaohjeissa (Finnair Code of Conduct) on korruptio käsitelty erikseen, ja lahjusten vastaanottaminen ja antaminen on ehdottomasti kielletty. Korruption ehkäisy kuuluu jokaiselle finnairilaiselle sekä erityisesti liiketoiminnasta vastaaville, compliance-toiminnolle sekä sisäiselle tarkastukselle.

Finnairin eettiset toimintatavat ja vastuullinen hankinta vuonna 2019:

- Finnair järjesti toukokuussa strategisille- ja avainkumppaneilleen Supplier Day -tapahtuman. Vastuullisuus ja etiikka olivat yksi tapahtuman avaintemoista, ja erityisesti korostettiin kumppanien vastuuta omasta toimintaketjustaan.
- Finnair uudisti yhtiön sääntöjen vastaisen tai laittoman toiminnan epäilyn ilmoituskanavansa, Ethics Helpline, ja avasi sen myös alihankintaketjulle. Näin lisättiin raportoinnin läpinäkyvyyttä ja helppoutta. Tämä uusi järjestelmä julkaistiin Supplier Day -tapahtumassa. Vuoden 2019 aikana kanavan kautta ei tullut korruptiota koskevia ilmoituksia, eikä yhtiössä ollut meneillään merkittäviä tutkintoja aiheesta.
- Finnair otti käyttöön uuden Procure to Pay -järjestelmän parantaakseen toimitusketjun vaatimustenmukaisuutta. Lisäämällä tilausten ja sopimusten laajuutta yhtiö voi keskittää ostoja parhaille toimijoille. Tämä parantaa eettisten toimintaperiaatteiden vaikuttavuutta ja pienentää toimitusketjuun sisältyviä riskejä.

Ostotoiminnan vastuullisuus

Toimitusketjun vastuullisuus on erittäin tärkeää lentoyhtiön toiminnassa, sillä Finnair käyttää enenevässä määrin kumppaneita ja palveluntarjoajia kansainvälisen reittiverkostonsa laajentuessa. YK:n Global Compact -aloitteen mukaisesti Finnair pyrkii sekä omassa toiminnassaan että toimintaketjussaan ehkäisemään ihmisoikeusrikkomuksia ja lapsityövoiman tai pakkotyön käyttöä. Yhtiöllä on omat hankinnan eettiset toimintaperiaatteet (Supplier Code of Conduct) joihin, tai vähintään vastaaviin eettisiin standardeihin, se odottaa toimittajiensa ja kumppaniensa sitoutuvan. YK:n yleisen ihmisoikeusjulistuksen sekä kaikkien soveltuvien lakien ja säädösten noudattaminen on minimivaatimus toimittajille.

Finnairin eettisten toimintaohjeiden mukaisesti hankintatoiminta perustuu toimittajien kaikilta osin tasapuoliseen



kohteluun. Hankinnan eettisiä periaatteita täydentää Finnairin vastuullisen hankinnan käsikirja, joka sisältää sisäisiä soveltamisohjeita. Finnair pyrkii jatkuvasti kehittämään toimintatapojaan vähentääkseen toimitusketjun negatiivisia vastuullisuusvaikutuksia ja suosimaan vastuullista hankintaa.

Tietyt tehtävät yhtiössä ovat sellaisia, että niihin on arvioitu liittyvän tavanomaista suurempi riski korruptioon. Kaikille näitä tehtäviä hoitaville tarjotaan liiketoimintayksiköissä ja tytäryhtiöissä mahdollisuutta osallistua korruptionvastaiseen koulutukseen ja heille kommunikoidaan Finnairin eettisten toimintatapojen lisäksi konsernin korruptionvastaiset ohjeet. Konsernin korruptionvastaiset ohjeet (Rules for Anti-Bribery, Corporate Hospitality and Hosting of Public Officials) antavat tarkemmat lahjontaa ja vieraanvaraisuutta koskevat toimintaohjeet. Konsernin eturistiriitaohjeissa (Conflict of Interest Guidelines) käsitellään eturistiriitatilanteiden havaitsemista, välttämistä ja niissä toimimista.

Hankinnan johtaminen

Finnairin hankinnan ohjausryhmän vastuulla on konsernin hankintatoiminnan ohjaaminen. Hankintayksikön johdon tulee huolehtia siitä, että hankintatoimintaa hoitavalla henkilöstöllä on käytettävissään ajantasaiset hankintaohjeet ja että ohjeita noudatetaan. Tietyissä tuote- ja palveluryhmissä suoritetaan auditointeja, jotka kohdistuvat erityisesti strategisiin ja avaintoimittajiin. Auditoinnit painottuvat laatu- ja turvallisuusseikkoihin.

Eettinen palvelukanava

Finnairilla on eettinen palautekanava (Finnair Ethics Helpline), jossa eettisiin liiketoimintaperiaatteisiin liittyviä asioita voi raportoida. Kanava on avoin sekä sisäisille että ulkoisille sidosryhmille. Vuoden 2019 aikana palautekanavaan ei tullut olennaisia väärinkäytöksiä koskevia ilmoituksia, eikä yhtiössä ollut meneillään näihin liittyviä tutkintoja.

Toimittajien arviointi

Finnair käyttää SEDEX-järjestelmää parantaakseen riskienhallintaa, yhteiskunnallisten vaikutusten arviointia ja jäljitettävyyttä toimitusketjussa. Uusien

asiakaskokemuksen kannalta merkittävien toimittajien välitöntä maantieteellistä ja toimialakohtaista yhteiskuntavastuuriskiä arvioidaan tämän riskiarviotyökalun avulla. Finnair pyrkii liittämään uudet toimittajansa SEDEX-järjestelmään jo kilpailutusvaiheessa, ja yhtiö jatkaa järjestelmän käyttöä parantaakseen toimitusketjun riskienhallintaa, jäljitettävyyttä ja ihmisoikeusvaikutusten arviointia.

Finnair on tietoinen teollisuusalakohdaisiin ja maantieteellisiin alueisiin liittyvistä ympäristö- ja ihmisoikeusriskeistä, ja yhtiö pyrkii jatkuvasti parantamaan riskien ennaltaehkäisyä. Vuoropuhelu toimittajien kanssa on jatkuvaa teemakohtaisilla toimittajapäivillä.

**FINNAIR PYRKII SEKÄ
OMASSA TOIMINNASSAAN
ETTÄ TOIMINTAKETJUSSAAN
EHKÄISEMÄÄN
IHMISOIKEUSRIKKOMUKSIA
JA LAPSITYÖVOIMAN TAI
PAKKOTYÖN KÄYTTÖÄ.**

YMPÄRISTÖ

Finnairin ympäristövastuun periaatteena on toiminnan jatkuva parantaminen. Toiminnan merkittävimmät ympäristönäkökannat, niiden vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet on yhtiössä tunnistettu ja toiminnalle on asetettu tavoitteet. Finnair on sitoutunut lentoliikenteen yhteiseen tavoitteeseen saavuttaa hiilineutraali kasvu vuodesta 2020 eteenpäin sekä puolittaa lentojen päästöt vuoteen 2050 mennessä vuoteen 2005 verrattuna. Yhtiö tunnistaa, että tämä ei todennäköisesti riitä saavuttamaan YK:n asettamaa tavoitetta rajoittaa maapallon lämpeneminen 1,5 asteeseen, ja siksi tarvitaan enemmän yhteistyötä ja yhteisiä tekoja.

142 Energiankulutus

145 Päästöt

147 Melu ja luonnon monimuotoisuus

149 Jätteet





FINNAIRIN PITKÄN TÄHTÄIMEN VISIO ON HIILIVAPAA LENTÄMINEN.

Lentoyhtiön merkittävin ympäristövaikutus tulee moottoripäästöistä. Toinen helposti havaittavissa oleva vaikutus on lentokenttien läheisyydessä oleva lentomelu. Nykyaikaiset koneet ovat aina edellistä sukupolvea polttoainetehokkaampia ja hiljaisempia, ja siksi Finnairin tärkein ympäristöteko on jatkuva investointi moderniin lentokonelaivastoon. Lisäksi yhtiön toiminnasta syntyy tavanomaisia, yritystoiminnan rakennusten ja maakulkuneuvojen energiankulutukseen sekä jätehuoltoon liittyviä päästöjä ja vaikutuksia.

Finnairin ympäristövastuu vuonna 2019

- Polttoaine-/päästötehokkuus
 - Kaksi uutta Airbus A350 -lentokonetta otettiin käyttöön. Finnairilla on nyt käytössään 14 uuden sukupolven polttoaine-tehokasta ja hiljaista A350-lentokonetta.
 - Finnair lensi kolme biopolttoainelentoa, jotka vähensivät CO₂-päästöjä yhteensä 81,8 tonnia.
 - Kaikki dieselkäyttöinen maakalusto tankataan Helsingissä uusiutuvalla dieselillä, joka vähensi CO₂-päästöjä 155 tonnia.
- Lentoliikenteen polttoainetehokkuus myytyä tonnikipometriä kohti parani 1,0 %.
 - Operatiivisia toimintojen tehokkuutta parannettiin edelleen, esimerkiksi polttoainetankkauksia rationalisoitiin, juomaveden määrän tankkaamista ja rahdin lastausta optioitiin.
 - Lentämisenaikaisia toimintoja parannettiin edelleen, esimerkiksi lentämisen optimaalista cost -indeksiä säädettiin polttoaineenkulutuksen optimoimiseksi, liukulähestymisiä Helsinkiin saatiin lisättyä huomattavasti ja yhdellä moottorilla rullaamisia lisättiin.
- Yhtiön käytössä olevien kiinteistöjen energiankulutus pieneni 23,6 % vuoteen 2016 verrattuna.
 - Pieneneminen johtui pääasiassa kiinteistöissä olevien toimintojen tiivistämisestä, kahden toimitilan vuokraamisesta ulkoisille toimijoille ja lauhasta alkutalvesta.
- Jätteiden määrä väheni 5,5 % vaikka matkustajien määrä kasvoi 10 %.
 - Kertakäyttöisten muovien käyttöä lentojen tarjoilussa vähennettiin 23,4 %. Esimerkiksi maitonappien käyttö on vähennetty minimiin, lämpimien ruokien tarjoiluun tuotiin uusi pahvipohjainen ruoka-astia, matkustamopussin pakkaamisesta muoviin luovuttiin ja lennonaikaisen tarjoilun konsepti suunniteltiin vähemmän muovia sisältäväksi.
 - Muovien kierrätysastetta nostettiin Catering-toiminnoissa. Esimerkiksi tuotesuunnittelu ottaa huomioon tuotteen elinkaaren, tarjoilun salaattikupit ja business-luokan tohvelit on tehty kierrätetystä PET-muovista, lennon muovikupit siirtyvät kierrätettyyn materiaaliin toukokuussa 2020.



ENERGIANKULUTUS

Energiankulutus

Finnairin primäärienergian kulutus muodostuu liikennepolttoaineiden käytöstä. Lentäminen on hyvin energiasäästöistä ja Finnairinkin suurin ympäristökuormitus aiheutuu lentämisestä, erityisesti fossiilisen lentopetrolin käytöstä.

Polttoaineenkulutus

Finnairin lentopetrolin kokonaiskulutus koostuu Finnairin itse operoimista lennoista, Norran Finnairille operoimista lennoista sekä lyhytaikaisista, kalusto- tai miehistövajauksen vuoksi muilta lento-operaattoreilta vuokratuista niin sanotuista wet lease -lennoista. Lisäksi lentopetrolia kuluu siirto- ja koulutuslennoilla sekä huoltojen koekäytöissä.

Vuonna 2019 Finnairin liikenteen kasvaessa myös lentopetrolin kokonaiskulutus kasvoi noin 101,09 miljoonaa kiloa tai 9,8 % verrattuna edellisvuoteen. Kokonaiskulutuksen jakauma vuonna 2019 on esitetty oikealla olevassa kuviossa.

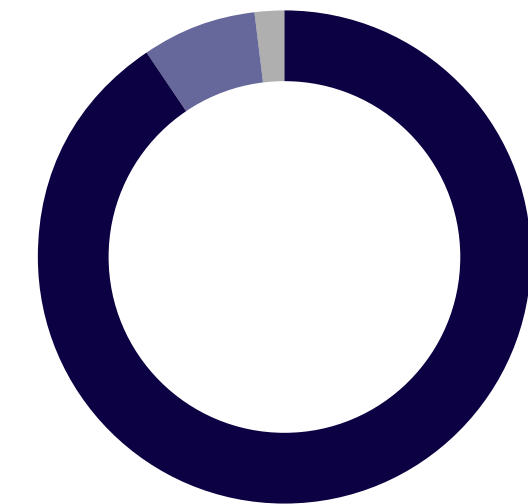
Kiinteistöjen sähkö- ja lämpöenergian kulutus
Vuonna 2019 Finnairin kiinteistöjen energiakulutus väheni 19 236 MWh tai 26,7 % edellisvuoteen verrattuna. Sähkönkulutus laski 10 214 MWh ja lämpöenergian kulutus laski 9 023 MWh. Cool Cargo -terminaalien katoille asennetut aurinkopaneelit tuottivat energiaa 297 MWh, joka kattaa 8,7 % koko kiinteistön sähkönkulutuksesta. Energian kokonaiskulutuksen lasku johtuu pääosin kahden kiinteistön vuokraamisesta ulkoisille toimijoille, kiinteistöihin tehdyistä valaisinuudistuksista ja lauhasta alkutalvesta.

Energiankulutus

	2019		2018	
	uusiutumaton	uusiutuva	uusiutumaton	uusiutuva
Suora energiankulutus				
Lentopetroli, kg	1 132 187 001	32 452	1 031 125 265	0
Lentopetroli, GJ	48 457 604	1 410	44 132 161	0
Maakalusto, kg	203 789	54 887	233 427	33 108
Maakalusto, GJ	8 335	2 305	9 597*	1 391*
Aurinkoenergia, MWh	0	297	0	287
Aurinkoenergia, GJ	0	1 069	0	1 033
Total, GJ	48 465 939	4 784	44 141 759	2 424
Epäsuora energian kulutus				
Kiinteistöjen sähkö, MWh	27 718	0	37 932	0
Kiinteistöjen sähkö, GJ	99 786	0	136 555	0
Kiinteistöjen lämpö, MWh	25 123	0	34 146	0
Kiinteistöjen lämpö, GJ	90 444	0	122 924	0
Yhteensä, GJ	190 230	0	259 479	0
Kaikki yhteensä, GJ	48 660 953	4 784	44 403 662	2 424

* Vuoden 2018 luku muuttunut, päästökertoimet päivitetty vuonna 2019.

Lentopetrolin kokonaiskulutus



- Finnair 1 026 406 tonnia
- NoRRa 85 919 tonnia
- Wet Lease 19 894 tonnia



Organisaation energiantensiteetti

Finnairin laivaston polttoainetehokkuus

Lentojen polttoainetehokkuuden parantamiseen tähtäävä pitkäaikainen työ on johtanut jatkuvaan polttoaineen kulutuksen vähenemiseen matkustajapaikkaa kohti. Polttoaineenkäyttö myytyä tonnikipometriä kohden pieneni vuonna 2019 1,0 %, tämä oli monen toteutuneen operatiivisen energiansäästötoimen ansiota. Lisäksi vuonna 2019 Finnair sai kaksi uutta A350-lentokonetta laivastoonsa. Vuoteen 2005 verrattuna Finnair on parantanut laivastonsa polttoainetehokkuutta 27,2 %. Tämä tarkoittaa vuosittaisena tehokkuusparanemana 2,3 % parannusta 14 vuoden ajan.

Finnairin toimet polttoainetehokkuuden parantamiseksi painottuvat yhtiön itsensä operoimaan lentoliikenteeseen. Finnair seuraa lentojensa polttoainetehokkuutta pääasiassa hyötykuorman suhteutettuna (RTK), joka huomioi koneen matkustajatäyttöasteen ja kuljetetun rahdin määrän sekä lähtö- ja määräasemien välisen etäisyyden. Seuraavan sivun taulukossa on esitetty Finnairin operoimien

lentojen polttoainetehokkuuden kehitys vuosina 2016–2019 (luvut sisältävät myös Norran ja wetlease-operaattoreiden lennot). Finnairin mahdollisuudet vaikuttaa yhteistyökumppaneilta vuokrattujen lento-operaatioiden polttoainetehokkuuteen rajoittuvat pääasiassa reittisuunnitteluun, lentokaluston käyttöön ja käyttöasteoptimointiin.

Ympäristömyönteisesti ajattelevat lentoyhtiöt, kuten Finnair, pyrkivät lentämään modernilla laivastolla vähentääkseen polttoaineenkulutusta ja päästöjä. Finnairin laivaston keski-ikä oli vuoden 2019 lopussa noin 10,0 vuotta. Yhtiö julkisti vuonna 2019 uuden strategiansa, jossa kerrottiin tulevista suurista investoinneista, jotka kohdistuvat muun muassa kapearunkolaivaston uusintaan. Uusien koneiden lasketaan olevan 10–15% energiatehokkaampia vastaavanlaisiin vanhempiin käytössä oleviin koneisiin verrattuna.

Finnairin polttoainetehokkuushankkeet kattavat laivastouudistuksen lisäksi operoinnin kaikki osa-alueet liikenneohjelman ja palvelun suunnittelusta

**FINNAIR ON VUOSITTAIN
PARANTANUT LAIVASTONSA
POLTTOAINETEHOKKUUTTA
KESKIMÄÄRIN 2,3 %
14 VUODEN AJAN.**



lentokoneiden huoltoon. Liikenneohjelman suunnittelun pääpainopisteet ovat täsmällisyys ja polttoainetehokkuus. Joustavasti käytettävän Airbus-laivaston ansiosta suunnittelun on helppo kohdistaa optimaalisen kokoinen lentokone jokaiselle lennolle vuoden jokaisena päivänä. Lennon aikana lennon kapteeni puolestaan saa laskettua optimaalisen lentoreitin hyödyntäen tehokasta lennonsuunnitteluohjelmaa, joka huomioi lennon hyötykuorman, sääennusteen ja ilmatilakapasiteetin.

Sään lisäksi lentokoneen ja kuljetettavan hyötykuorman paino vaikuttavat olennaisesti polttoaineen kulutukseen. Lentokoneiden painoa ja operatiivisten prosessien tehokkuutta seurataankin säännöllisesti. Vuonna 2019 Finnair onnistuikin erinomaisella suunnittelulla vähentämään esimerkiksi lentokoneessa turhaan mukana kannettavan juomaveden ja rahtikonttien määrää.

Finnairin kiinteistöjen energiatehokkuus
Finnairin omistamat ja vuokraamat kiinteistöt sijaitsevat pääasiassa Helsinki-Vantaan lentokenttäalueella. Tällä alueella

Finnairin polttoainetehokkuus

	2019	2018	2017	2016
g/RTK	249,3	251,3	247,7	265,3
g/RPK	29,4	29,7	30,0	32,3
L/ Pax/100km	3,67	3,71	3,75	4,04
RTK = myydyt tonnakilometrit RPK = myydyt matkustajakilometrit				

sijaitsevien kiinteistöjen yhteenlaskettu kuutiomäärä oli noin 2,6 miljoonaa m³ vuonna 2019 ja niiden energiatehokkuus 20,2 kWh/m³.

Finnairin ulkomailla sijaitsevien myynti- ja muiden konttoreiden energiankulutuslukuja ei ole saatavilla, sillä niiden energiankulutus laskutetaan yleensä kiinteänä osana vuokraa.

Finnair on liittynyt valtakunnalliseen palvelualojen energiatehokkuussopimukseen, joka on osa Suomen pitkän aikavälin energia- ja ilmastostrategian sekä valtioneuvoston energiatehokkuustoimenpiteitä koskevan periaatepäätöksen toimeenpanoa. Sopimus velvoittaa Finnairia vähentämään kiinteistöjensä energiankulutusta 7 %

vuosien 2016–2025 aikana. Tilojen uudelleenjärjestelyjen, vuokrausten ja energiatehokkuusinvestointien ansioista yhtiö on vähentänyt kiinteistöjen, joissa sillä on omaa toimintaa, energiankulutusta vuodesta 2016 vuoteen 2019 jo 23,6 %.

**YKSI MATKUSTAJA KULUTTI
KESKIMÄÄRIN 3,7 LITRAA
POLTTOAINETTA
100 KILOMETRILLÄ.**



PÄÄSTÖT

Suorat (Scope 1) kasvihuonekaasupäästöt

Lentokoneen päästöintensiteetti kulkee käsi kädessä sen energiasiteetin kanssa – toisin sanoen, kun lentokoneen energiankulutus kasvaa, myös päästöt kasvavat. Päästöjen tunnusluvuissa Finnair jakaa hiilidioksidipäästöt RTK:lla (myydyillä tonnikipometreillä), koska se mittaa päästöjä suhteessa matkan etäisyyteen ja matkustajien sekä kuljetetun rahdin määrään.

Lähes kaikki Finnairin kasvihuonekaasupäästöt syntyvät lentämisestä. Lentämisestä aiheutuu pääasiassa kahdenlaisia suoria kasvihuonekaasupäästöjä: hiilidioksidia ja vesihöyryä. Vesihöyry on tärkein ilmakehässä oleva kasvihuonekaasu, mutta sitä ei yleensä tarkastella suoraan ihmisperäisenä kasvihuonekaasupäästönä, sillä ilmakehään vesihöyry tulee lähinnä luonnollisena haihtumisena. Lentoliikenne on tässä suhteessa erityisasemassa, sillä moottoreiden vesihöyry vapautuu korkealla ilmakehässä, mikä lisää ilmakehän vesipitoisuutta pilvikerroksen yläpuolella. Lentoliikenteen vesihöyrypäästöjen

mahdollisia vaikutuksia ei vielä tunneta riittävän hyvin.

Finnairin liikenteestä aiheutuvat hiilidioksidipäästöt olivat vuonna 2019 noin 3 566 409 tonnia hiilidioksidia. Luku kattaa 99,98 % Finnairin suorista hiilidioksidipäästöistä, ja 82,0 % kun myös epäsuorat päästöt huomioidaan.

Finnairin pitkän aikavälin tavoite on ollut vähentää hiilidioksidipäästöjä 17 % suhteessa RTK:hin vuoden 2013 tasosta vuoden 2020 loppuun mennessä. Tähän kunnianhimoiseen tavoitteeseen Finnair ei arvioissaan usko pääsevän. Vuoden 2019 lopussa toteuma oli 8,8 %, ja Finnair ennustaa pääsevänsä 12-13 %:n vähenemään vuoden 2020 loppuun mennessä, ja siten jäävänsä tavoitteesta 4-5 prosenttiyksikköä. Suurin syy tähän on, että Finnair on kasvanut markkinoita paljon nopeammin ja siitä, että aikoinaan suunniteltua laivastouudistusta ei pystytty toteuttamaan alkuperäisen suunnitelman mukaisesti.

Uuden teknologian käyttöönoton ja polttoainekulutuksen vähentämisen lisäksi tarvitaan myös muita toimia vähentämään

hiilidioksidipäästöjä. Keskipitkällä aikavälillä uudet vaihtoehtoiset polttoaineet (sustainable aviation fuels) voivat tarjota lupaavia ratkaisuja vähäpäästöiseen lentämiseen. Finnair liittyi vuonna 2019 tutkimushankkeeseen, jossa tarkastellaan teollisessa mittakaavassa hiilineutraalin polttoaineen valmistuksen (Power-to-X -teknologian) käytännön toteutettavuutta. Finnair on myös aktiivinen Nordic Initiative for Sustainable Aviation -työryhmässä, jossa joukko pohjoismaisia lentoyhtiöitä, lentokenttäoperaattoreita ja ministeriöitä työskentelee yhdessä lentokonevalmistajien kanssa ilmailualan biopolttoainekkehityksen vauhdittamiseksi.

Finnair käyttää jo kaikissa dieselkäyttöisissä maakalustoajoneuvoissaan uusiutuvaa dieseliä ja lisää biopolttoaineiden tankkauksia lentokoneisiin. Vuonna 2019 biopolttoaineiden käyttö vähensi hiilidioksidipäästöjä 237 tonnia.

Vuoden 2019 alusta Finnair on tarjonnut asiakkailleen helpon tavan kompensoida tai vähentää lentojensa hiilidioksidipäästöjä. Asiakkaat voivat valita päästöjä vähentävän hankkeen: joko hiilidioksidipäästöjen

hyvittämisen ja/tai biopolttoaineella lentämisen. Finnair puolestaan kompensoi henkilökuntansa kaikki vuoden 2019 työmatkat, pois lukien lentävän henkilökunnan lennot, joita ilman palvelua ei voida toteuttaa. Tämän kompensoinnin kautta sidotaan noin 1 730 tonnia hiilidioksidia takaisin maaperään.

Epäsuorat (Scope 2) kasvihuonekaasupäästöt

Finnair pyrkii muun muassa ennakoivalla huollolla, korjaus- ja muutostöillä sekä käyttäjäkoulutuksella varmistamaan toimitilojensa energiatehokkuuden ja siten hillitsemään rakennustensa energiankulutuksesta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä.

Vuonna 2019 lämpöenergian tuotannosta syntyneet hiilidioksidipäästöt olivat 6 205 tonnia lämpöenergian toimittajan ilmoittamalla päästökertoimella (247 kg CO₂/kWh) laskettuna. Lämmönkulutuksen aluekohtaiset hiilidioksidipäästöt olivat 4 120 tonnia. Luku on laskettu Suomen kaukolämmön yhteistuotantoalueiden keskimääräisellä päästökertoimella 164 g CO₂/kWh.



Sähköenergian tuotannosta vuonna 2019 syntyneet hiilidioksidipäästöt olivat 7 068 tonnia toimittajakohtaisilla päästökertoimilla (255 g CO₂ekv/kWh) laskettuina. Vastaavasti keskimääräisen sähköntuotannon päästökertoimella 158 gCO₂/kWh laskettuna hiilidioksidipäästöt olisivat 4 379 tonnia.

Muut epäsuorat (Scope 3) kasvihuonekaasupäästöt

Lentopetrolin valmistuksesta aiheutuvat kasvihuonepäästöt muodostavat merkittävän osan Finnairin epäsuorien kasvihuonekaasupäästöjen taseesta. Lentopetrolin valmistuksesta ja kuljetuksesta aiheutuneet kasvihuonekaasupäästöt olivat arviolta 770 476 tonnia hiilidioksidia vuonna 2019.

Finnairin henkilökunnan työmatkustus tapahtuu ensisijaisesti yhtiön omilla lennoilla, joiden päästöt on raportoitu suorissa päästöissä (Scope 1 -inventaariossa). Muihin epäsuoriin päästöihin (Scope 3) on raportoitu muiden yhtiöiden palveluiden käyttö.

Lennoista syntyvät päästöt muodostavat valtaosan Finnairin kasvihuonekaasupäästöistä. Päästöjä

syntyy myös Finnairin tarjoamista lennonaikaisista tarjoiluista. Näistä materiaalivirroista aiheutuneita päästöjä ei ole raportoitu vuonna 2019, koska niiden tarkkoja kasvihuonevaikutuksia ei pystytty arvioimaan.

Raportista puuttuvat tiedot myös Finnair Cargon rekkaliikenteestä. Finnair Cargo ostaa kuljetuspalveluita rekkaliikennöitsijöiltä, eivätkä liikennöitsijöiden tilastointikäytännöt ainakaan vielä mahdollista toteutuneiden päästöjen laskentaa. Finnair Cargon pääyhteistyökumppanit käyttävät Euroopan rekkaliikenteessään vähintään EUR 4 -luokan ajoneuvoja.

Aina kun ilmassa on kosteutta ja lämpötila liikkuu lähellä nollaa tai pakkasasteita, lentoyhtiöt suorittavat jäänpoiston ja -eston turvallisen toiminnan varmistamiseksi. Jäänpoistossa puhdistetaan epäpuhtaudet lentokoneen pinnalta ja jäänestossa lentokoneen pinnalle ruiskutetaan suoja-ainetta, propyleeniglykolia (myöhemmin glykolia), mikä estää jään kiinnittymisen lentokoneen pintaan. Glykolin kasvihuonevaikutusta ei voitu arvioida, koska sen päästökerrointa ei ole saatavilla.

Päästöt

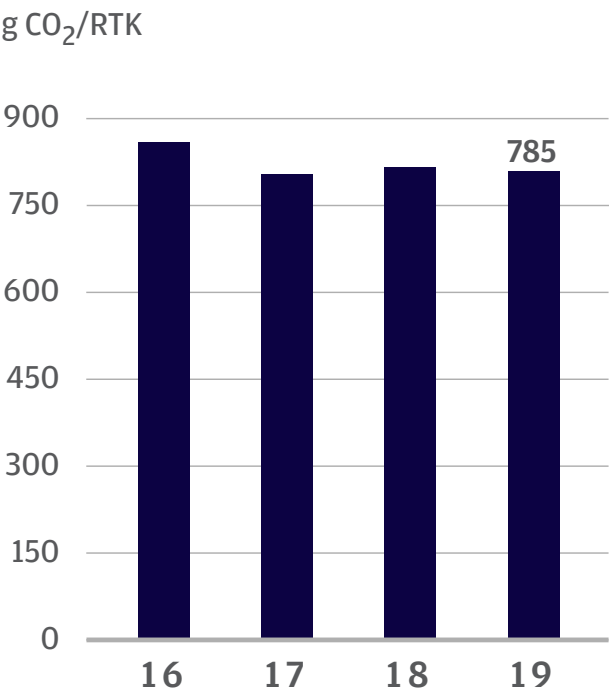
	2019	2018
Suorat (Scope 1) kasvihuonekaasupäästöt		
Lentäminen, t CO ₂	3 566 409	3 248 045
Maakalusto @ HEL, t CO ₂	668	755**
Yhteensä, t CO ₂	3 567 078	3 248 800
Epäsuorat (Scope 2) kasvihuonekaasupäästöt*		
Kiinteistöt, sähkö, t CO ₂	7 068	9 673**
Kiinteistöt, lämpö, t CO ₂	6 205	8 434**
Yhteensä, t CO ₂	13 274	18 107
Muut epäsuorat (Scope 3) kasvihuonekaasupäästöt		
Polttoaineen kuljetus & tuotanto, t CO ₂	770 476	701 701
Liikematkustus, t CO ₂	326	485***
Yhteensä, t CO ₂	770 802	702 186
Kaikki yhteensä, t CO ₂	4 351 153	3 969 093

* Scope 2 -päästöt laskettu markkinapohjaisella päästökertoimella.
** Vuoden 2018 luku muutunut, päästökertoimet päivitetty 2019.
*** Vuoden 2018 luku muuttunut, sisältää nyt vain Scope 3 päästöt.

Otsonikerrosta heikentävien aineiden päästöt

Haloneilla on ilmakehään päästessään merkittävä otsonikerrosta heikentävä vaikutus. Lentoyhtiöt käyttävät lentokoneiden valmistajan sertifioimia turvallisia sammuttimia, jotka yleensä sisältävät haloneita. Valmistajat pyrkivät etsimään haloneja korvaavia palonestoaineita, mutta tällä hetkellä kaikesta halonien käytöstä ei voida turvallisuussyistä vielä luopua. Finnair on raportoinut vuonna 2019 neljä tapausta, joissa halonia pääsi ilmakehään. Moottoreissa käytettävää 1301-halonia pääsi ilmaan yhteensä 7,3 kg ja kannettavissa sammuttimissa käytettävää 1211-halonia 0,25 kg.

Finnairin lentojen päästötehokkuuden kehitys



RTK = myydyt tonnikipometrit eli kapasiteetin käyttö hyötykuorman painon mukaan



MELU JA LUONNON MONIMUOTOISUUS

Lentomelu

Myös melu on yksi lentoliikenteen tyypillisistä ympäristöhaitoista. Lentokoneiden melu on pääasiassa moottorimelua sekä aerodynaamista melua. Lentoonlähdeissä moottorimelun osuus on suurempi, mutta lähestymisissä aerodynaamisen melun osuus kasvaa.

Finnairissa melua on vähennetty uudistamalla laivastoa sekä suunnittelemalla lentoonlähtöjä ja laskeutumisia melun kannalta vähemmän haitallisiin ajankohtiin. Finnair kuitenkin operoi myös illalla ja yöllä, jolloin melu koetaan häiritsevämmäksi. Jatkuvan liu'un CDA-menetelmä (Continuous Decent Approach) vähentää lentomelua 10 kilometrin säteellä lentokentästä. Nämä lähestymiset edellyttävät kuitenkin ruuhkatonta ilmatilaa sekä hyviä sääoloja. Esimerkiksi Helsinki-Vantaan kiireisimpinä iltapäivän tunteina, jolloin on paljon rinnakkaislähestymisiä, ei CDA-lähestyminen ole mahdollista. Finnair on yhteistyössä Helsinki-Vantaan lennonjohdon kanssa saavuttanut erittäin hyvää edistystä CDA-lähestymisten kasvattamisessa, vuonna 2019 keskimäärin

79,9 % saapuneista lennoista tapahtui CDA-lähestymisellä, kun vastaava luku vuonna 2014 oli 62,5 %.

Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO on määritellyt lentokoneiden ja niiden moottoreiden meluluokitukset. Uusin ja hiljaisin meluluokista on niin sanottu Chapter 14, jonka vaatimukset usimmat Airbus A350 -lentokoneet täyttävät. Muu Finnarin itse operoima laivasto on toiseksi parhaimmassa, Chapter 4, yli luokassa 97 prosenttisesti.

Luonnon monimuotoisuus

Finnair ottaa ympäristönäkökohdat huomioon sekä maassa että ilmassa. Ympäristökuormitusta vähentävien energiaratkaisujen lisäksi sen ympäristöpolitiikkaan sisältyy myös luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen ja sen edistäminen eli biodiversiteetti-ajattelu. Finnair on kartoittanut liiketoimintansa olennaisimmat ekosysteemipalvelut eli luonnon ihmiselle tarjoamat hyödyt ja toimintansa merkittävimmät vaikutukset niihin.

Ekosysteemipalveluista kulttuuri- ja säätelypalvelut ovat Finnairin

liiketoiminnan kannalta keskeisimmät. Kulttuuripalvelut sisältävät muun muassa turismin sekä henkiset ja esteettiset arvot. Säätelypalveluihin puolestaan lukeutuvat muun muassa ilmanlaadun ja ilmaston säätely, tautiensäätely sekä tuholaitosten hallinta ja pölytys. Finnairin ydinliiketoiminta ja keskeiset tuotealueet hyötyvät eri tavoin ekosysteemipalveluista. Kulttuuripalvelut ovat tärkeitä etenkin matkapalveluille. Finnairin matkanjärjestäjä Aurinko-matkat onkin osallistunut jo useita vuosia erilaisiin paikallisiin biodiversiteettiä ylläpitäviin hankkeisiin eri matkakohteissa.

Kohdeohjelmia suunnitellessaan Aurinkomatkat arvioi tarkasti ohjelmien mahdollisia vaikutuksia ympäristöön ja luonnon monimuotoisuuteen ja on esimerkiksi lopettanut retkien järjestämiset paikkoihin missä eläimiä pidetään vankeudessa. Toiminnassa pyritään myös välttämään esimerkiksi sellaisia vierailukohteita, joissa vieraileminen voi aiheuttaa monimuotoisuudelle uhkaa tai haittaa. Asiakkaita informoidaan kohteissa oikeista toimintatavoista luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseksi.

Lisäksi Finnair on jo useamman vuoden tukenut Suomen Luonnonsuojeluliiton sademetsien metsitys- ja biodiversiteettihanketta Madagaskarissa, vaikka yhtiöllä ei ole alueelle suuntautuvaa lentoliikennettä.

Lentoliikennetoiminnoissaan Finnair on tukenut sekä kulttuuri- että säätelypalveluita kieltämällä uhanalaisista eläimistä tai niiden osista koostuvien metsästysmuistojen sekä testieläinten kuljetuksen rahtiverkostossaan. Lisäksi Finnair on allekirjoittanut Cam-bridgen herttuan United for Wildlife (UFW) Buckingham Palace -julkilausuman laittoman villieläinten salakuljetuksen estämiseksi. Allekirjoittajana yhtiö on

**HYVÄ YHTEISTYÖ HELSINGIN
LENNONJOHDON KANSSA
ON KASVATTANUT JATKUVAN
LIU'UN LÄHESTYMISTEN
MÄÄRÄÄ, JA VÄHENTÄNYT
SEKÄ MELU- ETTÄ
CO₂-PÄÄSTÖJÄ.**



sitoutunut lisäämään eri sidosryhmien tietoisuutta tästä aiheesta.

Biodiversiteetin merkitys Finnairin lentoliikenteessä korostuu tulevana vuosina entisestään ilmastonmuutoksen hillintätoimien vuoksi. Kun biopolttoaineet tulevaisuudessa osin korvaavat fossiiliset polttoaineet, yhtiö haluaa varmistua siitä, että sen käyttämien uusiutuvien energialähteiden raaka-aineiden alkutuotanto on vastuullista eikä heikennä ekosysteemipalveluita. Esimerkiksi biopolttoaineen valmistuksessa on varmistettava, ettei niiden käyttö johda epäsuorasti maankäytön kielteisiin

muutoksiin (indirect land use change, ILUC). Tavoitteena on varmistaa, ettei ravintokasvien tuotantoon käytetyillä viljelymailla siirrytä biopolttoaineiden raaka-aineiden tuotantoon, jolloin ruoan tuotantoa varten raivattaisiin uusia alueita metsistä ja kosteikoista tai ruoantuotanto heikkenisi.

Säätelypalveluilla on merkittävä vaikutus sekä lentoliikenteeseen että matkapalveluihin. Biodiversiteetin paikallinen heikkeneminen vie toimintaedellytyksiä turismilta, lisää tartuntatautivaaraa ja heikentää luonnon vastustuskykyä muutoksille.



JÄTTEET

Jätteet jätelajeittain ja hävitystapa

Finnairin absoluuttiset jätemäärät pienenivät edellisvuodesta 5,5 prosentilla, toisin sanoen yli 253 tonnilla ja kokonaismassan ollessa 4 348 tonnia.

Finnair on asettanut tavoitteekseen sisällyttää kiertotalouden periaatteet kaikkeen liiketoimintaansa. Yhtiö toivoo parantavansa materiaalien uudelleenkäyttöä, kustannustehokkuutta, turvallisuutta ja vähentävänsä jätteen syntymistä. Ensitoimena Finnair on asettanut pitkän aikavälin tavoitteita lennoilla tapahtuvien tarjoiluiden vastuullisuudelle. Toimia näihin tavoitteisiin pääsemiseksi on jo tehty: esimerkkeinä ovat yksittäispakatuista maitonapeista luopuminen, lämpimien tarjoiluiden

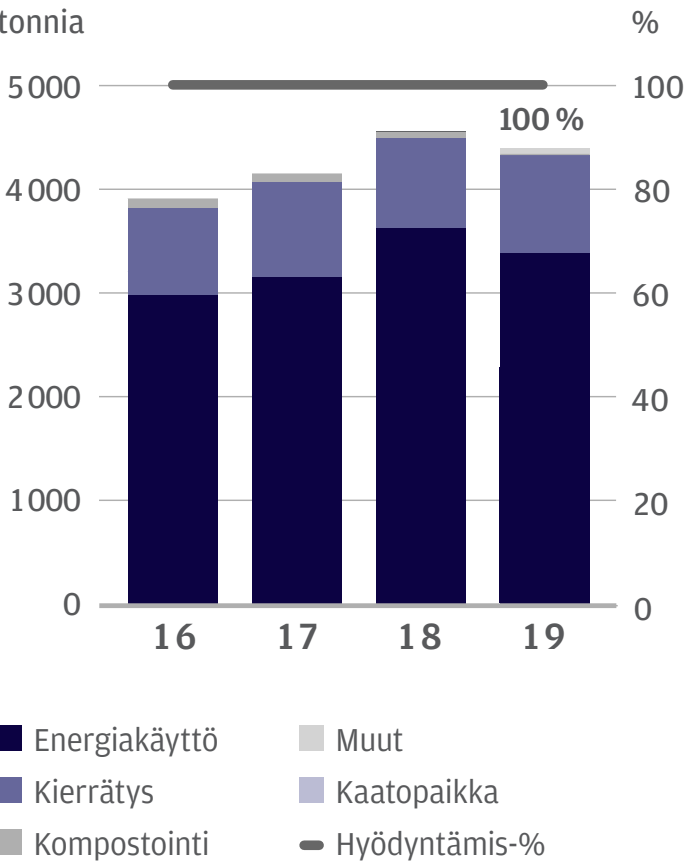
kertakäyttövuokien vaihto muovista kartonkiin, matkapakkausten muovituksen poistaminen sekä lennolla myytävien Nordic Kitchen -tuotteiden pakkausten uusi design. Yksin nämä toimet vähentävät muovijätteen syntyä 80,0 tonnilla vuosittain.

Vuonna 2019 tekniikan alueen vanhoja pintakäsittelylaitoksen tiloja tyhjennettiin, josta johtuen vaarallisen jätteen määrä kasvoi.

Finnair on sisällyttänyt palvelun suunnittelun prosesseihin kierrätettävien materiaalien käytön analysoinnin ja asettanut tavoitteekseen kierrättää vähintään 50 % lennoilta Helsinkiin saapuvasta muovijätteestä. Esimerkiksi jo nyt lentojen tarjoilujen salaattikupit ja business-luokan tohvelit on valmistettu

kierrätetystä PET-muovista. Tarttuviin eläinperäisiin tauteihin liittyvän uhan ja tähän liittyvän lainsäädännön vuoksi osa Helsinkiin tulevasta materiaalivirrasta on tuhottava, eikä se siten sovellu materiaalien kierrätykseen. Kuitenkin kaikki Helsinkiin saapuva jäte hyödynnetään joko materiaalina, energiana, lämpönä, biokaasuna tai kompostoidaan ja vuonna 2019 jätettä ei viety lainkaan kaatopaikalle.

Jätteiden määrä ja hyödyntämisprosentti



Jätteiden kokonaismäärät

	2019		2018	
	Vaaralliset jätteet, kg	Ei-vaaralliset jätteet, kg	Vaaralliset jätteet, kg	Ei-vaaralliset jätteet, kg
Energiakäyttö	74 057	3 281 482	81 743	3 587 845
Kierrätys	15 134	917 232	11 326	850 869
Kompostointi	0	13 296	0	65 626
Muut	47 034	0	3 039	1 201
Kaatopaikka	0	0	0	300
Yhteensä	136 225	4 212 010	96 108	4 505 841

ASIAKKAAT JA HENKILÖSTÖ

Finnairin liiketoiminta on luonteeltaan monimuotoista ja osin hyvin teknistä. Yhtiöllä on toimintaa ja yhteistyökumppaneita kymmenissä eri maissa, joissa noudatetaan eri lakeja ja toimintatapoja. Keskeisimmät sosiaalisen vastuun alueet liittyvät turvallisuuteen, henkilöstöön, hankintaketjuun sekä asiakkaisiin.

151 Henkilöstökokemus

154 Asiakaskokemus

155 Yhteistyö sidosryhmien kanssa





HENKILÖSTÖKOKEMUS

Sosiaalinen vastuu liittyy keskeisesti yhtiön henkilöstöön ja sen työoloihin, sillä Finnair on merkittävä työnantaja. Henkilöstöjohtamisen käytännöt kattavat kaikki olennaisiksi tunnistetut yritysvastuunäkökohdat.

Henkilöstöä ja sen työolojen kehittämistä johdetaan Finnairissa strategisten henkilöstölinjausten ja Finnairin henkilöstöpolitiikan mukaisesti. Kaikkien finnairilaisten ohjenuorana toimivat arvot - välitän, yksinkertaistan, olen rohkea ja työskentelemme yhdessä - näkyvät henkilöstön mielestä arjessa yhä paremmin. Finnairin We Together@ Finnair -henkilöstötutkimuksen tavoitteena on seurata, missä on onnistuttu ja missä Finnairin kehittää toimintaansa edelleen. Henkilöstötutkimuksen keskeiset teemat ovat Minun työni, Esimiestyö ja johtaminen, Yhdessä tekeminen ja Työnantajani.

Tiimien ja organisaation kehittämistarpeet tunnistetaan ja henkilöstön hyvinvointia sekä sitoutumista seurataan säännöllisesti aiemmin mainitun henkilöstötutkimuksen avulla. Vuonna 2019 keskeisimmät kehityskohteet olivat johtamisen kehittäminen, Workday-oppimisalustan

käyttöönotto ja uudenlainen tapa tehdä työtä, esimerkkinä YLEn kanssa yhteistyössä tehty ketterän ja oman esimerkin kautta johtamisen oppimishjelma.

Finnairin henkilöstökokemuksen saavutuksia vuonna 2019:

- Lanseerattiin harmoninen työpaikka -ohjelma
- Käynnistettiin päihteiden väärinkäyttöä ehkäisevä ohjelma
- Otettiin käyttöön uusi työturvallisuuden raportointityökalu
- Kaikkien työturvallisuusmittausten merkittävä paraneminen

Keitä me olemme

Vuonna 2019 Finnairin henkilöstön kokonaismäärä kasvoi merkittävästi. Aktiivisessa työsuhteessa oli vuoden 2019 lopussa 6 788 henkeä, mikä on

326 työntekijää enemmän kuin vuoden 2018 lopussa. Finnairiin palkattiin vuoden 2019 aikana 969 uutta henkilöä, näistä 342 oli lentävää henkilöstöä. Samanaikaisesti Finnairista eläköityi 66 henkilöä. Henkilöstön vaihtuvuus on Finnairissa pysynyt varsin vähäisenä (vuonna 2019 keskimäärin 3,7 %).

Valtaosa henkilöstöstä työskentelee Suomessa, suurin osa Helsinki-Vantaan lentoasemalla tai sen välittömässä läheisyydessä. Ulkomailla Finnairilla oli 31.12.2019 aktiivisessa työsuhteessa 645 henkilöä 26 maassa. Työsopimukset ja työsuhteen ehdot perustuvat paikalliseen lainsäädäntöön.

Finnairin kokoaikaisten työntekijöiden osuus vuonna 2019 oli 87 %, ja toistaiseksi voimassa olevassa työsuhteessa työskenteli 96 % henkilöstöstä, keski-ikä ollessa 42 vuotta. Henkilökunnasta 29 % oli yli 50-vuotiaita ja 18 % alle 30-vuotiaita. Vuoden 2019 lopussa Finnairin henkilöstöstä oli naisia 57 % ja miehiä 43 %. Finnairin hallituksen kahdeksasta jäsenestä kolme oli naisia. Finnair ei tilastoi henkilöstöä etnisin perustein.

Henkilökunnalla on oikeus sopia työehdoistaan kollektiivisesti kunkin maan paikallisen käytännön mukaisesti. Finnair ei rajoita työntekijöidensä mahdollisuuksia osallistua ammattiyhdistystoimintaan. Poikkeuksen muodostaa johto, jonka työehdoista sovitaan paikallisesti tai henkilökohtaisesti.

Finnairin työnantajakuva on kehittynyt edelleen positiivisesti, ja vuonna 2019 Finnair oli Universumin teettämän tutkimuksen mukaan sekä kaupallisen alan opiskelijoiden että ammattilaisten keskuudessa halutuin työnantaja. Myös muiden alojen opiskelijat ja ammattilaiset pitävät Finnairia kiinnostavana työnantajana, esimerkiksi IT-alan opiskelijoiden ja ammattilaisten keskuudessa Finnair oli aiemmin mainitun tutkimuksen mukaan 9. ja 6. kiinnostavin työnantaja.



Tapaturmataajuus

	Työtapaturmat	Työpaikka- tapaturmat-	Työpaikkatapatur- mataajuus*	Työmatka- tapaturmat
2019				
Lentoyhtiön lentävä henkilökunta	72	54	16	18
Lentoyhtiön maahenkilökunta **)	21	19	5	2
Finnair Technical Service Oy	11	7	5	4
Finnair Cargo Oy	0	0	0	0
Finnair Flight Academy Oy	0	0	0	0
Aurinkomatkat Oy	1	1	4	0
Yhteensä	105	81	10	24

Vuonna 2019 ei ammittitautiepäilyjä

* Työpaikkatapaturmataajuudella (LTIF= Loss time injury frequency) tarkoitetaan työpaikkatapaturmien lukumäärää miljoonaa työtuntia kohden

** Lentoyhtiön maahenkilökuntaan luetaan konsernihallinto, tukipalvelut, maahenkilöstö ja operatiivinen maahenkilöstö

Työturvallisuus

Työtapaturmat jaetaan työpaikkatapaturmiin ja työmatka-
tapaturmiin. Yllä olevassa taulukossa
näkyvät kaikki vähintään yhden
sairauspoissaolopäivän aiheuttaneet
työmatkalla tai työssä sattuneet
tapaturmat.

Työaltisteisiin riskeihin liittyviä tarkastuksia
ovat esim. syöpävaarallisille aineille,
liuottimille ja muille kemikaaleille, melulle
ja tärinälle altistuneiden sekä yötyötä
tekevien tarkastukset. Työaltistumisen
estämiseksi pyritään ensisijaisesti

turvallisiin ja mahdollisimman vähän
altistaviin työmenetelmiin.

Finnair Terveyspalvelut seuraa koko
lentävän henkilöstön säteilyannoksia
neljännesvuosittain. Altistumistasot
eivät ole ylittäneet vuotuista sallittua
rajaa (6 mSv). Jokainen lentotyötä
tekevä voi tarkistaa oman kumulatiivisen
säteilyannoksensa erillisestä
selainpohjaisesta järjestelmästä, jonne
siirtyy tieto henkilön toteutuneista
lentotunneista sekä matemaattinen
laskelma lentoreitin mukaan kertyneestä
kosmisen säteilyn annoksesta.

Finnairin terveystarkastukset
vuonna 2019

	Terveystarkastukset vuonna 2019
Finnair Group	110
Asiakaspalvelu	
Helsingin lentoaseman asiakaspalvelu	160
Matkustamopalvelu	588
Operatiivinen yksikkö	
Lentotoiminta	883
Rahti	48
Finnair Flight Academy	17
Tekniikka	510

Osaamisen kehittäminen

Koska Finnair on Suomen suurin lentoyhtiö,
sen lentoliiketoimintaosaamisen tason
ylläpito ja riittävyys ovat erityisen kriittisiä.
Työntekijöiden osaaminen vaikuttaa
keskeisesti strategian toteutumiseen
ja kriittisten osaamistarpeiden
tunnistaminen itsesään on tärkeä osa
yhtiön strategian toteutusta. Osaamisen
strateginen kehittäminen edellyttää
yhteistyötä useiden eri tahojen kanssa.
Osaamisen kehittämistarpeet kartoitetaan
ja kehittämistratkaisuja rakennetaan
yksiköittäin, tiimeittäin ja henkilöittäin.
Näistä keskustellaan henkilökunnan

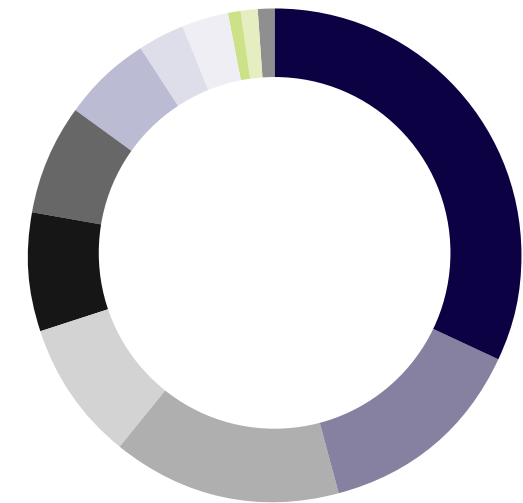
kanssa säännöllisesti pidettävien
kehityskeskusteluiden aikana.

Henkilökunnan osaamista kehitetään
hyödyntäen monenlaisia oppimistratkaisuja,
muun muassa työssäoppimisen,
verkkooppimisen, työpajojen,
valmennuksen (coachingin), toisten
työhön tutustumisen (shadowing) ja
mentoroinnin keinoin. Työssäoppimisen
roolia kehittymismetodina korostetaan, sillä
varsinkin digitalisaation myötä vaaditaan
jatkovaa uusiutumista, oman osaamisen
tunnistamista, oppimistapojen kehittämistä
sekä uusien työkalujen ja -tapojen itsenäistä
harjoittelua.

Lentävän henkilökunnan ammattitekninen
koulutus tuotetaan yhteistyössä
Finnair Flight Academyn kanssa, ja
Finnairin tekniikka hoitaa omatoimisesti
ammattiteknisen koulutuksensa. Learning
& Development -tiimi puolestaan
vastaa strategisesta ja yleisestä
liiketoimintaosaamisen kehittämisestä.

Henkilöstö ryhmittäin

%



- Matkustamohenkilökunta 32 %
- Lentäjät 14 %
- Ylemmät toimihenkilöt 15 %
- Ulkomaat 9 %
- Finnair Kitchen 8 %
- Tekniikan työntekijät 7 %
- Maapalvelutyöntekijät 6 %
- Tekniset toimihenkilöt 3 %
- Lentoalan toimihenkilöt 3 %
- Matkaoppaat 1 %
- Johto 1 %
- Matkatoimistovirkailijat 1 %



Keskimääräiset koulutustunnit työntekijää kohden

EUR mill.	Koulutustunnit, h			Keskimääräiset koulutustunnit, h			Henkilöstön määrä, kpl		
	Yhteensä	Naiset	Miehet	Kaikki	Naiset	Miehet	Kaikki	Naiset	Miehet
Toimihenkilöt	35 638	40 %	60 %	27	25	29	1 302	567	735
Työntekijät	35 640	45 %	55 %	18	15	20	2 032	1 062	970
Matkustamo	158 096	89 %	11 %	71	71	71	2 215	1 966	249
Lentäjät	106 064	3 %	97 %	118	142	118	897	25	872
Yhteensä	335 438	52 %	48 %	52	48	57	6 446	3 620	2 826

Vuoden 2018 kehitysalueita olivat muun muassa:

A. Esimiestyön ja johtamisen kehittäminen (esimerkkejä)

- Leading our Daily Operations – ohjelma operaatioiden johtamisesta vastaaville
- My Leadership Lab -ohjelma esimiesten yksilöllisen kasvun tueksi
- Global Exchange – ohjelma tukemaan erilaisten markkinoiden ja kulttuurien ymmärrystä
- YLE ja Finnair – ketterän johtamisen ohjelma
- MOVE onboard - uusille esimiehille suunnattu valmennuskonsepti
- Projektipäällikkövalmennukset jatkuivat
- Captain & Chief Purser (CPU) Leadership Day, jossa kapteenit ja purserit pohtivat omaa esimiesrooliaan ja yhteistyötä asiakaskokemuksen ja henkilöstökokemuksen johtamisessa
- Henkilökohtaiset valmennusohjelmat avainhenkilöille jatkuivat

B. Räättälöidyt henkilöstön kehittämiskäytännöt (esimerkkejä)

- Uudistunut Cabin crew -peruskurssi
- Henkilökohtaista oppimista tukevat matkustamohenkilökunnan oppimismoduulit
- Maapalveluissa toteutettu Experience Day- ja Meet and Greet -koulutukset, joiden fokus on palvelun laadun parantamisessa
- Jatkuvan kehityksen iltapäivät

C. Ammatillisen osaamisen kehittäminen ja perehdyttäminen (esimerkkejä)

- #JoinFinnair -perehdytys kaikille uusille työntekijöille
- Turvallisuuskoulutus kaikille työntekijöille ja kohdennetusti erityisryhmille
- Yleisosaamisen kehittäminen, mm. järjestelmä-, kieli- ja hankintaosaamisen kehittäminen, Code of Conduct, työturvallisuus, päihteiden väärinkäyttö.
- Digitaalisen osaamisen kehittäminen: Office 365 ja monet operatiivisen työn erikoisjärjestelmät
- Nordic Business Forum -live stream

Pysyviä teemoja ovat Finnairin eettisen toimintaohjeen (Code of Conduct) koulutus, työturvallisuus ja perehdytys, ilmailualan työturvallisuuden peruskurssit, esimiesten työturvallisuustietous ja työturvallisuuskorttikoulutukset.

Lisäksi vuonna 2019 toteutettiin ulkoasemakoulutuksia, ensiapu ja hätätilannekoulutuksia, perus- ja kertauskoulutuksia sekä järjestelmäkoulutuksia ja tehtiin oppilaitosyhteistyötä eri oppilaitosten kanssa.

Finnairin Ilmailuopisto on vuonna 1964 perustettu Finnairin ammatillinen erikoisoppilaitos, joka toimii ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain (631/1998) mukaisena erikoisoppilaitoksena. Sen tehtävänä on järjestää ammattitutkintoon ja erikoisammattitutkintoon valmistavaa

ammatillista lisäkoulutusta sekä muuta Finnairin ja sen tytäryhtiöiden toiminnan harjoittamiseksi tarvittavaa ammatillista lisäkoulutusta (Ammatillisen lisäkoulutuksen järjestämisluva Dnro 551/530/2006, 13.12.2006). Yksityisesti omistettuna oppilaitoksena Ilmailuopisto rahoittaa toimintansa valtionapukäytäntöjen mukaisesti, ja se on Elinkeinoelämän oppilaitokset Elo ry:n jäsen.



ASIAKASKOKEMUS

Finnairilla on kokonaisvastuu palvelutuotteensa asiakaskokemuksen laadusta, jonka se yhdessä monen yhteistyökumppanin kanssa toimittaa. Siksi Finnair valitsee huolella yhteistyökumppaninsa ja vaatii heiltä samaa laadullista ja eettistä sitoumusta kuin mihin yhtiö itse on sitoutunut.

Tuotteiden ja palveluiden terveys- ja turvallisuusvaikutusten arviointi

Lentotoimiala koostuu tarkasti säännellystä arvoketjusta, johon kuuluu lukuisia tuote- ja palvelutoimittajia. Arvoketjun huipulla oleva lento- ja palveluyhtiö Finnair luo asiakkailleen lisäarvoa tarjoamalla heille kokonaisvaltaisen ja korkealaatuisen palvelukokonaisuuden yhteistyökumppaneidensa kanssa. Finnairilla on kokonaisvastuu matkustajien ja heidän matkatavaroidensa kuljettamisesta sovittuun määränpäähän turvallisesti, sujuvasti ja aikataulun mukaisesti.

Merkittävimmät tuotevastuunäkökohdat Finnair-konsernin toiminnassa ovat lentoturvallisuus ja elintarviketurvallisuus sekä vastuu henkilöasiakkaista ja kuljetettavasta rahdista.

Finnairin turvallisuuden johtamisjärjestelmä kattaa kaikki lentoturvallisuuden näkökohdat: lentoturvallisuuspolitiikan, operatiivisen riskienhallinnan, turvallisuuskoulutuksen ja viestinnän sekä turvallisen toiminnan varmentamisen, joka sisältää jatkuvaa auditointia ja toimintaympäristön muutosten vaikutusten arviointia. Viranomaismääräykset ja standardit asettavat vähimmäisvaatimukset, jotka yhtiö pyrkii ylittämään kaikilla alueilla.

Finnair Kitchen vastaa elintarvike- ja tuoteturvallisuudesta Finnairin lennoilla. Lentotarjoilun laatua ja turvallisuutta hallitaan Finnair Kitchenin elintarviketurvallisuusjärjestelmällä. Lainsäädäntö ja alan yleiset standardit asettavat minimitason, jonka ylittämiseen yhtiö pyrkii kaikilla osa-alueilla.

Finnairin Ground Operations puolestaan vastaa lentoasemilla tapahtuvien maapalveluiden hankinnasta, laatukriteereistä ja laadunvalvonnasta. Yksikön tehtävänä on varmistaa, että Finnairin käyttämät maapalvelut täyttävät niille asetetut vaatimukset niin laadullisesti kuin turvallisuuden ja viranomaismääräystenkin suhteen.

Palvelulupaustensa varmistamiseksi Finnair Cargo, Kitchen ja Ground Operations -yksikkö valitsevat palveluja tuottavat alihankkijansa ja yhteistyökumppaninsa systemaattisen arviointiprosessin avulla. Yhteistyökumppaneilta edellytetään muun muassa sitä, että ne huolehtivat ja varmistuvat henkilökuntansa ammattitaidosta ja että kalusto, välineistö sekä tilat ovat asianmukaiset. Finnair suorittaa määräajoin tehtävien

lentoasemakohtaisten laatuauditointien lisäksi laaduntarkastuksia, joilla säännöllisesti valvotaan sekä omaa että alihankkijoiden toimintaa. Finnair Cargo ja Ground Operations vastaavat omien laatujärjestelmiensä ylläpidosta ja päivittämisestä sekä valvovat, että operatiivinen toiminta on vaatimusten mukaista.

Finnairin tuotevastuu vuonna 2019

- Uuden poikkeustilanteiden hallintaan tarkoitetun digitaalisen työkalun käyttöön-otto mahdollisten paremman asiakaskokemuksen ja tehokkaamman toiminnan näissä tilanteissa
- Uuden paremman ja tehokkaamman asiakaskontakteihin tarkoitetun digitaalisen työkalun käyttöönotto
- Helsingin lentokentän palvelutiskin uudistaminen
- Asiakaspalvelun taustaprosesseja automatisoinnilla savutettiin tasaisempi ja nopeampi prosessi
- Parannuksia Catering-palveluissa kohti polttoaine- ja materiaalitehokkaampaa palvelutarjonnan optimointia
- Huonokuuloisille asiakkaille otettiin käyttöön Chabla-palvelu
- Avattiin uusia kanavia asiakaskommunikointiin paremman palveluntarjonnan saavuttamiseksi, esimerkiksi Kakaotalk Koreassa



YHTEISTYÖ SIDOSRYHMIEN KANSSA

Finnairin vastuullisuusstrategian tavoitteena on varmistaa, että yhtiön keskeiset sidosryhmät hyväksyvät sen toiminnan perustan. Lisäksi vastuullinen toiminta edistää osaltaan Finnairin brändin kehitystä ja tuottaa pitkällä aikavälillä lisäarvoa osakkeenomistajille. Osaltaan se myös suojelee Finnairia niiltä riskeiltä, joita ympäristösäännösten rikkominen, ihmisoikeusrikkomukset tai hallintotavan puutteiden mahdollistamat ongelmat, kuten korruptio, voisivat aiheuttaa.

	Aiheet	Kanavat
Asiakkaat	Matkustuskokemus, asiakaspalveluun liittyvät asiat, tuotteen laatu, täsmällisyys, päästöjen ja melun vähentäminen, turvallisuus, kierrätys, vastuullinen hankinta, vastuullinen matkailu, yhteiskuntavastuuhankkeet Finnair Plus -ohjelman kautta.	Kyselyt, tutkimukset, kirjallinen palaute, Finnairin verkkosivut, sosiaalinen media, tapahtumat, asiakaspalvelukohtaamiset matkan eri vaiheissa, Finnair mobiilisovellus, viestit Finnair Plus -jäsenille, Blue Wings -lehti, In-flight Entertainment system (IFE).
Henkilöstö	Työkyky, työhyvinvointi ja -turvallisuus, tavoitteiden asetanta, eettiset ohjeet ja kysymykset, turvallisuus, muutokset kannattavuuden kehittämiseksi, arvot ja liiketoimintakäytännöt, luottamuksen kasvattaminen, ympäristövaikutusten vähentäminen, vastuullisuus kumppanuuksissa, henkilöstöön vaikuttavat muutokset.	Intranet, sisäiset blogit, teemaviikot, Yammer, henkilöstötapahtumat, We together @Finnair -työhyvinvointikysely, työterveyshuolto, suorituksenarviointi- ja kehityskeskustelut, keskustelut työntekijäjärjestöjen kanssa, johtamisforumit.
Osakkeenomistajat ja sijoittajat	Markkinaympäristö ja kilpailutilanne, yhtiön toiminta, yhteiskuntavastuu, tavoitteet, raportointi, strategia ja taloudellinen asema.	Säännölliseen ja jatkuvaan tiedonantovelvollisuuteen kuuluvat osavuosikatsaukset, tilinpäätöstiedote, toimintakertomus ja tilinpäätös, selvitys yhtiön hallinto- ja ohjausjärjestelmästä ja pörssitiedotteet. Yhtiökokous, sijoittaja-, analyttikko- ja mediatapaamiset ja -tapahtumat, Finnairin internet-sivut, Carbon Disclo-sure Project.
Lentoliikennetoimijat	Turvallisuus, melun ja päästöjen vähentäminen, päästökauppa ja päästövähennysjärjestelmät, lentoliikenteen hallinta, biopolttoaineiden ja hankintaketjun kehittäminen, kestävä matkailu, toimialan taloudelliset vaikutukset.	Jäsenyys IATA:ssa ja A4E:ssä, jäsenyys yhteistyöhankkeissa kestävän matkailun edistämiseksi, oneworld -allianssin jäsenyys, yhteishankkeet, yhteistyö Finavian ja muiden lentokenttä -toimijoiden kanssa, toimialan seminaarit ja työryhmät, valmistajayhteistyö.
Viranomaiset ja poliittiset päätöksentekijät	Kilpailukyky ja markkinoillepääsy, turvallisuus, päästökauppa ja päästövähennysjärjestelmät, lentoliiken-teen hallinta, hankintaketjun vastuullisuus, raportoin-ti, ilmailun taloudelliset vaikutukset, toiminnan vaikutukset ympäristöön ja meluun, liikenteen jatkuvuus, biopolttoaineet, työntekijäsuhteet.	Keskustelu alueellisten, kansallisten ja EU-tason sekä Finnairin kohde- ja ylilentomaiden päätöksentekijöiden ja viranomaisten kanssa, tapahtumat ja muu yhteistyö Kilpailu- ja kuluttajaviraston, Liikenteen turvallisuusvirasto Traficom, edustustojen ja muiden keskeisten suomalaisten ja ulkomaisten toimijoiden kanssa.
Kansalaisjärjestöt ja kestävän kehityksen toimijat	Kasvihuonepäästöjen vähentäminen, ympäristövai-kutusten vähentäminen, kansanterveys, hätäapu, luonnonsuojelu, yleiset kestävää kehitystä tukevat hankkeet ja kehitysyhteistyöhankkeet, hankintaketjun vastuullisuus.	Yhteistyö Suomen luonnonsuojeluliiton, UNICEFin, Suomen Punaisen Ristin, Syöpäsäätiön ja muiden kansalaisjärjestöjen kanssa. Jäsenyys Carbon Disclo-sure Projectissa ja Climate Leadership coalitionissa, Sitoumus 2050 -yhteistyö.
Toimittajat	Yhteistyö päästöjen ja muiden ympäristövaikutusten vähentämiseksi, vastuullisuuden ja eettisten toimintatapojen seuraaminen kaikkialla arvoketjussa.	Sopimussyhteistyö, Finnairin hankintaohjeet ja han-kinnan toimintaperiaatteet.
Media	Päivittäinen toiminta ja poikkeustilanteet, yhtiön strategia ja liiketoiminta, päästöjen vähentäminen, henkilöstösuhteet, kestävä taloudellinen kehitys, ilmailun taloudelliset vaikutukset, etiikka, järjestöyh-teistyö, lentoliikenteen trendit, biopolttoaineet, pääs-tökauppa ja päästövähennysjärjestelmät, melu, lentoliikenteen vaikutukset paikalliseen talouteen ja liikkuvuuteen.	Lehdistötiedotteet ja -tilaisuudet, toimittajavierailut ja -matkat, haastattelut, verkkosivustot, palveleva me-diapuhelinpäivystys, sosiaalinen media, Blue Wings -lehti.
Suuri yleisö	Asiakaspalveluun liittyvät aiheet, tuotteen laatu, hen-kilöstösuhteet, ilmailun taloudelliset vaikutukset, etiikka, päästöjen vähentäminen, vaikutukset paikalliseen talouteen, hyväntekeväisyysyhteistyöhankkeet, yrityskansalaisuus.	Viestintä median kautta, verkkosivustot, sähköposti ja luennot, sosiaalinen media mukaan lukien blogit, Facebook, Twitter ja Sina Weibo.

TALOUEDELLINEN VASTUU

Finnairin hallitus on asettanut yhtiölle taloudelliset tavoitteet, joista on viestitty sijoittajille suunnatussa aineistossa. Julkisena osakeyhtiönä Finnair on sitoutunut tavoittelemaan voittoa osakkeenomistajilleen. Voitonjakoperiaatteet on ilmaistu Finnairin osinkopolitiikassa. Yhtiön taloudellinen raportointi pyrkii välittämään läpinäkyvästi tietoa Finnairin taloudellisesta asemasta ja kehityksestä.

158 Verojalanjälki





Suoran taloudellisen lisäarvon tuottaminen ja jakautuminen

Milj. euroa	2019	2018	2017	2016
Tuotettu suora taloudellinen lisäarvo				
Liikevaihto	3 097,7	2 836,1	2 568,4	2 316,8
Liiketoiminnan muut tuotot	56,4	73,7	77,0	75,5
Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja -tappiot	0,2	42,7	44,1	30,4
Rahoitustuotot	3,3	-2,2	-0,3	1,0
Yhteensä	3 157,6	2 950,3	2 689,3	2 423,7
Jaettu taloudellinen lisäarvo				
Materiaalit, palvelut ja liiketoiminnan muut kulut	2 128,3	1 899,3	1 909,6	1 834,5
Henkilöstökulut	530,9	494,7	418,9	356,4
Maksut osakkeenomistajille ja lainantarjoajille	120,1	181,0	41,9	30,7
Osingot	35,0	38,4	12,8	0,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	15,8	15,8	15,8	19,1
Rahoituskulut	69,4	126,8	13,4	11,5
Maksut valtioille	14,5	19,2	7,2	9,8
Lahjoitukset ja muut yleishyödylliset panokset	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	2 793,9	2 594,2	2 377,5	2 231,3
Toiminnan kehittämiseen jäänyt taloudellinen lisäarvo				
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin sekä tytäryritysten hankinnat	443,8	474,0	511,5	518,9
Vertailukelpoinen liiketulos	162,8	218,4	170,4	55,2
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %	6,3	9,3	13,6	8,9

Ilmastomuutoksen taloudelliset seuraamukset ja muut riskit ja mahdollisuudet organisaation toiminnalle

Ilmastomuutoksen torjunnassa keskeiset toimenpiteet ja ohjausmekanismit kohdistuvat fossiilisten polttoaineiden käytön vähentämiseen. Finnairin käyttämä lentopetroli on valtaosin fossiilista polttoainetta ja polttoainekulut ovat yhtiön merkittävin yksittäinen kustannuserä. Näin ollen kaikki lentopetrolin hintaan vaikuttavat tekijät vaikuttavat samansuuntaisesti Finnairin toimintakuluihin. Tarve vähentää polttoaineen kulutusta – ja siten myös hiilidioksidipäästöjä – vaikuttaa merkittävästi yhtiön liiketoimintaan. Polttoaine muodosti noin viidenneksen Finnairin toiminnallisista kuluista vuonna 2019, joten tehokkuudella on olennainen vaikutus omistaja-arvon kehitykseen.

Polttoaineen kulutusta vähentääkseen yhtiö noudattaa strategiaa, joka koostuu neljästä osa-alueesta: teknologinen kehitys, operatiivisen tehokkuuden parantaminen, infrastruktuurin kehitys ja taloudelliset toimenpiteet. Finnair operoi

modernilla laivastolla ja on investoinut vuodesta 2015 alkaen uuden sukupolven polttoainetehokkaisiin laajarunkokoneisiin kilpailuetunsa turvaamiseksi. Finnair on perustanut erityisen poikkiorganisatorisen polttoainetehokkuuden parantamiseen tähtäävän työryhmä, joka etsii yhä energiatehokkaampia tapoja lentää.

Finnair on jo useiden vuosien ajan tukenut maailmanlaajuisia markkinaperusteisia toimia, jotka toimialan operatiivisten, teknologia- ja infrastruktuuriponnistelujen lisäksi edistäisivät kasvihuonekaasujen vähentämistä. Vuonna 2019 Finnair osallistui EU:n päästökauppaan, jota sovellettiin Euroopan sisäisiin lentoihin (Emission Trading Scheme, EU-ETS), ja vuoden 2019 päästökaupasta suoraan aiheutuneet kustannukset olivat Finnairille 18,78 miljoonaa euroa. Kokonaisuudessaan Finnair maksoi ympäristöperusteisia veroja ja maksuja yli 35,5 miljoonaa euroa. Päästökaupan suoraa kustannusta tulevana vuosina on vaikeaa arvioida mahdollisten tulevien sääntelymuutosten vuoksi.

Finnair on johtavia lentoyhtiöitä hiilidioksidipäästöjen raportoinnissa

sekä päästöjen vähentämisessä. Ilmastomuutokseen liittyviä riskejä, mahdollisuuksia, taloudellisia vaikutuksia sekä hallintakeinoja on kuvattu yksityiskohtaisesti eri raportointikanavissa.

Keskeiset epäsuorat taloudelliset vaikutukset ja niiden laajuus

Finnairin kestävä kasvun ja nykyisen reittiverkoston ansiosta Suomesta on selvästi enemmän suoria lentoyhteyksiä maailmalle, kuin mitä kotimainen kysyntä yksin pystyisi ylläpitämään. Tällä on merkittävä vaikutus sekä suomalaisille kuluttajille että yrityksille. Lisäksi toimiala on merkittävä työllistäjä Suomessa.



VEROJALANJÄLKI

Verotusperiaatteet

Finnairin periaatteena on maksaa, kerätä, tilittää ja raportoida kussakin maassa sille kuuluvat välilliset ja välittömät verot paikallisten lakien ja säännösten mukaisesti. Laadukas veroilmoittaminen ja -raportointi ovat Finnairille erittäin tärkeitä, minkä vuoksi veroilmoitukset täytetään huolellisesti ja ajallaan. Finnair keskustelee myös avoimesti veroviranomaisten kanssa. Finnairin verosuunnittelun tavoitteena on tukea liiketoimintaratkaisuja ja varmistaa niiden asianmukainen toteuttaminen myös verotuksen näkökulmasta. Finnair-konsernilla ei ole rakenteita, joilla pyrittäisiin siirtämään verotettavaa tuloa Suomesta matalamman veroasteen valtioihin.

Kansainväliseen liiketoimintaan liittyvät verot

Finnairin kansainvälinen liiketoiminta liittyy pääsääntöisesti Finnair Oyj:n ulkomaisten myyntiyksiköiden kautta tapahtuvaan lentolippujen ja rahdin myyntiin sekä myynnin edistämiseen paikallisesti. Myyntiyksiköt eivät ole erillisiä juridisia yhtiöitä. Myyntiyksiköiden tulot

verotetaan kansainvälistä lentoliikennettä koskevien säädösten ja verosopimusten perusteella osana emoyhtiön verotettavaa tuloa Suomessa. Finnairin ulkomaisten tytäryhtiöiden toiminta on verovuosien 2019 ja 2018 aikana liittynyt lähinnä matkapalveluihin ja tukitoimintoihin, jotka ovat suhteessa konsernin koko liiketoimintaan hyvin vähäisiä. Finnairilla on lisäksi liiketoiminnallisista syistä osuuksia (alle 20 %) vakuutusjärjestelyistä Guernseyllä. Näiden tulos verotetaan Suomessa.

Finnairin verollinen toiminta yksittäisissä maissa Suomen ulkopuolella on vähäistä. Tämän vuoksi alla olevassa yhteenvetotaulukossa Suomi on esitetty erikseen ja kaikki muut maat yhteenlaskettuna ryhmänä. Ulkomaisten tytäryhtiöiden vastaavat tiedot on esitetty tämän sivun jälkimmäisessä taulukossa. Maakohtainen erittely Suomen ulkopuolella maksetuista ja tilitetyistä veroista on esitetty sivulla 160.

Finnair-konsernin ulkomaiset operatiiviset tytäryhtiöt ovat Virossa, jossa tuloveroja

Finnairin toiminta Suomessa ja muualla	2019			2018		
	Suomi*	Muut maat	Yhteensä	Suomi*	Muut maat	Yhteensä
Liikevaihto, miljoonaa euroa	3 088,2	9,5	3 097,7	2 825,8	10,2	2 836,1
Tulos ennen veroja, miljoonaa euroa	93,5	-0,5	93,0	127,7	-0,5	127,2
Henkilöstömäärä	6 164	607	6 771	5 828	532	6 360

* Sisäinen liikevaihto on eliminoitu.

Finnairin toiminta muualla	Viro	2019		Viro	2018	
		Venäjä	Yhteensä		Venäjä	Yhteensä
Liikevaihto, miljoonaa euroa	9,5	0,0	9,5	10,2	0,0	10,2
Tulos ennen veroja, miljoonaa euroa	-0,5	0,0	-0,5	-0,5	0,0	-0,5
Tuloverot	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Henkilöstömäärä	235	0	235	191	0	191

tulee maksuun osingonjaon perusteella. Konsernilla on myös Venäjällä tytäryhtiö, joka ei harjoita aktiivisesti liiketoimintaa.

Myyntiyksiköiden tulot verotetaan kansainvälistä lentoliikennettä koskevien säädösten ja verosopimusten perusteella osana emoyhtiön verotettavaa tuloa Suomessa, eikä niille erikseen vahvisteta liikevaihtoa, tulosta ennen veroja, maksettavaa tuloveroa tai henkilöstömääriä. Muiden maksettavien ja tilitettävien verojen osalta on esitetty maakohtainen erittely on esitetty sivulla 160.



Maksettavat välittömät verot, miljoonaa euroa	2019			2018		
	Suomi*	Muut maat	Yhteensä	Suomi*	Muut maat	Yhteensä
Työnantajamaksut	4,5	2,2	6,7	2,7	2,3	5,0
Kiinteistöverot	0,7	0,0	0,7	0,9	0,0	0,9
Muut verot	2,2	0,0	2,2	2,2	0,1	2,2
Saadut julkiset tuet	-1,3	0,0	-1,3	-1,7	0,0	-1,7
Välittömät liiketoiminnan kuluihin sisältyvät verot ja tuet yhteensä	6,1	2,3	8,4	4,1	2,3	6,4
Maksettavat tuloverot*	4,9	0,0	4,9	25,9	0,0	25,9
Maksettavat välittömät verot yhteensä	11,0	2,3	13,3	30,0	2,3	32,3

* Maksettavat tuloverot ovat tilikauden tuloksen perusteella kirjatut verokulut, jotka on osittain käytetty aikaisempia verotappioita vastaan.

Tilikaudelta tilitettävät välilliset verot, miljoonaa euroa	2019			2018		
	Suomi	Muut maat	Yhteensä	Suomi	Muut maat	Yhteensä
Arvonlisäverot, myynnit	95,0	0,9	96,0	107,0	0,9	107,9
Arvonlisäverot, ostot	125,2	5,1	130,3	136,9	5,1	142,0
Arvonlisäverot, netto	-30,1	-4,2	-34,3	-29,9	-4,2	-34,1
Palkkoihin liittyvät ennakonpidätykset ja muut välilliset verot	100,1	2,5	102,6	100,0	2,8	102,8
Valmisteverot	0,5	0,0	0,5	0,5	0,0	0,5
Yhteensä	70,5	-1,7	68,8	70,5	-1,4	69,2

Muut verot sisältävät lähinnä ympäristö- ja sähköveroja. Kansainvälisen lentoliikennetoiminnan luonteen mukaisesti lentopolttoaine on verotonta. Julkiset tuet koskevat Finnairin saamia koulutustukia, jotka liittyvät lähinnä Finnairin tarjoamiin lentoliikenteen koulutuspalveluihin. Julkisiin tukiin ei ole sisällytetty eri maiden

viranomaistahojen lentoliikenteelle maksamia tukia, koska ne kuuluvat liikesalaisuuden piiriin. Julkisiin tukiin on sen sijaan vuonna 2018 sisällytetty suomalaiselta viranomaisaholta saatuja, Enontekiön seudun matkailun edistämiseen liittyviä tukia 0,1 miljoonaa euroa. Vuonna 2019 vastaavia tukia ei saatu.

Finnairilla oli kertynyt Suomessa aikaisemmilta verokausilta verotuksessa vahvistettuja tappioita yhteensä noin 0,3 miljoonaa euroa. Vuoden 2019 tuloksen jälkeen vahvistettuja tappioita ei ole enää jäljellä.

Erittely muiden maiden maakohtaisista työnantajamaksuista on esitetty seuraavalla sivulla.

Lisätietoa välittömistä veroista, kuten konsernin tuloslaskelman mukaiset verot, laskennalliset verosaamiset ja -velat sekä efektiivisen verokannan täsmäytys, on nähtävillä Finnair-konsernin tilinpäätöksen liitetiedossa 5.1.

Tilikaudella kerätyt välilliset verot sisältävät merkittävimpinä erinä ennakonpidätysvelat, arvonlisäverot ja valmisteverot. Finnair ei katso, että lentomatkustajilta kerätyt matkustajamaksut olisivat luonteeltaan sellaisia viranomaisille tilitettäviä veroluonteisia maksuja, jotka raporttoitaisiin osana verojalanjälkeä, sillä nämä maksut tilitetään tyypillisesti kunkin maan lentoaseman toimintaa harjoittavalle

taholle (yksityinen tai julkinen). Erittely maakohtaisista maksetuista ja tilitetyistä veroista on esitetty seuraavalla sivulla.



Alla on esitetty vuoden 2019 maakohtaiset tiedot niistä maista, joissa maksettavan, tilitettävän tai vähennettävän veron määrä on vähintään 0,05 miljoonaa euroa. Ne maat, joissa veron määrä on ollut vähemmän kuin 0,05 miljoonaa euroa, on esitetty alla erillisinä alueina. Luvut sisältävät tytäryhtiöiden ja myyntiyrityksien maksamat ja tilittämät verot.

2019					Palkkoihin liittyvät ennakon- pidätykset	
Maakohtainen erittely, miljoonaa euroa	Työnantaja- maksut	Arvonlisäverot, myynnit	Arvonlisäverot, ostot	Arvonlisäverot, netto		Yhteensä
Maat						
Viro	1,1	0,1	0,2	0,0	0,5	1,5
Kiina	0,3	0,0	0,0	0,0	0,2	0,5
Saksa	0,0	0,1	-0,1	0,2	0,1	0,4
Belgia	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2
Yhdysvallat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2
Espanja	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2
Kreikka	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1
Venäjä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Italia	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Sveitsi	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,1	0,0
Singapore	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	0,0
Etelä-Korea	0,1	0,0	0,2	-0,2	0,1	0,0
Ranska	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	0,0
Tanska	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
Ruotsi	0,1	0,0	0,4	-0,4	0,2	-0,1
Australia	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
Norja	0,0	0,0	0,6	-0,6	0,0	-0,5
Thaimaa	0,0	0,0	0,6	-0,6	0,0	-0,6
Yhdistynyt kuningaskunta	0,0	0,1	0,8	-0,7	0,1	-0,6
Japani	0,3	0,0	1,5	-1,5	0,6	-0,7
Alueet						
Muut Euroopan-maat*	0,0	0,2	0,2	0,0	0,0	0,1
Euroopan ulkopuoliset maat**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	2,2	0,9	5,1	-4,2	2,5	0,5

* Alankomaat, Bulgaria, Irlanti, Itävalta, Kroatia, Kypros, Latvia, Liettua, Malta, Portugali, Puola, Slovakia , Slovenia, Tsekki ja Unkari

** Intia, Kanada ja Yhdistyneet arabiemiirikunnat

Alla on esitetty vuoden 2018 vertailutiedot niistä maista, joissa maksettavan, tilitettävän tai vähennettävän veron määrä on vähintään 0,05 miljoonaa euroa. Ne maat, joissa veron määrä on ollut vähemmän kuin 0,05 miljoonaa euroa, on esitetty alla erillisinä alueina. Luvut sisältävät tytäryhtiöiden ja myyntiyrityksien maksamat ja tilittämät verot.

2018					Palkkoihin liittyvät ennakon- pidätykset	
Maakohtainen erittely, miljoonaa euroa	Työnantaja- maksut	Arvonlisäverot, myynnit	Arvonlisäverot, ostot	Arvonlisäverot, netto		Yhteensä
Maat						
Viro	1,0	0,2	0,2	-0,1	0,5	1,4
Kiina	0,3	0,0	0,0	0,0	0,3	0,6
Belgia	0,1	0,0	0,0	0,0	0,3	0,4
Yhdysvallat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2
Kreikka	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1
Italia	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Venäjä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Saksa	0,0	0,1	0,2	-0,1	0,1	0,1
Espanja	0,1	0,1	0,1	-0,1	0,1	0,0
Sveitsi	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,1	0,0
Ruotsi	0,2	0,0	0,4	-0,4	0,2	0,0
Singapore	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	0,0
Australia	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
Ranska	0,0	0,0	0,2	-0,2	0,0	-0,1
Tanska	0,0	0,0	0,2	-0,1	0,0	-0,1
Etelä-Korea	0,1	0,0	0,2	-0,2	0,1	-0,1
Japani	0,3	0,0	1,2	-1,2	0,6	-0,3
Norja	0,0	0,0	0,6	-0,6	0,1	-0,5
Thaimaa	0,0	0,0	0,6	-0,6	0,0	-0,6
Yhdistynyt kuningaskunta	0,0	0,1	0,7	-0,7	0,1	-0,6
Alueet						
Muut Euroopan-maat*	0,1	0,2	0,2	0,0	0,0	0,2
Euroopan ulkopuoliset maat**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	2,3	0,9	5,1	-4,2	2,8	0,9

* Alankomaat, Bulgaria, Irlanti, Itävalta, Kroatia, Kypros, Latvia, Liettua, Malta, Portugali, Puola, Slovakia , Slovenia, Tsekki ja Unkari

** Intia, Kanada ja Yhdistyneet arabiemiirikunnat



LIITTEET

Finnair on raportoinut yhteiskuntavastuuasioistaan kansainvälisen Global Reporting Initiative -viitekehyksen mukaisesti vuodesta 2008 yhtenä ensimmäisistä lentoyhtiöistä.

- 162 Raportointiperiaatteet
- 164 Global compact -sisältöindeksi
- 165 GRI -sisältöindeksi
- 171 Riippumattoman varmentajan varmennusraportti
- 173 Yhteystiedot





RAPORTOINTI- PERIAATTEET

Finnair on raportoinut yhteiskuntavastuuasioistaan kansainvälisen Global Reporting Initiativen (GRI:n) viitekehyksen mukaisesti vuodesta 2008 yhtenä ensimmäisistä lentoyhtiöistä. Tämä vuosikertomukseen integroitu GRI-osio on laadittu GRI-standardien peruslaajuuden mukaisesti (core) perustuen Finnairin olennaisiin näkökohtiin.

Raportti kattaa emoyhtiö Finnair Oyj:n ja kaikki sen Suomessa toimivat tytäryhtiöt. Ulkomaisten tytäryhtiöiden toiminnasta Finnair ei raportoi, koska pieninä toimijoina niillä ei ole katsottu olevan oleellista merkitystä yhtiön yhteiskuntavastuun olennaisten vaikutusten kannalta. Mahdolliset poikkeukset tästä mainitaan kunkin tunnusluvun kohdalla erikseen. Ulkoistetuista toiminnoista Finnair ei raportoi. Raportoivat liiketoimintayksiköt ja tytäryhtiöt on lueteltu taulukossa.

Raportointijakso on kalenterivuosi, 1. tammikuuta–31. joulukuuta 2019.

Raportin tietolähteet, mittaus- ja laskentamenetelmät

Raportin tiedot on kerätty yhtiön sisäisistä tilastointijärjestelmistä sekä alihankkijoilta. Mittaus- ja laskentamenetelmien osalta on noudatettu GRI -laskentaohjeita aina, kun saatavilla ollut aineisto on sen mahdollistanut mielekkäästi ja tarkoituksenmukaisesti. Mikäli jotain muuta mittaus- tai laskentatapaa on käytetty, tästä on maininta kunkin tunnusluvun kohdalla. Luvut on esitetty aikasarjoina aina, kun se on ollut asianmukaista ja luotettavasti mahdollista.

Suora energian kulutus

Finnairin suurin yksittäinen materiaalikuluerä on lentopetroli. Lentopetrolia käsitellään tässä raportissa kuitenkin energiana, sillä käyttötarkoituksensa ja ympäristövaikutustensa vuoksi lentopetroli on mielekästä ymmärtää varastoituna energiana. Polttoaineet raportoidaan myös massansa tai tilavuutensa perusteella.

Lentotoiminnan polttoaineenkulutus ja päästöluvut (Euroopan parlamentin ja

neuvoston päästökauppa -direktiivin 2003/87/EC liite 1) on haettu yhtiön omista seurantajärjestelmistä, ja ne perustuvat todelliseen polttoaineen kulutukseen (kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta ja raportoinnista annetun EU-asetuksen No 601/2012 mukainen menetelmä A).

Euroopan unionin päästökauppa-järjestelmän (EU ETS) “menetelmä A” -kaava: ilma-aluksen polttoainetankeissa olevan polttoaineen määrä, kun ilma-alus on tankattu lentoa varten – ilma-aluksen polttoainetankeissa olevan polttoaineen määrä, kun ilma-alus on tankattu seuraavaa lentoa varten + tätä seuraavaa lentoa varten tankattu polttoaineen määrä. Tämän menetelmän tarkoituksena on rekisteröidä myös lentokoneen apuvoimalaitteen polttoaineen kulutus maan pinnalla.

Tilanteissa, joissa menetelmää A ei voida käyttää, käytetään todellista lähtö- ja määräaseman välistä kulutusta (leg consumption) (kyydissä olevan polttoaineen määrä - jäljelle jäänyt polttoaineen määrä), johon lisätään keskimääräinen apuvoimalaitteen kulutus.

Maakaluston polttoainekulutus on saatu yhtiön oman polttoainejakeluaseman tankkaustiedoista. Tiheydet eri polttoainejakeille on saatu toimittajan tuotetiedoista.

Aurinkoenergian tuotantotiedot on saatu palveluntarjoajan tarjoamasta online-raportointikanavasta.

Epäsuora energian kulutus

Kiinteistöjen energiankulutukseen on laskettu yhtiön käytössä olevat kiinteistöt ja niissä käytetty sähkö- ja lämpöenergia. Tiedot on saatu suoraan palveluntarjoajilta ja ne perustuvat maksettuihin laskuihin.

Suorat (Scope 1) kasvihuonekaasupäästöt

Lentopolttoaineeseen tässä raportissa sovellettu päästökerroin on 3,15 kg CO₂/ kg (2006 IPCC Inventory Guidelines -ohjeen mukainen oletusarvo).

Polttoaineen massa muunnetaan tilavuudeksi polttoaineen toimittajien ilmoittamien tiheysarvojen perusteella. Jos tiheysarvoa ei ole saatavissa, käytetään oletusarvoa 0,80 kg/l.



Vuokralustolla ja -ohjaamomiehistöllä (ns. wetlease) operoitujen lentojen toteutunut polttoaineen kulutus on kysytty vuokranantajalta. Jos tietoa ei ole saatu, polttoaineen kulutus on laskettu koneen valmistajan määrittelyjen tai vuokranantajan ilmoittamien konetyyppi- ja lentotuntikohtaisten polttoaineen kulutustietojen perusteella. Tietopuutteet ja virheelliset tiedot on korvattu käyttämällä mahdollisimman hyvin vastaavia korvaavia tietoja.

Jos polttoaineiden muunnoskertoimia ei ole ollut käytettävissä suoraan valmistajalta, laskennassa on käytetty lähdeä UK Government Conversion Factors for greenhouse gas (GHG) reporting 2019.

Maakaluston päästöt on laskettu käyttäen eri polttoainejakeiden muuntokertoimia. Muuntokertoimien lähteenä on käytetty UK Government Conversion Factors for greenhouse gas (GHG) reporting 2019 -dokumenttia

Epäsuorat (Scope 2) kasvihuonekaasupäästöt Markkinapohjaisina päästökertoimina on käytetty energiayhtiön ilmoittamia

keskimääriäisiä hiilidioksidikertoimia tuottamalleen energialle. Aluekohtaisina kertoimina on käytetty Motivan ilmoittamia kansallisia keskimääriäisiä kertoimia.

Muut epäsuorat (Scope 3) kasvihuonekaasupäästöt
Finnair on arvioinut Scope 3 -päästönsä GHG Protocol Corporate Value Chain (Scope 3) -laskenta- ja raportointistandardin mukaisesti. Kategoria 3:een hankitun energian epäsuorien päästöjen (muut kuin Scope 1–2) primääritiedot ovat peräisin Finnairin polttoainetietokannasta.

Polttoaineen porauksen, tuotannon ja kuljetuksen päästöt = polttoaineen määrä * 0,0159 tonnia CO₂/GJ. Päästökertoimen lähde JET A-1 -lentopolttoaineelle: SFS-EN 16258 -standardi.

Henkilökunnan tekemät työmatkat tehdään pääosin yhtiön omilla lentokoneilla ja reiteillä, ja nämä matkat kuuluvat suorien päästöjen raportoinnin alle (Scope 1). Muiden yhtiöiden palveluja hyödyntävien matkojen päästöt on laskettu epäsuoriin

päästöihin. Tällöin laskentaperusteena on käytetty Finnairin omaa vastaavaa tai vastaavan tyyllisen reitin polttoainekulutusta per matkustaja-kilometri.

Jäte
Materiaalivirtojen ja jätemäärien tiedot on saatu palveluntarjoajilta tai tavarantoimittajilta

Henkilöstö
Henkilöstöä koskevat tiedot tulevat Finnairin henkilöstöhallinnon tietojärjestelmistä sekä henkilöstön hyvinvoinnista vastaavilta. Tapaturmatilastojen luvut saadaan vakuutusyhtiöltä, ja ne päivittyvät takautuvasti, minkä vuoksi vuoden 2018 luvut saattavat vielä tarkentua.

Ihmisoikeuksiin ja paikallisyhteisöihin liittyvät tiedot ovat peräisin hankinta-sopimuksista, hankinnoista vastaavilta, alihankkijoilta sekä matkailun vaikutusten osalta pääasiassa Aurinkomatkat Oy:ltä, joka matkanjärjestäjänä on tässä suhteessa avainasemassa. Toiminnan lakien- ja määräystenmukaisuus on vahvistettu yhtiön lakiasianosastolta.

Asiakastyytyväisyyteen liittyvät tiedot puolestaan perustuvat asiakastyytyväisyystutkimuksiin sekä yhtiön saamaan palautteeseen.

Henkilöstöä koskevat suhdeluvut perustuvat aktiivisiin työsuhteisiin 31.12.2019. Ne eivät sisällä lepäviä työsuhteita eivätkä Aurinkomatkojen Baltian maissa toimivaa tytäryhtiötä Aurinko Ou:ta (työsuhteessa olevien määrä 31.12.2019).

Talous
Taloudellisen vastuun luvut ovat pääasiassa tilinpäätöstiedoista. Muu taloudellisen vastuun informaatio on peräisin yhtiön eri toimijoilta.

Muutokset aiemmin raportoiduissa tiedoissa
Raportoitavissa tiedoissa ei ole tapahtunut suuria muutoksia edelliseen raporttiin verrattuna. Yksittäisten lukujen muutokset on kuvattu kyseisen indikaattorin kohdalla. Kiinteistöjen energiankulutuksen kohdalla vuoden 2018 luvuista on poistettu kulutusarvot, jotka eivät kohdistu Finnairin toimintaan vaan on vuokrattu ulkopuolisille toiminnanharjoittajille.

Yritysvastuun olennaisuusanalyysiä on päivitetty vuoden 2019 aikana. Olennaisiin teemoihin ja näkökohtiin liittyviä tunnuslukuja on määritelty uudelleen, osa aiemmin raportoiduista mittareista jäi pois.

Finnairin organisaatorakennetta ja tilinpäätöstietojen laskentaa koskevat muutokset kuvataan tarkemmin Finnairin taloudellisten lukujen yhteydessä.

Raportin painopistealueet
Raportin painopisteet perustuvat olennaisuusanalyysiin, joka on tarkemmin kuvattu sivuilla 130–131.



GLOBAL COMPACT
-SISÄLTÖINDEKSI

Ihmisoikeudet		Sijainti
Periaate 1:	Yritysten tulee tukea ja kunnioittaa yleismaailmallisia ihmisoikeuksia omassa vaikutuspiirissään	s. 132, 134-137, 138-139
Periaate 2:	Yritysten tulee huolehtia, että ne eivät ole osallisina ihmisoikeuksien loukkauksiin.	s. 132, 134-137, 138-139
Työelämä		
Periaate 3:	Yritysten tulee vaalia yhdistymisvapautta sekä kollektiivisen neuvotteluoikeuden tehokasta tunnustamista.	s. 135-136
Periaate 4:	Yritysten tulee tukea kaikenlaisen pakkotyön poistamista.	s. 132, 136-137, 138-139
Periaate 5:	Yritysten tulee tukea lapsityövoiman käytön tehokasta poistamista.	s. 132, 136-137, 138-139
Periaate 6:	Yritysten tulee tukea työmarkkinoilla ja ammatinharjoittamisen yhteydessä tapahtuvan syrjinnän poistamista.	s. 132, 136-137, 138-139
Ympäristö		
Periaate 7:	Yritysten tulee tukea varovaisuusperiaatetta ympäristöasioissa.	s. 128-129, 132-134
Periaate 8:	Yritysten tulee tehdä aloitteita, jotka edistävät vastuullisuutta ympäristöasioissa	s. 128-129, 132-134
Periaate 9:	Yritysten tulee kannustaa ympäristöystävällisten teknologioiden kehittämistä ja levittämistä.	s. 128-129, 132-134
Korruption vastaisuus		
Periaate 10:	Yritysten tulee toimia kaikkia korruption muotoja vastaan, mukaan lukien kiristys ja lahjonta.	s. 132, 136-137, 138-139



GRI -SISÄLTÖINDEKSI

Tunnus	Sisältö	Sijainti	Lisätiedot
Yleinen sisältö			
Organisaatio			
102-1	Raportoivan organisaation nimi		Finnair Plc
102-2	Toimialat, brändit, tuotteet ja palvelut	Taloudellinen tieto s. 7-9	
102-3	Organisaation pääkonttorin sijainti		Tietotie 9, Vantaa, Finland
102-4	Toimintamaat	Taloudellinen tieto s. 7-9, 49	
102-5	Organisaation omistusrakenne ja yhtiömuoto	Taloudellinen tieto s. 49, 79	
102-6	Markkina-alueet	Taloudellinen tieto s. 7-8, 10, 57	
102-7	Raportoivan organisaation koko	Taloudellinen tieto s. 9-12 Vastuullisuusraportti s. 151	
102-8	Tietoa palkansaajista ja muista työntekijöistä	Vastuullisuusraportti s. 151-152	
102-9	Toimitusketju	Vastuullisuusraportti s. 138-140	
102-10	Merkittävät muutokset organisaatiossa ja toimitusketjussa	Taloudellinen tieto s. 29, 48	
102-12	Organisaation hyväksymät tai edistämät ulkopuolisten toimijoiden periaatteet tai aloitteet	Vastuullisuusraportti s. 136-149	
102-13	Jäsenyydet järjestöissä ja edunvalvontaorganisaatioissa	Vastuullisuusraportti s. 155	
Strategia			
102-14	Toimitusjohtajan katsaus	Taloudellinen tieto s. 3-5	
102-15	Keskeiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet	Vastuullisuusraportti s. 130-131, 157 Taloudellinen tieto s. 21-23, 34-36	
Liiketoiminnan eettisyys			
102-16	Arvot ja liiketoimintaperiaatteet	Vastuullisuusraportti s. 132-139 Taloudellinen tieto s. 19, 21	
102-17	Epäiltyjen väärinkäytösten ilmoittaminen	Vastuullisuusraportti s. 138-139	
Hallinto			
102-18	Hallintorakenne	Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä s. 102-104; 109-111	



Tunnus	Sisältö	Sijainti	Lisätiedot
Sidosryhmävuorovaikutus			
102-40	Luettelo organisaation sidosryhmistä	Vastuullisuusraportti s. 155	
102-41	Kollektiivisesti neuvoteltujen työehtosopimusten piiriin kuuluva henkilöstö	Vastuullisuusraportti s. 151	
102-42	Sidosryhmien määrittely- ja valintaperusteet	Vastuullisuusraportti s. 155, 138-139	
102-43	Sidosryhmätoiminnan periaatteet	Vastuullisuusraportti s. 155, 138-139	
102-44	Sidosryhmien esille nostamat tärkeimmät asiat ja huolenaiheet	Vastuullisuusraportti s. 155, 138-139	
Raportointikäytäntö			
102-45	Konsernitilinpäätökseen sisältyvät yhtiöt	Tilinpäätös s. 81-82	
102-46	Raportin sisällön määrittely	Vastuullisuusraportti s. 130-131	
102-47	Olennaiset näkökohdat	Vastuullisuusraportti s. 130-131	
102-48	Muutokset aiemmin raportoiduissa tiedoissa	Vastuullisuusraportti s. 163	
102-49	Merkittävät muutokset raportin laajuudessa ja aiheiden laskentarojoissa	Vastuullisuusraportti s. 163	
102-50	Raportointijakso	Vastuullisuusraportti s. 162	
102-51	Edellisen raportin päiväys		2019 helmikuu
102-52	Raportin julkaisutiheys		Vuosittain
102-53	Yhteystiedot, josta kysyä raporttiin liittyviä lisätietoja		Viestintä, Finnair Oyj, Tietotie 9, 01053 Finnair.comms(at)finnair.com
102-54	GRI-standardien mukainen raportoinnin kattavuus	Vastuullisuusraportti s. 162	
102-55	GRI-sisällysluettelo	Vastuullisuusraportti s. 165-170	
102-56	Raportoinnin varmennus	Vastuullisuusraportti s. 171-172	
Johtamismalli			
103-1	Olennaisia aiheita koskevat laskentarajat	Vastuullisuusraportti s. 130-131	
103-2	Johtamistapa ja sen osa-alueet	Vastuullisuusraportti s. 132-137	
103-3	Johtamistavan arviointi	Vastuullisuusraportti s. 133-137	



Tunnus	Sisältö	Sijainti	Lisätiedot
TALOUDELLISET VAIKUTUKSET			
Taloudelliset tulokset			
201-1	Suoran taloudellisen arvon tuottaminen ja jakaminen	Vastuullisuusraportti s. 157	
201-2	Ilmastonmuutoksen taloudelliset seuraamukset ja muut riskit ja mahdollisuudet organisaation toiminnalle	Vastuullisuusraportti s. 157; Toimintakertomus s. 19	
201-4	Julkiselta sektorilta saatu taloudellinen avustus		Valtio ei tue Finnairin toimintaa taloudellisesti. Poikkeuksen muodostaa Finnairin Ilmailuopisto. Finnairin Ilmailuopisto on vuonna 1964 perustettu Finnair Oyj:n ylläpitämä ammatillinen erikoisoppilaitos, joka toimii ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain (631/1998) mukaisena erikoisoppilaitoksena.
Väliilliset taloudelliset vaikutukset			
203-2	Keskeiset epäsuorat taloudelliset vaikutukset ja niiden laajuus	Vastuullisuusraportti s. 157	
Korruptionvastaisuus			
205-2	Korruptionvastaisiin politiikkoihin ja menettelytapoihin liittyvä kommunikointi ja koulutus	Vastuullisuusraportti s. 132, 138-139	
205-3	Vahvistetut korruptiotapaukset ja niihin liittyvät toimenpiteet	Vastuullisuusraportti s. 138	Ei tapauksia.
Kilpailun rajoittaminen			
206-1	Kilpailuoikeudellisten säännösten rikkomiseen, kartelleihin ja määräävän markkina-aseman väärinkäyttöön liittyvät oikeustoimet		Ei tapauksia.



Tunnus	Sisältö	Sijainti	Lisätiedot
YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET			
Energia			
302-1	Organisaation oma energiankulutus	Vastuullisuusraportti s. 142	
302-3	Energiaintensiiteetti	Vastuullisuusraportti s. 143	
302-4	Energiankulutuksen vähentäminen	Vastuullisuusraportti s. 142-144	
302-5	Vähennykset tuotteiden ja palveluiden energiatarpeessa	Vastuullisuusraportti s. 142-144	
Luonnon monimuotoisuus			
304-2	Toiminnan, tuotteiden ja palveluiden merkittävät vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen	Vastuullisuusraportti s. 147-148	
Päästöt			
305-1	Suorat (ScoSummpe 1) kasvihuonekaasujen päästöt	Vastuullisuusraportti s. 145-146	
305-2	Epäsuoran energian (Scope 2) kasvihuonekaasujen päästöt	Vastuullisuusraportti s. 145-146	
305-3	Muut epäsuorat (Scope 3) kasvihuonekaasujen päästöt	Vastuullisuusraportti s. 146	
305-4	Kasvihuonekaasujen päästöintensiteetti	Vastuullisuusraportti s. 143-144	
305-5	Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen	Vastuullisuusraportti s. 141-146	
305-6	Otsonikerrosta heikentävien aineiden päästöt (ODS)	Vastuullisuusraportti s. 146	
Jätteet			
306-2	Jätteet jätelajeittain ja käsittelytavan mukaan jaoteltuna	Vastuullisuusraportti s. 149	
Määräystenmukaisuus			
307-1	Ympäristölakien ja -sääntöjen rikkominen	Ei tapauksia	



Tunnus	Sisältö	Sijainti	Lisätiedot
SOSIAALISET VAIKUTUKSET			
Työsuhteet			
401-1	Uuden palkatun henkilöstön kokonaismäärä ja henkilöstön vaihtuvuus	Vastuullisuusraportti s. 151	
Henkilöstön ja johdon väliset suhteet			
402-1	Uudelleenjärjestelytilanteissa noudatettava vähimmäisilmoitus aika		Uudelleenjärjestelytilanteissa toimitaan Suomessa yhteistoi- mintalain mukaan. Käsiteltävästä asiasta riippuen neuvot- telujen minimiaika on päivästä kuuteen viikkoon. Finnairia koskevissa työehtosopimuksissa ei ole näistä ohjeista poik- keavia määräyksiä.
Työterveys- ja turvallisuus			
403-2	Vaarojen tunnistaminen, riskien arviointi, tapauksien tutkinta	Vastuullisuusraportti s. 152	
403-3	Työterveyspalvelut	Vastuullisuusraportti s. 152	
Koulutus ja henkilöstön kehittäminen			
404-1	Keskimääräiset koulutustunnit työntekijää kohden	Vastuullisuusraportti s. 153	
404-2	Osaamisen kehittämiseen ja elinikäiseen oppimiseen liittyvät ohjelmat	Vastuullisuusraportti s. 152-153	
404-3	Säännöllisten suoritusarviointien ja kehitys- keskustelujen piirissä olevan henkilöstön osuus		Kehitys- ja urakeskustelut kattavat koko Finnairin henkilöstön. My Journey -kehityskeskustelumalli on johtamisen työväline, jonka puolivuositteiset keskustelut ohjaavat tavoitteiden asettamista ja saavuttamista, suoriutumisen ja johtamisen arviointia sekä työssä kehittymistä.
Monimuotoisuus ja yhtäläiset mahdollisuudet			
405-1	Hallintoelinten ja henkilöstön monimuotoisuus	Vastuullisuusraportti s. 151; Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä s. 105-106	
Ihmisoikeusarviointi			
412-1	Toiminnot, joissa on toteutettu ihmisoikeusarviointi	Vastuullisuusraportti s. 139	



Tunnus	Sisältö	Sijainti	Lisätiedot
Toimittajien sosiaalisen vastuun arviointi			
414-2	Negatiiviset sosiaaliseen vastuuseen liittyvät vaikutukset toimitusketjussa ja toteutetut toimenpiteet	Vastuullisuusraportti s. 138	
Poliittinen vaikuttaminen			
415-1	Poliittinen tuki		Finnair ei anna minkäänlaista tukea poliittisille tahoille.
Asiakkaiden terveys ja turvallisuus			
416-1	Tuotteiden ja palveluiden terveys- ja turvallisuusvaikutusten arviointi	Vastuullisuusraportti s. 154	
416-2	Tuotteiden terveys- ja turvallisuusvaatimusten rikkomukset		Ei tapauksia
Markkinointiviestintä ja tuoteinformaatio			
417-2	Tuoteinformaatioon ja tuotemerkintöihin liittyvien määräysten rikkomukset		Ei tapauksia
417-3	Markkinointiviestintään liittyvien lakien, säännösten ja vapaaehtoisten periaatteiden rikkomukset		Ei tapauksia
Asiakkaiden yksityisyyden suoja			
418-1	Asiakkaiden yksityisyyden suojan rikkomiseen ja asiakastietojen hävittämiseen liittyvät valitukset		Ei tapauksia
Määräystenmukaisuus			
419-1	Lakien ja säädösten rikkomukset sosiaalisten ja taloudellisten tekijöiden osalta		Ei tapauksia



RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUS- RAPORTTI

Finnair Oyj:n johdolle

Olemme Finnair Oyj:n johdon (jäljempänä myös Yhtiö) pyynnöstä suorittaneet rajoitetun varmuuden antavan toimeksiannon, jonka kohteena ovat olleet Finnair Oyj:n Vastuullisuusraportissa 2019 esitetyt tietyt ympäristövastuun tunnusluvut (jäljempänä tietyt ympäristövastuutiedot) raportointikaudelta 1.1.-31.12.2019.

Tietyt ympäristövastuutiedot sisältävät seuraavat indikaattorit:

1. Kaikkien Finnairin radiokutsulla lennettyjen lentojen polttoaineen kulutus.
2. Finnairin maakaluston polttoaineen kulutus.
3. Finnairin aurinkoenergia.
4. Finnair Oyj:n kiinteistöjen sähkön- ja lämmönkulutus.
5. Kohdassa 1, 2 ja 3 mainituista kulutuksista aiheutuvat CO₂-päästöt (Scope 1).
6. Kohdassa 4 mainituista kulutuksista aiheutuvat CO₂-päästöt (Scope 2).
7. CO₂-päästöt Scope 3 kategoriassa 3 (Fuel- and energy-related activities) ja kategoriassa 6 (Business travel).

Johdon vastuu

Finnair Oyj:n johto vastaa tiettyjen ympäristövastuutietojen laatisesta raportointikriteeristön mukaisesti:

Yllä mainitut kohdat 1-6:

- Yhtiön omat raportointiohjeet (kuvattu Finnair Oyj:n Vastuullisuusraportissa 2019).
- The Greenhouse Gas Protocol: A Corporate Accounting and Reporting Standard.

Yllä mainittu kohta 7:

- The Greenhouse Gas Protocol: Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard
- Yhtiön omat raportointiohjeet (kuvattu Finnair Oyj:n Vastuullisuusraportissa 2019).

Finnair Oyj:n johto vastaa myös sellaisen sisäisen valvonnan järjestämisestä, jonka johto katsoo tarpeelliseksi, jotta on mahdollista laatia tietyt ympäristövastuutiedot, joissa ei ole väärinkäytöksistä tai virheistä johtuvaa olennaista virheellisyyttä.

Varmentajan riippumattomuus ja laadunvalvonta

Olemme noudattaneet IESBA:n (the International Ethics Standards Board for Accountants) antamien Eettisten sääntöjen tilintarkastusammattilaisille mukaisia riippumattomuusvaatimuksia ja muita eettisiä vaatimuksia. Näiden sääntöjen pohjana ovat peruseriaatteet ovat rehellisyys, objektiivisuus, ammatillinen pätevyys ja huolellisuus, salassapitovelvollisuus ja ammatillinen käyttäytyminen.

PricewaterhouseCoopers Oy soveltaa kansainvälistä laadunvalvontastandardia ISQC1 ja näin ollen ylläpitää kattavaa laadunvalvontajärjestelmää. Siihen kuuluu dokumentoituja toimintaperiaatteita ja menettelytapoja, jotka koskevat eettisten vaatimusten, ammatillisten standardien sekä sovellettavien säädöksiin ja määräyksiin perustuvien vaatimusten noudattamista.

Varmentajan velvollisuudet

Meidän velvollisuutenamme on esittää suorittamiemme toimenpiteiden ja

hankkimamme evidenssin perusteella tietyistä ympäristövastuutiedoista rajoitetun varmuuden antava johtopäätös. Tämä varmennusraportti on laadittu toimeksiantomme ehtojen mukaisesti. Vastaamme työstämme, varmennusraportista ja esittämistämme johtopäätöksistä vain Finnair Oyj:lle, emme kolmansille osapuolille.

Olemme suorittaneet rajoitetun varmuuden antavan toimeksiannon kansainvälisen varmennustoimeksiantostandardin (ISAE) 3410 ”Kasvihuonekaasuraportteja koskevat varmennustoimeksiannot” mukaisesti. Kyseinen standardi edellyttää, että suunnittelemme ja suoritamme toimeksiannon hankkiaksemme rajoitetun varmuuden siitä, onko tietyissä ympäristövastuutiedoissa olennaista virheellisyyttä.

Rajoitetun varmuuden antavassa toimeksiannossa evidenssin hankkimistoimenpiteet ovat rajoitetumpia kuin kohtuullisen varmuuden antavassa toimeksiannossa, minkä vuoksi siinä saadaan vähemmän



varmuutta kuin kohtuullisen varmuuden antavassa toimeksiannossa. Varmennustoimeksiantoon kuuluu toimenpiteitä evidenssin hankkimiseksi tiettyihin ympäristövastuutietoihin sisältyvistä luvuista ja siinä esitettävistä muista tiedoista. Toimenpiteiden valinta perustuu varmentajan harkintaan ja arvioihin riskeistä, että tietyissä ympäristövastuutiedoissa on olennainen virheellisyys.

Olemme toteuttaneet muun muassa seuraavat toimenpiteet:

- Vierailleet Yhtiön pääkonttorissa Suomessa.
- Haastatelleet tiettyjen ympäristövastuutietojen keruusta ja raportoinnista vastaavia henkilöitä.
- Arvioineet, miten Finnair Oyj:n työntekijät soveltavat Yhtiön raportointiohjeita ja menettelytapoja.
- Testanneet tietojen oikeellisuutta ja täydellisyyttä alkuperäisistä dokumenteista ja järjestelmistä otospohjaisesti.
- Testanneet tietojen yhdistelyä ja suorittaneet uudelleenlaskentaa otospohjaisesti.

Rajoitetun varmuuden antava johtopäätös

Suorittamiemme toimenpiteiden ja hankkimamme evidenssin perusteella tietoomme ei ole tullut mitään, mikä antaisi meille syyn uskoa, ettei Finnair Oyj:n tiettyjä ympäristövastuutietoja 31.12.2019 päättyneeltä raportointikaudelta ole kaikilta olennaisilta osiltaan laadittu asianmukaisesti raportointikriteeristön perusteella.

Varmennusraporttiamme luettaessa on otettava huomioon vastuullisuustietojen tarkkuutta ja täydellisyyttä koskevat luontaiset rajoitteet.

Helsinki, 6. päivänä helmikuuta 2020

PricewaterhouseCoopers Oy

Sirpa Juutinen
Partner
Sustainability & Climate Change

Jussi Nokkala
Director
Sustainability & Climate Change



YHTEYSTIEDOT

House of Travel and Transportation
Finnair Oyj
Tietotie 9 A (Helsinki Airport)
01053 FINNAIR

Puh. +358 600 0 81881
(1,25 €/vastattu puhelu + pcm/mpm)



www.company.finnair.com
www.investors.finnair.com



www.facebook.com/finnair
www.facebook.com/finnairsuomi



www.twitter.com/Finnair
www.twitter.com/FinnairSuomi



<https://blog.finnair.com/en/>
<https://blog.finnair.com/>



www.instagram.com/feelfinnair/