

Vuosikertomus 2023



Sisältö

- 3 Katsaus vuoteen 2023
- 5 Hallituksen toimintakertomus
- 58 Tilinpäätös
- 109 Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä
- 129 Palkitsemisraportti
- 137 Vastuullisuusliite





Katsaus vuoteen 2023

Vuosi 2023 oli Finnairille monella tapaa erityinen. Saavutimme marraskuussa sadan vuoden iän ja olemme maailman kuudenneksi vanhin edelleen toimiva lentoyhtiö. Vielä merkittävämpi saavutus kuitenkin oli liiketoimintamme palauttaminen vuositasolla kannattavaksi koronapandemian ja Venäjän ilmatilan sulkeutumisen muodostaman kaksoiskriisin jälkeen.

Lennoillamme matkusti vuoden aikana 11 miljoonaa matkustajaa ja liikevaihtomme kasvoi 3,0 miljardiin euroon. Vertailukelpoinen liike-tulos oli 184,0 miljoonaa euroa, kun se vuonna 2022 oli 163,9 miljoonaa euroa tappiolla.

Onnistuimme yhdessä koko Finnair-tiimin kanssa paitsi palauttamaan kannattavuutemme, myös saavuttamaan syksyllä 2022 tavoitteeksi asetetun 5 prosentin vertailukelpoisen liikevoittotason noin 12 kuukautta tavoiteaikataulua nopeammin.

Kapasiteettimme tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna oli vuonna 2023 noin 81 prosenttia pandemiaa edeltäneen vuoden 2019 tasosta, kun mukaan lasketaan koneiden ulosvuokraukset. Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä nousi 9,8 prosenttia vuodesta 2022 onnistuneen hinnoittelun sekä paremman matkustajakäyttöasteen myötä.





”Omistajien tuella on ollut oma, tärkeä merkityksensä Finnairin käänteeseen saavuttamisessa.”

Kiitos Finnairin käänteestä kuuluu koko sitoutuneelle henkilökunnallemme. Syksyllä 2022 alkanut kannattavuuden palauttamiseen tähtäävän strategian toteutus on edennyt järjestelmällisesti, ja olemme samalla onnistuneet hyödyntämään vahvana pysyneen matkustusmarkkinan tarjoamat mahdollisuudet. Suuntasimme verkostomme kannattavasti, saimme Airbus A330 -koneemme tuottavaan käyttöön yhteistyöllä **oneworld**-kumppaneiden kanssa ja onnistuimme kustannusten hallinnassa kasvaneesta inflaatiosta huolimatta. Samalla

olemme tehostaneet myyntiämme ja lisänneet suorien myyntikanavien osuutta, optimoineet laivastoamme ja toteuttaneet satoja suuria ja pieniä hankkeita, jotka ovat tukeneet tuottojen kasvattamista ja kustannusten hallintaa. Jatkamme Finnairin kannattavuudesta huolehtimista myös tästä eteenpäin jatkuvan parantamisen keinoja hyödyntäen.

Omistajien tuella on ollut oma, tärkeä merkityksensä Finnairin käänteeseen saavuttamisessa. Toteutimme marraskuussa 570 miljoonan euron merkintäoikeusannin, joka tähtäsi Finnairin taseen ja taloudellisen aseman vahvistamiseen, jotta pystyisimme paremmin hallitsemaan rahoitusvelkojamme, tukemaan kestävään kannattavaan kasvuun tähtäävän strategiamme toteuttamista ja varmistamaan kykymme toteuttaa investointeja tulevaisuudessa. Tahdon osoittaa lämpimät kiitokseni kaikille vanhoille ja uusille osakkeenomistajille, jotka osallistuivat osakeantiimme.

Onnistuneen osakeannin avulla olemme muun muassa maksaneet loput valtion myöntämästä 400 miljoonan euron pääomalainasta takaisin. Maksoimme myös ylimääräisen 120 miljoonan euron takaisinmaksuerän 600 miljoonan euron TyEL-lainastamme. Taseemme on näiden toimenpiteiden sekä vahvan koko vuoden tuloksen

ja kassavirran myötä aiempaa terveempi. Myös rahoituskulumme pienenevät.

Asiakastyytyväisyytemme on pysynyt kansainvälisessä vertailussa hyvällä tasolla, ja nettosuositeluindeksimme koko vuodelta oli 35. Lentojen täsmällisyys ja luotettavuus ovat keskeisiä tekijöitä asiakastyytyväisyydessä. Jatkoimme vuoden 2023 aikana lentojen täsmällistä operointia tukevia kehityshankkeita. Toisin kuin monet muut lentoyhtiöt, olemme pystyneet operoimaan lähes kaikki lentomme ja välttämään peruutuksia. Luotettavuutemme olikin jälleen maailmanlaajuisesti mitattuna huippuluokkaa.

Jatkoimme investointeja asiakaskokemukseen. Uusitut matkustamot ovat nyt jo 23:ssa laajarunkokoneessa 25:stä. Aloitimme uuden, kesällä 2024 aukeavan Schengen-loungen rakennustyöt kotikentällämme Helsinki-Vantaalla. Finnair Plus -ohjelmassa alkaa uusi aikakausi maaliskuussa 2024, kun siirrymme käyttämään Avios-kanta-asiakasvaluuttaa, ohjelmaan tulee uusia etuja ja se muuttuu ostoihin käytettyyn rahamäärään perustuvaksi. Kehitämme jatkuvasti myös digitaalisten palveluidemme toiminnallisuutta.

Jatkoimme vuoden 2023 aikana vastuullisuustyötämme keskittyen erityisesti

lentojemme hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen. Olemme sitoutuneet asettamaan tieteeseen perustuvat päästövähennystavoitteet Science Based Targets Initiativen mukaisesti, ja tulemme jättämään päästövähennystavoitteemme Science Based Targets Initiativen validoitavaksi vuoden 2024 alkupuolella. Uusiutuvalla lentopolttoaineella tulee olemaan merkittävä rooli päästöjemme vähentämisessä, ja ostimme vuoden 2023 alkupuolella toistaiseksi suurimman kertaerän uusiutuvaa lentopolttoainetta. Uusiutuvan lentopolttoaineen osuus kokonaispolttoaineenkulutuksestamme on vielä hyvin pieni, noin 0,2 prosenttia, mutta sen osuus tulee nousemaan jatkossa.

Vuoden lopulla pääsimme juhlistamaan satavuotista matkaamme yhdessä sidosryhmiemme kanssa 11 maassa. Haluan kiittää lämpimästi kaikkia asiakkaitamme, kumppaneitamme, omistajiamme sekä kaikkia finnairilaisia yhteisestä matkasta. Turvallisuus, täsmällisyys, luotettavuus ja hyvä asiakaspalvelu ovat prioriteettimme myös nyt alkaneella uudella vuosisadalla.

Jaakko Schildt,
Väliaikainen toimitusjohtaja



Hallituksen toiminta- kertomus

- | | | | |
|-----------|---|-----------|--|
| 6 | Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö | 39 | Osakkeet ja osakkeenomistajat |
| 9 | Taloudellinen kehitys vuonna 2023 | 44 | Riskienhallinta |
| 14 | Rahoitusasema ja investoinnit | 46 | Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät |
| 17 | Laivasto | 49 | Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkyydet |
| 18 | Strategian toteutus | 51 | Tulevaisuuden näkymät |
| 22 | Taloudellinen kehitys 2019–2023 | 52 | Vaihtoehtoiset tunnusluvut |
| 23 | Muu kuin taloudellinen kehitys 2023 | 54 | Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys |
| 38 | Muutokset yhtiön johdossa | 56 | Muut tunnusluvut |





HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö

Finnair on Euroopan, Pohjois-Amerikan, Aasian ja Lähi-idän väliseen matkustaja- ja lentorahtiliikenteeseen erikoistunut verkostoyhtiö. Lisäksi se tarjoaa matkapalveluja Aurinkomatkat-tuotemerkin alla. Finnair tarjoaa suoria lentoja noin 40 maahan ja yli 100 kohteeseen.

Yhtiöllä on käytössään Finnair Plus -kanta-asiakasohjelma, joka kannustaa asiakkaita sitoutumaan yhtiöön sekä tuottaa arvokasta asiakastietoa. Se on noin 4,5 miljoonalla jäsenellään yksi Suomen suurimmista.

[Lue lisää Finnairin verkkosivuilta.](#)

Jäsenmäärä on kasvanut 7 prosenttia vuoden 2023 aikana. Ohjelmassa on tällä hetkellä yli 100 yhteistyökumppania. Keväällä 2024 Finnairin kanta-asiakasohjelma siirtyy uuteen aikakauteen kanta-asiakasvaluutan vaihtuessa Aviosiin, joka on useamman kumppanilentoyhtiön käyttämä kanta-asiakkaiden yhteisvaluutta. Avioksen myötä Finnairin kanta-asiakkaille avautuu entistä laajemmat mahdollisuudet hyödyntää ohjelmassa keräämiään etuja.

Finnairin liiketoiminta on luonteeltaan syklistä, ja pitkän aikavälin megatrendien lisäksi siihen vaikuttavat voimakkaasti vieressä kuvatut ulkoiset tekijät, joista useat ovat vaikuttaneet vahvasti Finnairin toimintaan erityisesti viimeisten vuosien aikana.

Lentoliikenteeseen vaikuttavia ulkoisia tekijöitä

MUUTOKSET KULUTTAJIEN MIELTYMYKSISSÄ, MIELIKUVISSA, OSTOTOTTUMUKSISSA JA DEMOGRAFIASSA



LETOPETROLIN HINTA



VALUUTTAKURSSIT



POLIITTINEN YMPÄRISTÖ
JA SÄÄNTELY

MAAILMANTALouden
SYKLIT



SESONGIT LOMA- JA
LIIKEMATKUSTUKSESSA



SÄÄ SEKÄ LUONNON-
KATASTROFIT, PANDE-
MIAT JA MUUT ULKOISET
SHOKIT





Toimintaympäristö vuonna 2023

Ulkoisista tekijöistä COVID-19-pandemian vaikutukset Finnairin toimintaan olivat jo lieviä vuoden 2023 aikana, vaikka esimerkiksi matkustus Kiinaan oli osittain pandemian jälkiseurauksena edelleen rajallista maan avauduttua matkustukselle vuoden alkupuolella. Sen sijaan EU-lentoyhtiöiltä sulkeutunut Venäjän ilmatila vaikutti negatiivisesti Finnairin Aasian-liikenteeseen myös katsauskaudella. Finnair on jatkanut lentämistä suurimpaan osaan Aasian-kohteistaan jopa 40 prosenttia pidemmistä lentoreiteistä huolimatta. Vuoden 2023 Aasian-liikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna oli kuitenkin vain 55 prosenttia vuoden 2019 kapasiteetista. Vastaavat luvut olivat Euroopan-liikenteessä 85 prosenttia ja Pohjois-Amerikan-liikenteessä 102 prosenttia.

Ukrainan sodalla oli myös muita vaikutuksia, sillä se johti energiakriisiin ja etenkin alkuvuodesta korkeisiin polttoainehintoihin sekä osittain siksi kiihtyvään inflaatioon. Myös korkotasot nousivat vuoden aikana, mikä lisäsi toimintaympäristön epävarmuutta, koska sen ja inflaation yhteisvaikutuksella olisi saattanut olla negatiivisia vaikutuksia kysyntään. Lisäksi Lähi-idän tilanne aiheutti vuoden loppupuolella toimintaympäristön epävarmuutta. Näistä tekijöistä huolimatta kysyntä pysyi koko vuonna vahvana kaikilla liikennealueilla.

Vaikka pidemmät Aasian-lentoreitit kasvattivat kustannuksia merkittävästi, Aasian-liikenteen markkinahinnat pysyivät kuitenkin hyvällä tasolla vahvan kysynnän sekä globaalista työvoimapulasta ja pidempien lentojen operatiivisista haasteista johtuneen rajallisemman kapasiteetin takia. Euroopan sisäisten lentojen sekä Pohjois-Amerikan-liikenteen kysyntä oli samoin edelleen vahvaa kapasiteetin ollessa samanaikaisesti rajallisempaa. Näin ollen matkustajatuotot kasvoivat huomattavasti vertailukaudesta. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 10,4 prosenttia (164,0) vuodesta 2022. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 95,2 prosenttia (71,7) ja Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina kasvoi 17,4 prosenttia (109,6).

Vuoden 2022 lopussa alkanut strateginen kumppanuus Qatar Airwaysin kanssa jatkui päivittäisillä lennoilla Helsingistä, Kööpenhaminasta ja Tukholmasta Qatar Airwaysin kotikentälle Dohaan. Qatar Airways ostaa kiinteän osuuden näiden Finnairin operoimien lentojen matkustaja- ja rahtikapasiteetista. Finnair tekee lisäksi tiiviimpää yhteistyötä muutamien muiden **oneworld**-kumppaniensa kanssa osallistumalla Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivaan Siberian Joint Business (SJB) -yhteishankkeeseen sekä Euroopan ja Pohjois-

Amerikan välisessä liikenteessä toimivaan Atlantic Joint Business (AJB) -yhteishankkeeseen. Finnair osallistuu myös yhteishankkeeseen Helsingin ja Shanghai välisellä reitillä sekä Euroopan- ja Manner-Kiinan-reiteillä Juneyao Airin kanssa.

Aurinkomatkojen matkapakettien kysyntä oli koko vuoden ajan vahvaa. Tämä näkyi kohonneina matkojen hintoina, joilla pystyttiin kattamaan lisääntyneitä lento- ja hotellikustannuksia. Myös Aurinkomatkojen asiakastyytyväisyys oli erinomaisella tasolla sitä mittaavan nettosuosittelemisindeksiin oltua 60 (60). Vahvan kysynnän myötä Aurinkomatkat lisäsi kapasiteettia suosituihin kohteisiin, kuten Kreetalle, Rodokselle, Turkkiin ja Kanariansaarille, vaikka Rodoksen maastopalot siirsivätkin kysyntää kolmannen vuosineljänneksen aikana väliaikaisesti muihin kohteisiin. Korkeammista myyntihinnoista huolimatta myös ns. äkkilähtöjen kysyntä on ollut vahvaa. Asiakkaat ovat lisäksi aikaistaneet matkojensa varaamista ja vuoden 2024 matkojen myynti on hyvällä tasolla. Kaupunkilomien kysyntä jatkoi vahvaa kasvua ja niiden matkustajamäärät olivat ennätyksellisen korkeita. Ukrainan sodalla tai Lähi-idän kriisillä ei ole ollut merkittävää vaikutusta Aurinkomatkojen kysyntään, mutta Tel Avivin kaupunkilomat on toistaiseksi peruttu.

Globaaleilla lentorahtimarkkinoilla kapasiteetti ylitti jo pandemiaa edeltävän tason, mutta lentorahtihinnat olivat siitä huolimatta yhä hieman koholla pandemiaa edeltävään tasoon verrattuna. Kasvava tarjonta,

”COVID-19-pandemian vaikutukset Finnairin toimintaan olivat jo lieviä vuoden 2023 aikana.”

heikentynyt kysyntä ja näin ollen laskevat hinnat johtivat kuitenkin ennätysvuotta 2022 selvästi alempaan Finnairin rahtiliikenvaihtoon, vaikka rahdin heikentynyt kysyntä alkoikin tasaantua viimeisellä vuosineljänneksellä heijastuen positiivisesti rahtihintoihin.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 5,1 prosenttia vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihinta oli keskimäärin 19,5 prosenttia matalampi ja eurohinta 21,3 prosenttia matalampi kuin vuotta aiemmin. Finnairin suojauspolitiikan vuoksi polttoaineen markkinahinnan ja valuuttakurssien muutokset eivät kuitenkaan näy suoraan yhtiön tuloksessa, sillä yhtiö suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eriään. Polttoainesuojaustaso oli pandemian aikana varsin matala, mutta sitä on kuitenkin nostettu merkittävästi vuoden aikana ja päivitetyn riskienhallintapolitiikan myötä keskimääräinen suojausaste tulee hieman nousemaan vuoden 2024 aikana. Vuonna 2023 Finnairin polttoainekulut nousivat vertailukaudesta kapasiteettia vähemmän, koska polttoaineen hinta oli alle vuoden 2022 tasojen toisesta vuosineljänneksestä alkaen.



Pääomat



Liiketoiminta



Vaikutukset

Inhimillinen

- Osaava henkilöstö

Sosiaalinen ja henkinen

- Toimittajat ja yhteistyökumppanit
- Yhteishankkeet (AJB/SJB/Juneyao) ja allianssiyhteistyö
- Jakelukanavat
- Yhteiskuntasuhteet

Aineeton

- Liikenne- ja ylilento-oikeudet
- Asiakaspohja ja -tiedot
- Laatusertifikaatit
- Reittiverkosto
- Brändi

Taloudellinen ja aineellinen

- Oikaistu korollinen velka 2 034,5 milj. €
- Oma pääoma 577,0 milj. €
- 79 koneen moderni ja tehokas laivasto
- COOL Nordic Cargo -rahtiterminaali
- Huoltokiinteistöt
- Catering-kiinteistöt
- Helsinki Hub

Luonnonvarat

- Polttoaineen kulutus (lento ja maa)
- Kiinteistöjen energiankulutus
- Vedenkäyttö
- Hankitut tavarat
- Raaka-aineiden ja materiaalien käyttö



Asiakaspalvelu ja tuotteet

Finnairin ja oneworldin globaali reittiverkosto
Matkustaja- ja rahtiliikenne
Lisäpalvelut
Pakettimatkat
Dynaamiset matkatuotteet

Tukipalvelut



Catering
Lentokoneiden huolto
Maahuolinta
Koulutus lentöyhtiöille

Strategia ja arvot

YHDESSÄ
TYÖSKENTELY

VÄLITTÄMINEN

ROHKEUS

YKSIN-
KERTAISTAMINEN

Tarkoitus: **Rikastutamme elämää luomalla yhteyksiä maailmaan**

Yhteiskunnallisen arvon luonti

- Mahdollistaa ihmisten, tavaroiden ja palveluiden turvallisen ja vapaan liikkumisen
- Lisätä ja vahvistaa kulttuurillista, sosiaalista ja kaupallista vuorovaikutusta
- Osallistua ja rohkaista poikkitieteelliseen yhteistyöhön
- Taloudelliset kerrannaisvaikutukset suomalaiseen yhteiskuntaan

Kestävä kasvu

- Luoda suoria ja epäsuoria työpaikkoja (esim. turismi, kv-kauppa ja ulkomaiset investoinnit)
- Etsiä uusia ratkaisuja perinteisen liiketoimintamallimme ulkopuolelta tukemaan toimintamme ydintä
- Tuottaa lisäarvoa osakkeenomistajiemme sijoituksille
- Kasvava brändiarvo

Tyytyväinen ja osaava henkilöstö

- Tarjota tasa-arvoiset mahdollisuudet koko henkilöstölle
- Kehittää hyvää hallintomallia
- Taata turvallinen ja terveellinen työpaikka
- Työntekijöiden oikeuksien ja ihmisoikeuksien tukeminen ja kunnioittaminen

Ympäristövaikutukset

- Ilmapäästöt (CO₂ ja muut kuin CO₂)
- Melupäästöt
- Nestemäinen jäte (jäänpoistonesteet)
- Materiaalijäte





Taloudellinen kehitys vuonna 2023

Liikevaihto

Finnairin kokonaisliikevaihto nousi vuotta aiemmasta COVID-19-vaikutusten rasittaessa vertailukautta. Toisaalta lentolippujen hinnat olivat katsauskaudella poikkeuksellisen korkealla tasolla vahvan kysynnän ja rajallisen markkinakapasiteetin siivittäminä.

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) nousi 9,8 prosenttia ja oli 8,27 senttiä (7,53). RASK nousi kohonneiden lentolippuhintojen sekä paremman matkustajakäyttöasteen myötä, huolimatta siitä, että katsauskauden rahtihinnat laskivat ja vertailukaudella lennettiin selvästi enemmän pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja. Ne

eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, joten ne parantavat yksikkötuottoja.

Matkustajatuotot

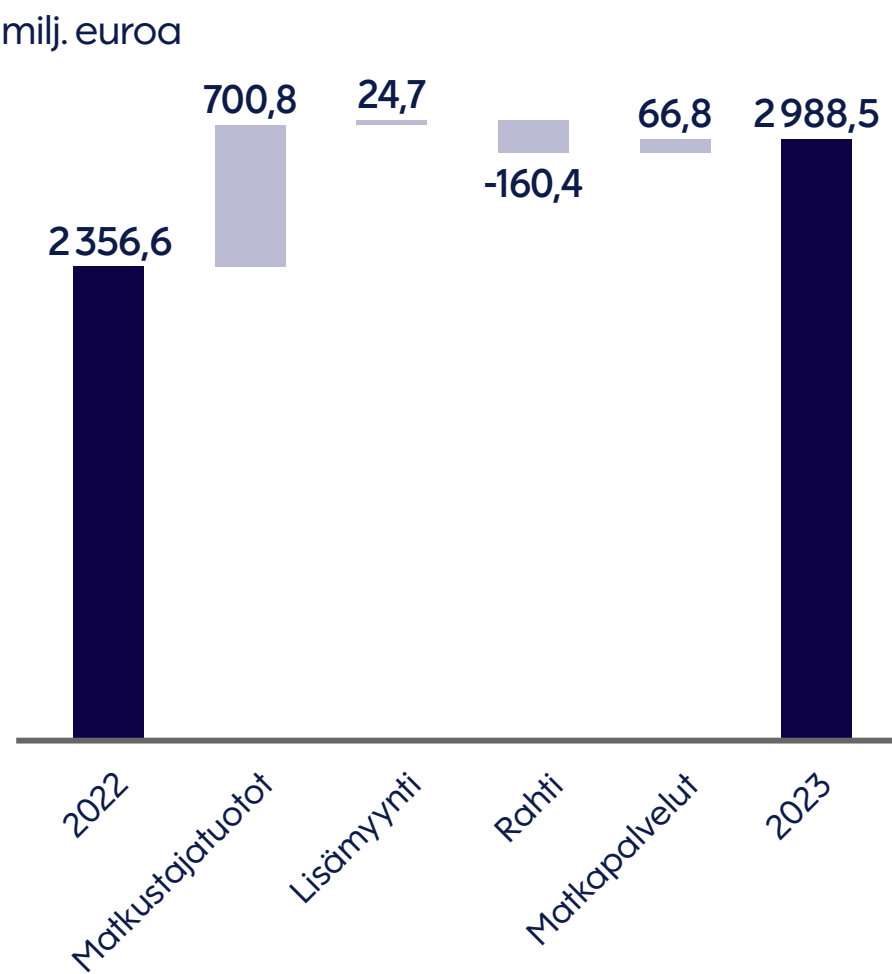
COVID-19-pandemian negatiivinen vaikutus vuonna 2023 näkyi vielä Aasian-matkustajaliikenneluvuissa erityisesti Kiinan-matkustuksen ollessa vähäistä. Vertailukauden

lukuja sen sijaan rasitti kysyntää selvästi heikentänyt omikronmuunnos ja helmikuun 2022 lopussa sulkeutunut Venäjän ilmatila. Vaikka katsauskauden luvut paranivat vahvan kysynnän myötä vertailukaudesta, Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti kuitenkin negatiivisesti erityisesti Aasian-lukuihin. Matkustajatuotot liikevaihdon mitattuna kasvoivat 41,0 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK)

Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	2023	2022	Muutos, %
Matkustajatuotot	2 411,6	1 710,7	41,0
Lisämyynti	147,8	123,2	20,0
Rahti	192,0	352,3	-45,5
Matkapalvelut	237,1	170,3	39,2
Yhteensä	2 988,5	2 356,6	26,8

Liikevaihdon kehitys tuotteittain





mitattuna kasvoi 15,5 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä kasvoi 20,8 prosenttia ollen 10 983 300 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 30,6 prosenttia ja matkustajakäyttöaste (PLF) nousi 8,8 prosenttiyksikköä 76,4 prosenttiin.

Raportoidut, etäisyyteen perustuvat liikenneluvut ovat isoympyräetäisyyteen (*Great Circle distance*) pohjautuvia lukuja, joten niissä ei huomioida Venäjän suljetusta ilmatilasta aiheutuneita pidempiä Aasian-lentoreittejä. Näin ollen ne eivät ole täysin vertailukelpoisia ennen Venäjän ilmatilan sulkeutumista raportoitujen lukujen kanssa. Pidemmillä lentoreiteillä oikaistu kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna olisi katsauskauden aikana ollut noin 15 prosenttia raportoituja tarjottuja henkilökilometrejä suurempi.

Aasian-liikenteessä Finnair operoi jäljellä olevien pandemiavaikutusten sekä erityisesti suljetun Venäjän ilmatilan takia reittilentoja 55 prosenttia verrattuna vuoteen 2019. Reittilentoja operoitiin kuitenkin vuotta 2022 enemmän matkustuksen avauduttua Aasiaan. Kapasiteetti kasvoi 42,4 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 74,6 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajakäyttöaste nousi 14,1 prosenttiyksikköä 76,5 prosenttiin.

Suljetun Venäjän ilmatilan myötä yhtiö on lisännyt Pohjois-Amerikan kapasiteettia, ja se kasvoi vuonna 2023 hieman vuoteen 2019 verrattuna.

Kapasiteetti pieneni vuodesta 2022 kuitenkin 38,3 prosenttia vuoden 2022 lokakuun lopulla lakkautettujen Tukholman-lentojen myötä. Myydyt henkilökilometrit laskivat vain 23,5 prosenttia. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 14,0 prosenttiyksikköä 72,5 prosenttiin.

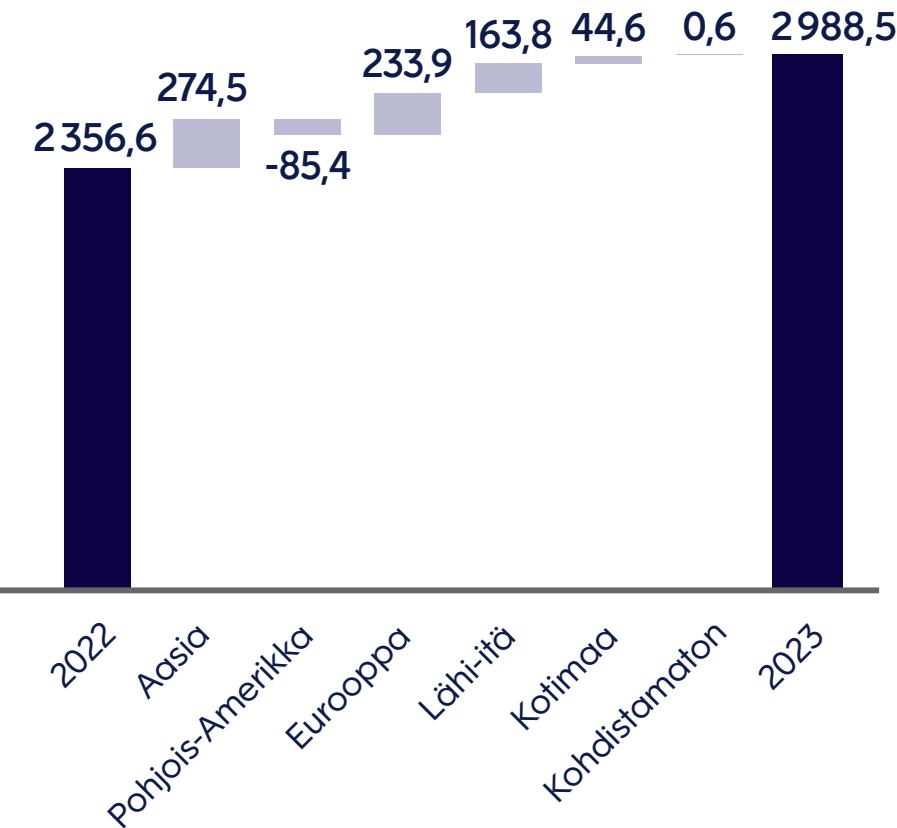
Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 8,2 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit nousivat 13,4 prosenttia vahvan kysynnän siivittämänä ja matkustajakäyttöaste nousi 3,6 prosenttiyksikköä 78,7 prosenttiin. Vuoden 2023 alusta alkaen Finnair on erottanut omaksi liikennealueekseen Lähi-idän, jonka luvut raportoitiin vielä vuoden 2022 aikana Euroopan-luvuissa. Vertailukauden liikennelukuja on nyt oikaistu vastaavasti.

Finnair aloitti vuonna 2022 yhteistyön Qatar Airwaysin kanssa. Finnairin operoimat lennot Kööpenhaminan ja Tukholman sekä Dohan välillä alkoivat marraskuun alusta ja lennot Helsingin ja Dohan välillä joulukuun puolivälistä. Edellä todetusti vuoden 2023 alusta alkaen nämä päivittäiset lennot raportoidaan osana uutta liikennealuetta Lähi-itää, johon sisältyvät jo ennen Qatar Airways -yhteistyötä operoidut lennot Dubaihin ja Israeliin. Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 342,2 prosenttia. Henkilökilometrit nousivat 354,3 prosenttia. Näin ollen myös matkustajakäyttöaste nousi 1,9 prosenttiyksikköä 72,4 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi vertailukaudesta 12,1 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit nousivat 14,0 prosenttia. Matkustajakäyttöaste nousi 1,2 prosenttiyksikköä 71,5 prosenttiin.

Liikevaihdon kehitys liikennealueittain

milj. euroa



Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

Liikennealue	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	Muutos %-yks.
	2023 Milj. euroa	2022 Milj. euroa	2023 Milj. km	2022 Milj. km	2023 Milj. km	2022 Milj. km	%	
Aasia	763,2	425,0	12 752,0	8 953,1	9 755,9	5 586,0	76,5	14,1
Pohjois-Amerikka	214,9	244,3	4 162,9	6 743,3	3 019,7	3 946,2	72,5	14,0
Eurooppa	1 045,3	855,0	14 760,0	13 639,5	11 618,9	10 243,3	78,7	3,6
Lähi-itä	206,3	42,9	3 054,4	690,7	2 211,9	486,9	72,4	1,9
Kotimaa	172,7	128,2	1 425,3	1 271,8	1 019,8	894,4	71,5	1,2
Reiteille kohdistumaton	9,3	15,3						
Yhteensä	2 411,6	1 710,7	36 154,5	31 298,4	27 626,4	21 156,8	76,4	8,8



Lisämyynti

Lisämyynti, joka muodostuu muun muassa erilaisista palvelumaksuista ja lentokoneessa tapahtuvasta myynnistä, kasvoi 147,8 miljoonaan euroon (123,2). Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja pluspisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Rahti

Finnair operoi katsauskaudella vähemmän Aasian-reittilentoja pandemiaa edeltävään aikaan verrattuna ennen kaikkea suljetun Venäjän ilmatilan vuoksi, joten rahtivolyymit jäivät vuoden 2019 volyymeistä. Tarjotut rahtitonnikilometrit kuitenkin nousivat 12,6 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit 3,5 prosenttia vuodesta 2022. Lukujen nousu selittyy pääasiassa sillä, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, vaikka niihin liittyvä liikevaihto raportoidaan osana matkustajatuottoja. Vaikka kokonaisrahti- ja postitonnit nousivat 10,3 prosenttia, rahtiliikevaihto pieneni 45,5 prosenttia vertailukaudesta alempien rahtihintojen ja toisaalta Qatar Airways -liikevaihdon allokoinnin myötä.

Matkapalvelut

Matkapakettien positiiviseen taloudelliseen kehitykseen on vaikuttanut COVID-19-pandemian jälkeinen vahva kysyntä. Katsauskauden aikana

matkapaketteja tuotettiin vain ulkomaan kohteisiin kotimaanpakettien tuotannon loputtua jo aiemmin. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 18,9 prosenttia vertailukaudesta ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 95,9 prosenttia. Liikevaihto kasvoi 39,2 prosenttia 237,1 miljoonaan euroon (170,3).

Liiketoiminnan muut tuotot

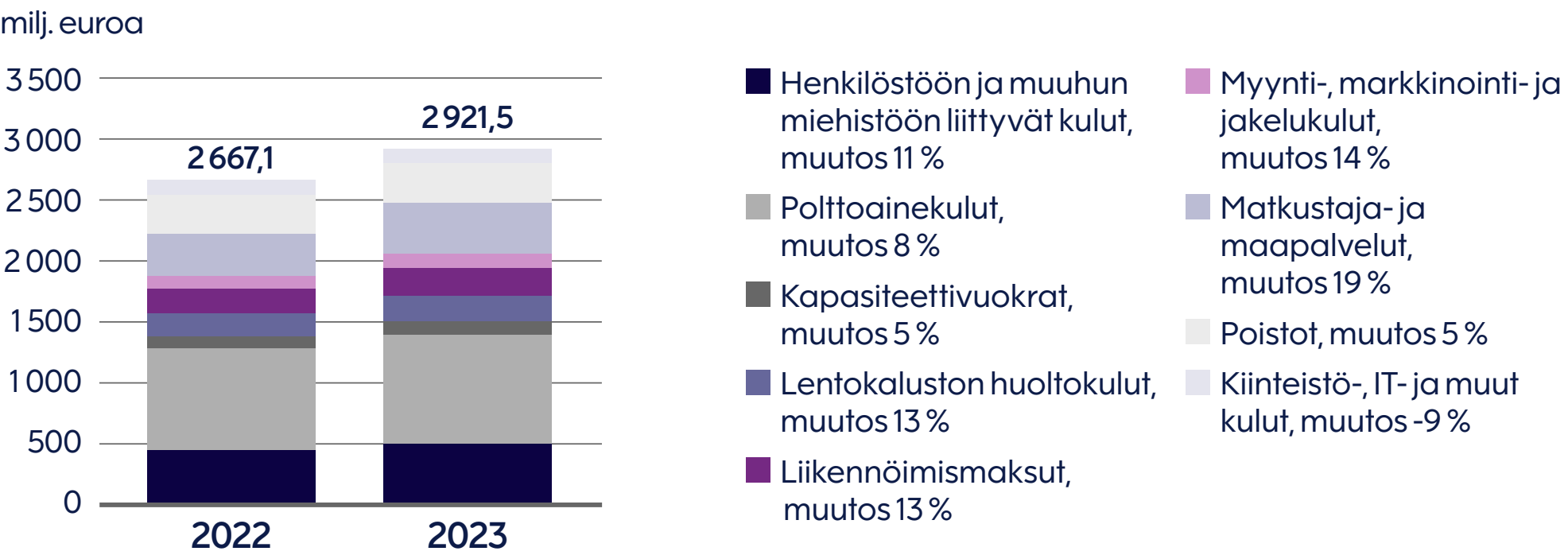
Liiketoiminnan muut tuotot pienenivät 20,2 prosenttia 117,0 miljoonaan euroon (146,7), koska Eurowings Discoverin kanssa sovittu, vuoden 2022 toisella neljänneksellä alkanut wet lease -järjestely päättyi vuoden 2023 ensimmäisellä neljänneksellä.

Vertailukelpoisen liikelukoksen toiminnalliset kulut

Finnairin vertailukelpoiseen liikelukokseen sisältyvät toiminnalliset kulut nousivat 9,5 prosenttia vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin sekä pidentyneiden Aasian-reittien myötä. Finnair jatkoi koko vuonna 2023 kustannustehostustoimiaan.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 3,7 prosenttia ja oli 7,76 senttiä (8,05). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus sen sijaan laski 2,1 prosenttia.

Vertailukelpoiseen liikelukokseen sisältyvät toiminnalliset kulut



Avainluvut – Liikevaihto ja kannattavuus

		2023	2022	2021	2020	2019
Liikevaihto	milj. euroa	2 988,5	2 356,6	838,4	829,2	3 097,7
muutos edelliseen vuoteen	%	26,8	181,1	1,1	-73,2	9,2
Vertailukelpoinen liikelulos	milj. euroa	184,0	-163,9	-468,9	-595,3	162,8
Vertailukelpoinen liikelulos liikevaihdosta	%	6,2	-7,0	-55,9	-71,8	5,3
Liikelulos	milj. euroa	191,4	-200,6	-454,4	-464,5	160,0
Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta	%	17,3	6,5	-17,8	-30,3	15,8
Laimentamaton ja laimennettu osakekohtainen tulos (EPS)*	euroa	0,022	-0,060	-0,057	-0,086	0,015
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK)	senttiä/ASK	8,27	7,53	6,93	6,41	6,56
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield)	senttiä/RPK	8,73	8,09	8,13	6,48	6,44
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK)	senttiä/ASK	7,76	8,05	10,81	11,01	6,22
CASK ilman polttoainetta	senttiä/ASK	5,27	5,38	9,06	9,21	4,76

* Yhtiö toteutti marraskuussa 2023 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi vuosien 2019–2022 osakekohtaisia tuloksia on oikaistu.



Vertailukelpoiseen liikelukokseen sisältyvät toiminnalliset kulut

Milj. euroa	2023	2022	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	498,1	447,1	11,4
Polttoainekulut	899,6	836,0	7,6
Kapasiteettivuokrat	107,2	102,5	4,6
Lentokaluston huoltokulut	207,2	183,6	12,8
Liikennöimismaksut	233,8	206,5	13,2
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	117,1	103,1	13,6
Matkustaja- ja maapalvelut	414,1	348,0	19,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	111,9	123,3	-9,2
Poistot	332,6	317,1	4,9
Yhteensä	2 921,5	2 667,1	9,5

Tulos

Milj. euroa	2023	2022	Muutos, %
Vertailukelpoinen käyttökate	516,5	153,2	>200
Poistot ja arvonalentumiset	-332,6	-317,1	-4,9
Vertailukelpoinen liikelukok	184,0	-163,9	>200
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	7,5	-36,6	-120,3
Liikelukok	191,4	-200,6	195,4
Rahoitustuotot	56,2	6,5	>200
Rahoituskulut	-142,2	-137,9	-3,1
Kurssivoitot ja -tappiot	13,7	-38,8	135,3
Tulos ennen veroja	119,1	-370,7	132,1
Tuloverot	135,2	-105,4	>200
Kauden tulos	254,3	-476,2	153,4

Lasku vertailukaudesta johtui katsauskaudella enemmän operoidusta kapasiteetista, pelkkää rahtia kuljettavien lentojen suuremmasta osuudesta vertailukaudella sekä saavutetuista kustannussäästöistä.

Vertailukelpoiseen liikelukokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta nousivat 10,4 prosenttia vertailukaudesta.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, kasvoivat vertailukaudesta pääasiassa kasvaneen kapasiteetin (ASK) sekä pidentyneiden Aasian-reittien takia. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 5,5 prosenttia muun muassa pidempien Aasian-reittien takia, vaikka pelkkää rahtia kuljettaneita lentoja, jotka eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, lennettiin hyvin vähän katsauskaudella. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) sen sijaan parani 0,7 prosenttia vertailukaudesta parantuneen matkustajakäyttöasteen myötä.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kasvoivat ennen kaikkea lisääntyneen kapasiteetin myötä ja Aasian-reittien pidennyttyä, mutta myös maksettujen kannustimien takia.

Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen muun muassa hotelleihin liittyvät valmismatkakulut) nousivat ennen kaikkea matkustajaliikenteen

kasvaneiden volyymien vuoksi. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut kasvoivat markkinointiaktiiviteettien ja toisaalta lisääntyneen myynnin takia.

Lentokaluston huoltokulut nousivat kasvaneen kapasiteetin ja pidentyneiden Aasian-reittien takia. Koska kapasiteetti on kasvanut ja lennot ovat pidentyneet Euroopan ja Aasian välillä, liikennöimismaksut kasvoivat vertailukaudesta, vaikka esimerkiksi Venäjän-ylilentorojalteja ei maksettu katsauskaudella lainkaan.

Kapasiteettivuokrat (sisältäen ostoliikenteen Norralta, lentokonevuokraukset (*wet lease in*) ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat) nousivat kasvaneen kapasiteetin myötä vertailukaudesta. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut sen sijaan laskivat pääasiassa valuuttakurssivoittojen ja kustannussäästöjen ansiosta. Poistot kasvoivat vertailukaudesta muun muassa laajarunkokoneiden matkustamouudistukseen liittyvien poistojen takia.

Tulos

Euroopan sisällä ja Yhdysvaltoihin sekä lähes kaikkiiin Aasian maihin pystyi matkustamaan vapaasti, joten COVID-19-pandemian vaikutukset Finnairin tulokseen olivat suhteellisen lieviä vuonna 2023. Vuoden 2022 helmikuussa suljetun Venäjän ilmatilan takia uudelleenreititettyt Aasian-lennot olivat kuitenkin pidempiä, mikä nosti



esimerkiksi niiden henkilöstö-, polttoaine- sekä navigointikustannuksia.

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liike-tulos paranivat vertailukaudesta ja vertailukelpoinen liike-tulos kääntyi voitolliseksi liikevaihdon noustua toiminnallisia kuluja enemmän. Vertailukelpoinen liike-tulos oli 6,2 prosenttia (-7,0) liikevaihdosta. Strategiapäivityksessään vuoden toisella neljänneksellä Finnair asetti itselleen uuden taloudellisen tavoitteen, joka on 6 prosentin vertailukelpoinen liikevoittomarginaali vuoden 2025 loppuun mennessä.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä 7,1 miljoonaa euroa (-8,8) liittyen katsauskaudella heikentyneeseen Yhdysvaltain dollariin. Finnair teki katsauskaudella 13,7 miljoonan euron alaskirjauksen, joka liittyi lentokenttäalueella sijaitsevan huoltohallin ja sen maa-alueen vuokrasopimukseen, kun vertailukaudella tehty A330-lentokoneiden alaskirjaus oli suurin vertailukelpoisuuteen vaikuttanut erä (-32,7). Vuonna 2023 muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden ja uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 14,0 miljoonaa euroa (4,9). Ne muodostuivat enimmäkseen 13,3 miljoonan euron myyntivoitoista (6,6), jotka liittyivät lähinnä kuuden aiemmin vuokratun A321-lentokoneen ostosta saatuihin voittoihin.

Nettorahoituskulut aiheutuivat pääasiassa korkokuluista, jotka ylittivät korkotuottojen ja kurssivoittojen määrän. Ensimmäisen vuosineljänneksen verotuksellisista tappioista ei kirjattu laskennallista verosaamista niiden hyödyntämiseen liittyvän epävarmuuden takia ja tuloverokirjaukset liittyivät pääosin muihin laskennallisten verosaamisten muutoksiin. Ne selittyivät eräillä väliaikaisilla eroilla, joista ei ollut kirjattu laskennallista verosaamista tilikaudella 2022. Ne kirjattiin ensimmäisellä vuosineljänneksellä laskennallisiin verosaamisiin, koska kyseisillä erillä ei ole verotuksellista vanhenemisaikaa ja yhtiön tulevaisuuden näkymät olivat parantuneet. Finnairin taloudellisten näkymien edelleen parantuessa yhtiö kirjasi toisella vuosineljänneksellä takaisin 99 miljoonaa euroa vuosien 2020 ja 2021 verotappioihin liittyviä laskennallisia verosaamia, jotka alaskirjattiin vertailukaudella. Neljänneellä vuosineljänneksellä yhtiö kirjasi takaisin loput 18 miljoonaa euroa vuosien 2020 ja 2021 verotappioihin liittyviä, alaskirjattuja laskennallisia verosaamia sekä kirjasi myös vuoden 2022 verotappioihin liittyviä laskennallisia verosaamia 28 miljoonaa euroa. Muut vuoden 2023 tuloverokirjaukset koostuivat käytetyistä verotuksellisista tappioista ja muista väliaikaisista eroista.

Kauden positiivinen tulos selittyi yhtiön parantuneen taloudellisen suorituskyvyn lisäksi yllä mainituilla laskennallisten verosaamisten kirjauksilla, jotka perustuivat parantuneisiin taloudellisiin näkymiin.



Rahoitusasema ja investoinnit

Tase

Konsernin taseen loppusumma oli joulukuun lopussa 3 698,0 miljoonaa euroa (4 133,0). Laivaston tasearvo nousi tehtyjen investointien, jotka muodostuivat pääosin aiemmin vuokrattujen yhdeksän kapearunkolentokoneen hankinnasta, ansiosta 158,2 miljoonalla eurolla poistoista huolimatta. Käyttöoikeuslaivaston arvo sen sijaan laski poistojen ja lentokonehankintojen takia 157,9 miljoonaa euroa.

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 154,4 miljoonaan euroon (134,9) pääasiassa parantuneen lentolippumyynnin ansiosta. Netotetut laskennalliset verosaamiset nousivat 234,0 miljoonaan euroon (80,6) pääosin siksi, että yhtiö takaisinkirjasi toisella ja neljännellä vuosineljänneksellä yhteensä 117

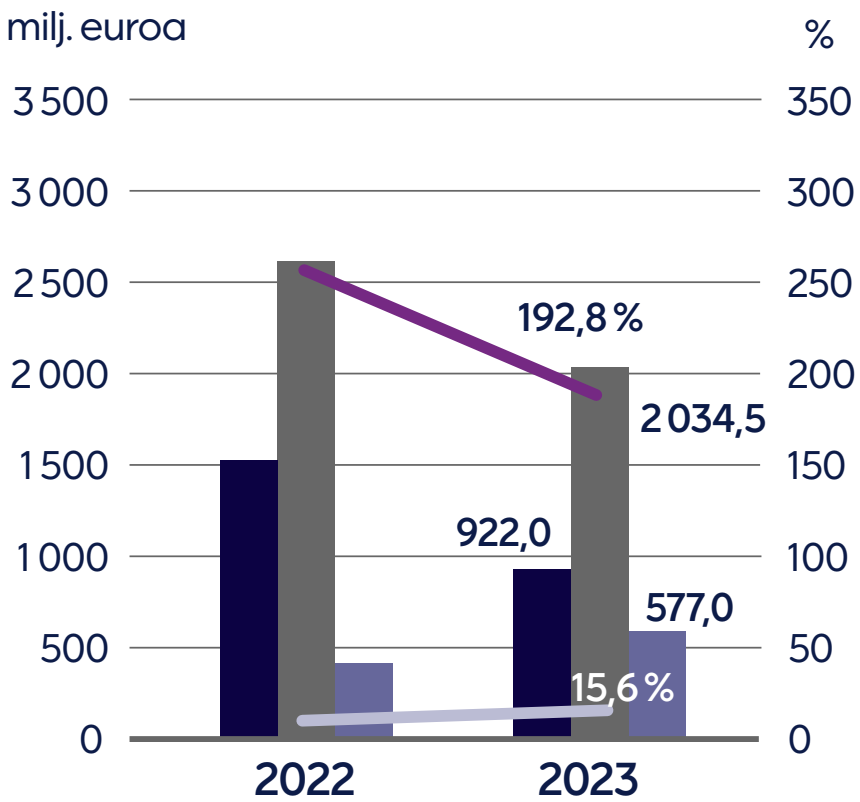
miljoonaa euroa vuosien 2020 ja 2021 verotuksellisiin tappioihin liittyviä laskennallisia verosaamisia ja kirjasi lisäksi neljännellä vuosineljänneksellä 28 miljoonan euron osuuden vuoden 2022 verotuksellisiin tappioihin liittyviä verosaamisia. Eläkesaamiset kasvoivat 128,0 miljoonaan euroon (120,0) pääasiassa vakuutusmatemaattisten voittojen ansiosta. Eläkevelvoitteet kasvoivat 0,8 miljoonaan euroon (0,7).

Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot kasvoivat 506,7 miljoonaan euroon (452,0). Muutos selittyi pääasiassa ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvulla 394,8 miljoonaan euroon (356,4) kasvaneen kapasiteetin ja kallistuneiden lentolippujen myötä.

Avainluvut – Pääomarakenne

		2023	2022	2021	2020	2019
Omavaraisuusaste	%	15,6	9,9	11,8	24,6	24,9
Nettovelkaantumisaste	%	192,8	266,4	321,8	153,2	64,3
Korollinen nettovelka	Milj. euroa	1 112,5	1 094,0	1 530,9	1 373,8	621,0
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA		2,2	7,1	-10,3	-5,5	1,3
Bruttoinvestoinnit	Milj. euroa	484,2	199,6	434,5	515,9	443,8
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)	%	8,8	-6,1	-13,9	-15,2	6,3
Kassavarat liikevaihdosta	%	30,9	64,7	151,0	99,3	30,8

Nettovelkaantumisaste



- Kassavarat
- Oikaistut korolliset velat
- Oma pääoma
- Nettovelkaantumisaste
- Omavaraisuusaste



Vuoden 2023 voitollinen tulos paransi osaltaan omaa pääomaa, joka oli joulukuun lopussa 577,0 miljoonaa euroa (410,7) eli 0,03 euroa osakkeelta (0,05¹). Katsauskauden aikana yhtiö lunasti 200 miljoonan euron hybridilainan ja maksoi siihen liittyvät korot, millä oli omaa pääomaa heikentävä vaikutus. Lisäksi Finnair toteutti 570 miljoonan euron suuruisen merkintäoikeusannin marraskuussa vahvistaakseen taloudellista asemaansa. Sillä oli vaikutusta myös oman pääoman rakenteeseen, sillä Suomen valtion myöntämä 400 miljoonan euron pääomalaina konvertoitiin omaksi pääomaksi valtion omistuksen suhteessa ja Finnair maksoi loppuosan pääomalainasta sekä kertyneet korot valtiolle

takaisin merkintäoikeusannin jälkeen. Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Joulukuun lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 48,6 miljoonaa euroa (42,8), koska lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot vahvistivat omaa pääomaa.

¹ Yhtiö toteutti merkintäoikeusannin marraskuussa 2023. Vertailukauden oma pääoma osakkeelta on tämän vuoksi oikaistu.

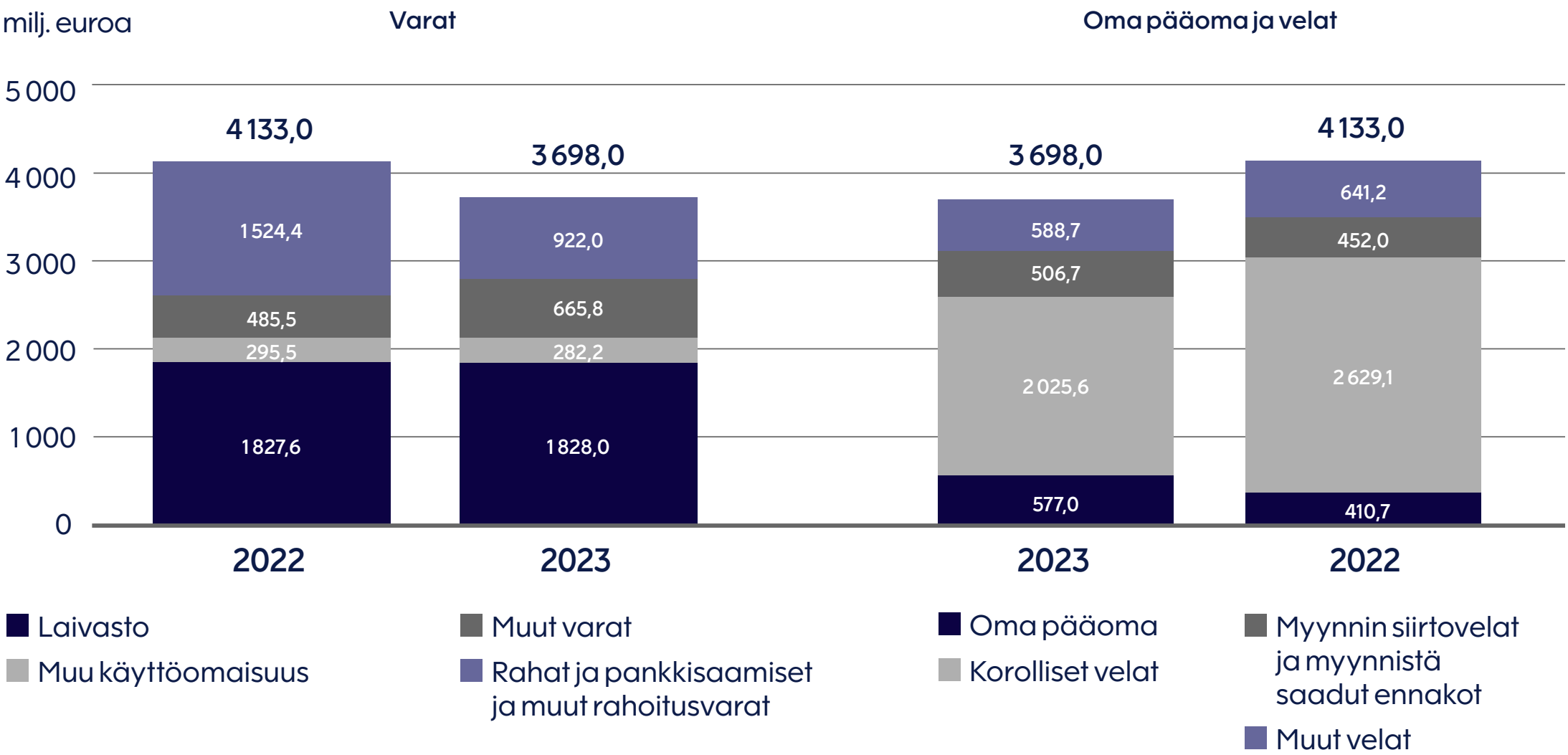
Kassavirta ja rahoitusasema

Yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli huomattavasti parantuneen vertailukelpoisen käyttökätteen ansiosta vahva. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen laivastoinvestointien sekä muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutosten (maturiteetti yli kolme kuukautta) takia. Rahoituksen nettorahavirta oli samoin negatiivinen lainojen sekä lentokoneiden vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksujen takia. Lainojen takaisinmaksut

sisälvätvät muun muassa joukkovelkakirjalainan 18 miljoonan euron takaisinoston ensimmäisellä vuosineljänneksellä, TyEL-takaisinlainan ensimmäisen 100 miljoonan euron lyhennyksen kesäkuussa ja toisen 220 miljoonan euron lyhennyksen joulukuussa, 200 miljoonan euron hybridilainan lunastuksen 20 miljoonan euron korkoineen syyskuussa sekä valtion myöntämän pääomalainan 81 miljoonan euron loppuosan takaisinmaksun koko pääomalainan 49 miljoonan euron korkoineen ja muine maksuineen marraskuussa.

Omavaraisuusaste oli joulukuun lopussa korkeampi kuin vuoden 2022 lopussa lähinnä voitollisen

Tase



Rahavirta

Milj. euroa	2023	2022
Liiketoiminnan nettorahavirta	472,3	259,0
Investointien nettorahavirta	-464,0	-75,5
Rahoituksen nettorahavirta	-676,4	42,1

Pääomarakenne

%	31.12.2023	31.12.2022
Omavaraisuusaste	15,6	9,9
Nettovelkaantumisaste (gearing)	192,8	266,4

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	31.12.2023	31.12.2022
Kassavarat	922,0	1 524,4
Oikaistu korollinen velka	2 034,5	2 618,4
Korollinen nettovelka	1 112,5	1 094,0



kauden tuloksen sekä laskeneen korollisen velan ansiosta. Nettovelkaantumisaste (*gearing*) laski vuoden 2022 lopusta parantuneen oman pääoman takia.

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen hyvä vahvan liiketoiminnan nettorahavirran sekä merkintäoikeusannin ansiosta, vaikka yhtiö maksoi 130 miljoonalla eurolla takaisin valtion myöntämän pääomalainan loppuosan koko pääomalainan korkoineen ja muine maksuineen, lyhensi vuoden 2023 aikana 320

miljoonalla eurolla TyEL-takaisinlainaansa ja lunasti 200 miljoonan euron hybridilainan korkoineen sekä osti itselleen aiemmin vuokraamaan kapearunkolentokoneita yli 200 miljoonalla eurolla. Lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön.

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli vuoden 2022 loppua pienempi vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksun, heikentyneen Yhdysvaltain dollarin sekä lainojen takaisinmaksujen takia.

Korollisia vuokrasopimusvelkoja oli yhteensä 1 115,0 miljoonaan euroon (1 330,7).

Investoinnit

Vuoden 2023 bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 484,2 miljoonaa euroa (199,6), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut, ennakkomaksut sekä muiden pitkäaikaisten varojen muutoksen) oli -403,3 miljoonaa euroa (-62,7).

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli -60,7 miljoonaa euroa (-12,8) ja myös se on osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -464,0 miljoonaa euroa (-75,5).

Vuoden 2024 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, liittyy pääosin laivastoon ja on -235 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 42 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 38,0 prosenttia koko laivaston 1 828,0 miljoonan euron tasearvosta.²

Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta

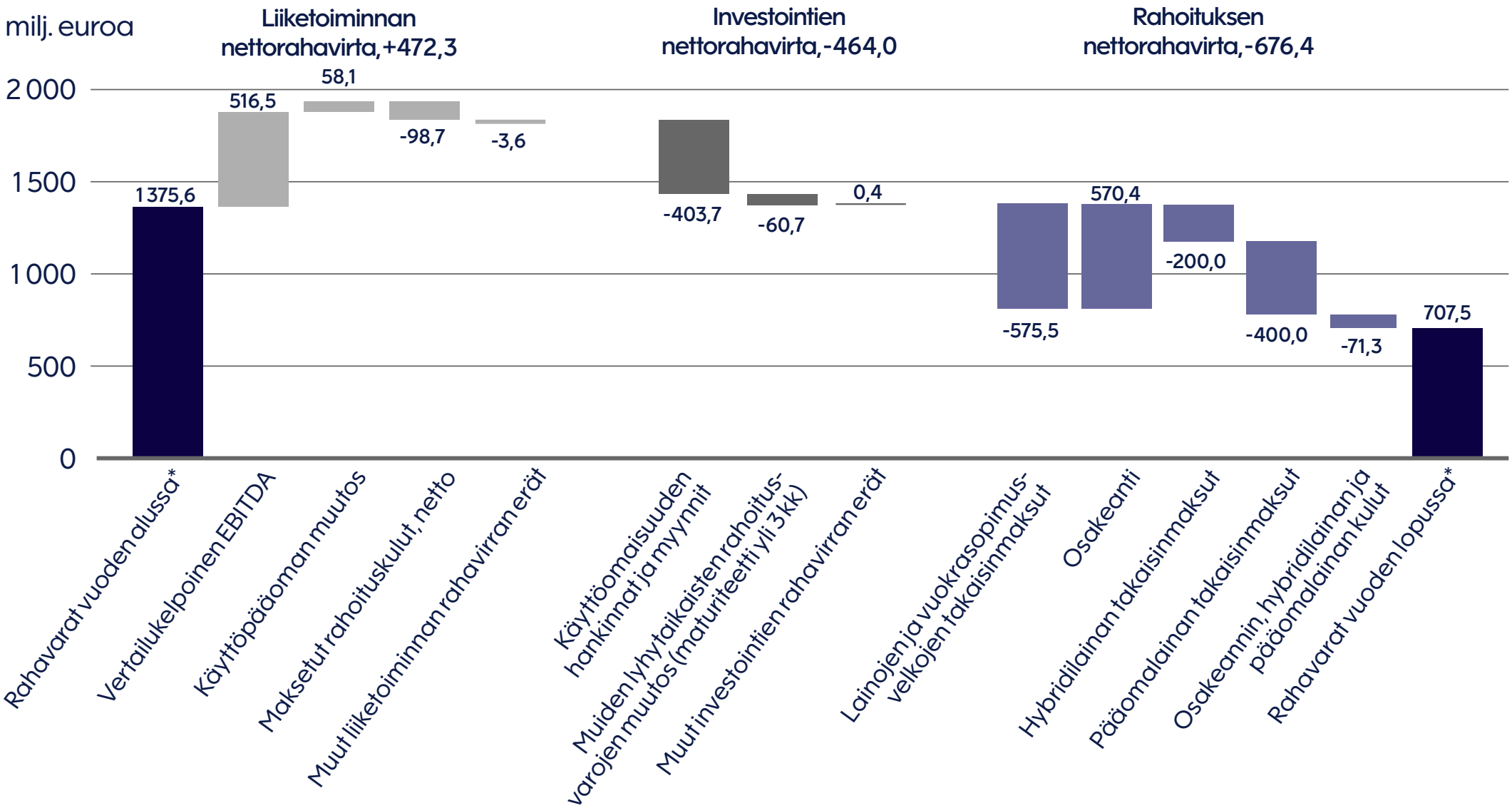
Finnairin osakkeenomistajien voitonjakopolitiikan mukaisesti tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina tai pääomanpalautuksena. Tällaisesta varojenjaosta päättäessään Finnair pyrkii ottamaan huomioon kulloisenkin tuloskehityksen ja tulevaisuudennäkymät, rahoitustilanteen sekä pääoma- ja investointitarpeet. Mahdolliset tulevat varojenjaot voidaan suorittaa kahdessa vuosittaisessa erässä.

Finnair asetti marraskuussa toteutetun 570 miljoonan euron merkintäoikeusannin yhteydessä tavoitteen, jonka mukaan se pyrkii palauttamaan varojenjakokykynsä vuodesta 2025 alkaen vuoden 2024 tilinpäätökseen perustuen.

Vuonna 2023 osakekohtainen tulos oli 0,022 euroa (-0,060). Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 473 123 719,36 euroa 31.12.2023. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2023 vahvistettavan tilinpäätöksen perusteella ei jaettaisi osinkoa.

² Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokoneitoimistusten ennakkomaksut.

Rahavirran muutos 2023



* Finnairin rahavarat eroavat kassavaroista siten, että rahavarat eivät sisällä muita lyhytaikaisia rahoitusvaroja (maturiteetti 3 kk).



Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden lopussa Finnair operoi 55:tä lentokonetta, joista 25 oli laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 12,5 vuotta.

Kuluneen vuoden aikana Finnair Aircraft Finance Oy osti yhteensä yhdeksän kapearunkokonetta, jotka olivat aikaisemmin vuokrattuina yhtiölle: helmikuussa yhden A320-lentokoneen, maaliskuussa yhden A320-lentokoneen ja yhden A321-lentokoneen, sekä joulukuussa kuusi A321-lentokonetta. Maaliskuussa Finnair palautti vuokranantajalle yhden A319-lentokoneen vuokrasopimuksen päätyttyä.

Laivastouudistus

Vuoden lopussa yhtiöllä oli seitsemäntoista vuosina 2015–2021 toimitettua Airbus A350

-lentokonetta ja kaksi A350-lentokonetta tilauksessa Airbusilta. Huhtikuussa yhtiö sopi lentokonevalmistajan kanssa yhden tilatun A350-lentokoneen toimituksen viivästyttämisestä. Näistä jäljellä olevista lentokoneista ensimmäinen toimitetaan tämänhetkisten sitoumusten mukaan Finnairille vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä ja toinen, viivästytetty lentokone vuoden 2026 toisella neljänneksellä.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 313,7 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

Nordic Regional Airlines Oy (Norra) operoi 24 lentokoneen laivastoa Finnairin ostoliikenteenä. Kaikki lentokoneet on vuokrattu Finnair Aircraft Finance Oy:ltä.

Finnairin operoima laivasto*

31.12.2023	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2022 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2023	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	5	-1	5		22,6	
Airbus A320	174	10		10		21,4	
Airbus A321	209	15		7	8	9,4	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	279/263	8		4	4	14,2	
Airbus A350	278/297/321/336	17		5	12	6,1	2
Yhteensä		55	-1	31	24	12,5	2

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).
** Sisältää JOLCO- (Japanese Operating Lease with Call Option) ja ECA-rahoitetut (Export Credit Agency) lentokoneet.

Norran operoima laivasto*

31.12.2023	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2022 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2023	Tilaukset
ATR	68–70	12		6	6	14,4	
Embraer E190	100	12		9	3	15,5	
Yhteensä		24	0	15	9	15,0	0

* Nordic Regional Airlines Oy:n lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).



Strategian toteutus

Finnair päivitti vuoden toisella neljänneksellä vuoteen 2025 ulottuvaa strategiaansa, koska yhtiö oli jo toteuttanut monia strategiakaudelle suunniteltuja toimia. Syyskuussa 2022 julkaistu strategia tähtäsi kannattavuuden palauttamiseen ja kilpailukykyisen lentoyhtiön ylläpitämiseen suljetusta Venäjän ilmatilasta riippumatta. Sen tavoitteena oli vähintään 5 prosentin vertailukelpoinen liikevoittotaso vuoden 2024 puolivälistä lähtien.

Strategiapäivityksessään toisella vuosineljänneksellä Finnair asetti itselleen uuden taloudellisen tavoitteen, joka on 6 prosentin vertailukelpoinen liikevoittomarginaali vuoden 2025 loppuun mennessä. Strategiateemat tämän saavuttamiseksi ovat:

- Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus
- Tasapainoinen kasvu optimoidulla laivastolla
- Jatkuva kustannustehokkuus kilpailukyvyyn varmistamiseksi
- Yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista
- Kestävä tase
- Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla

Marraskuussa Finnair toteutti 570 miljoonan euron merkintäoikeusannin. Osakeannista saadut bruttovarat käytettiin Finnairin taseen ja taloudellisen aseman vahvistamiseen, jotta yhtiö pystyisi paremmin hallitsemaan jäljellä

olevia rahoitusvelkojaan, tukemaan kestävään kannattavaan kasvuun tähtäävän strategiansa toteuttamista ja varmistamaan kykynsä toteuttaa investointeja tulevaisuudessa.

Samassa yhteydessä yhtiö täydensi keskeisiä pitkän aikavälin taloudellisia tavoitteitaan. Aiemmin julkistetun 6 prosentin vertailukelpoisen liikevoittomarginaalitavoitteen lisäksi Finnair pyrkii saavuttamaan 1–2-kertaisen nettovelan suhteessa vertailukelpoiseen käyttökatteeseen vuoden 2025 loppuun mennessä ja palauttamaan yhtiön varojenjakokyvyn vuodesta 2025 alkaen. Lisäksi yhtiö piti voimassa hiilineutraaliustavoitteensa vuoteen 2045 mennessä.

Finnairin pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet perustuvat seuraaviin keskeisiin oletuksiin: yhtiön

kokonaiskapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvaisi yli 15 prosenttia vuodesta 2023 vuoteen 2025; yhtiön ylläpitoinvestoinnit olisivat 80–100 miljoonaa euroa vuosittain; yhtiö kykenisi hyödyntämään 190 miljoonan euron laskennalliset verosaamiset, jotka vähentäisivät maksettavan yhteisöveron määrää keskipitkällä aikavälillä; ja yhtiön kassavarojen suhde liikevaihdosta pysyisi 30 prosentissa ajan myötä.

Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus

Finnairin tavoitteena on olla moderni pohjoismainen lentoyhtiö, joka tarjoaa asiakkailleen mahdollisuuden muokata



matkaansa halutunlaiseksi sen jokaisessa vaiheessa ja on heille merkityksellinen myös muulloin kuin matkustaessa. Yhtiö on jo kasvattanut merkittävästi suoran jakelun osuutta, parantanut digitaalista myyntikyvykkyyttään sekä kehittänyt tuottojen optimointia ja kumppaneiden hyödyntämistä. Seuraava askel on prosessin sujuvoittaminen asiakkaan näkökulmasta, kun painotus on siirtynyt asiakaslähtöiseen ja dataa hyödyntävään myyntiin, jossa asiakassuhteita vahvistetaan tarjoamalla oikea tuote oikeaan aikaan ja asiakassitoutumista lisätään kohdennetummalla viestinnällä. Turvallisuus sekä erinomainen lentojen täsmällisyys ja säännöllisyys ovat edelleen operatiivisen laadukkuuden keskiössä, ja Finnair panostaa analytiikan ja datan hyödyntämiseen sujuvan ja oikea-aikaisen matkustuskokemuksen tarjoamiseksi.

Digitaalisella asiointilla on keskeinen rooli Finnairin strategiassa ja sen merkitys tulee kasvamaan edelleen. Finnairin internet-sivujen (finnair.com) kävijämäärä laski vertailukaudesta, kun sivuilla rekisteröitiin keskimäärin 2,1 miljoonaa todennettua eri kävijää (2,3) kuukaudessa. Lasku johtui pääasiassa uudistetusta evästeiden suostumuskäytännöstä. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi vertailukaudesta 21,0 prosenttia 860 000:een, koska asiakkaat pystyivät tekemään paremmin muutoksia ja ostamaan enemmän lisäpalveluita suoraan sovelluksen kautta. Modernien myyntikanavien matkustajaosuus kokonaismatkustajamäärästä

³ Finnair aloitti vuoden 2023 alusta raportoimaan suorien digitaalisten kanavien myyntiosuuden sijasta modernien myyntikanavien matkustaja-osuutta digitalisointiin keskittymisen myötä. Modernit myyntikanavat sisältävät sekä suorat että kaikki modernit, digitaaliset epäsuorat myyntikanavat.

Avainluvut – Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus

		2023	2022	2021	2020	2019
Nettosuosittelutulos (NPS)		35	40	38	48	38
Saapumistäsmällisyys	%	80,9	79,0	82,3	90,2	79,3
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa	%	67,8	66,5	71,5	51,2	40,8
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo	milj.	2,1	2,3	1,1	1,1	2,0
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät	tuhatta	860,0	711,0	326,0	187,3	332,6
Lisämyynti	milj. euroa	147,8	123,2	44,1	62,3	176,2

nousi 67,8 prosenttiin (66,5), koska NDC-jakelun (*New Distribution Capability*) osuus kasvoi kaikissa asiakassegmenteissä.

Päivitetty strategia painottaa edelleen lentoyhtiökumppanuuksien yhteishankkeiden (*Atlantic Joint Business* eli AJB, *Siberian Joint Business* eli SJB ja yhteishanke Juneyao Airin kanssa) hyödyntämistä. Tässä korostuvat **oneworld**-kumppanit, kuten American Airlines ja Alaska Airlines Pohjois-Amerikassa, Qatar Airways Lähi-idässä, Japan Airlines Japanin-reiteillä ja Qantas uusilla Australian ja Aasian yhdistävillä, Finnairin vuoden 2023 lopusta alkaen operoimilla reiteillä. Finnairin kumppanuudet tarjoavat Finnairin asiakkaiden käyttöön laajan globaalin verkoston ja toisaalta vahvistavat merkittävästi Finnairin jakeluvoimaa.

Tuotteen ja palvelun laatu ovat Finnairille edelleen erottautumistekijä, ja laadukas, täsmällinen operatiivinen toiminta on tässä tärkeässä roolissa. Finnairin kaukoliikenteessä painottuu laadukas, erottuva matkustuskokemus, kun taas Euroopan sisäisessä liikenteessä keskeisiä ovat sujuvuus, yksinkertaisuus ja tehokkuus. Finnairin asiakastyytyväisyyttä mittaava nettosuositteluindeksi oli edelleen hyvällä tasolla ollen 35 (40). Siihen on vaikuttanut asiakkaiden suosiossa olleen uusitun laajarunkokoneiden matkustamon lisäksi Finnairin hyvä 80,9 prosentin (79,0) saapumistäsmällisyys eurooppalaista ilmailujärjestelmää rasittaneista

kapasiteettihaasteista huolimatta. Osoituksena Finnairin vahvasta asiakastyytyväisyydestä yhtiö valittiin Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi jo 13. kerran peräkkäin Skytraxin asiakastutkimuksessa. Lisäksi asiakkaat äänestivät Finnairin viiden tähden lentoyhtiöksi Airline Passenger Experience Associationin (APEX) vuoden 2023 lentoyhtiöarvioinnissa.

Vuoden 2023 aikana yhtiö kertoi Finnair Plus -ohjelman uudistuksista, jotka tuovat jäsenille uusia etuja sekä uudenlaisia mahdollisuuksia kerätä ja käyttää kanta-asiakasvaluutta. Vuoden 2024 keväällä ohjelma muuttuu käytettyyn rahamäärään perustuvaksi. Ohjelman jäsenet keräävät jatkossa Avios-kanta-asiakasvaluutta. Avios on kanta-asiakasvaluutta, jota käyttävät Finnairin **oneworld**-kumppaneiden kanta-asiakasohjelmat British Airways Executive Club, Qatar Airways Privilege Club ja Iberia Plus.

Yhtiö ilmoitti myös vuoden 2023 aikana investoivansa uusiin, suurempiin lounge-tiloihin Helsinki-Vantaan Schengen-puolella. Laajemmat lounge-tilat tulevat käyttöön vuoden 2024 toisella puoliskolla ja vastaavat kasvavien asiakasmäärien tarpeisiin. Lisäksi yhtiö ilmoitti uudistavansa koko 12 lentokonetta kattavan Embraer E190 -laivaston matkustamot. Uudistus toteutetaan vuosien 2024–2025 aikana.



Tasapainoinen kasvu optimoidulla laivastolla

Venäjän ilmatilan sulun vuoksi Finnair menetti kotikenttänsä ainutlaatuisen maantieteellisen edun, sillä Venäjän ilmatilan kiertäminen pidentää lentoreittejä Helsingin ja Japanissa, Etelä-Koreassa sekä Kiinassa sijaitsevien keskeisten suurkaupunkien välillä jopa 40 prosenttia kohteesta riippuen. Finnair on siksi tasapainottanut verkostoaan painottaen länttä sekä Lähi-itää ja optimoinut Euroopan verkostoaan sekä liikenteen rakennetta tehokkuuden lisäämiseksi.

Vuoden toisella neljänneksellä julkistettujen, Qantasin kanssa solmittujen *wet lease* - ja *dry lease* -sopimusten sekä vuoden 2022 viimeisellä neljänneksellä alkaneen Qatar Airways -yhteistyön kautta Finnair pystyy hyödyntämään A330-laivastoaan tuottavasti Venäjän ilmatilan sulusta huolimatta, ja samalla säilyttää joustavuuden Aasian ja Euroopan välisten yhteyksien palauttamiseen.

Lentokoneiden nopeammat, standardoidut käännot lentoasemilla, niiden käyttöasteen tehostaminen ja ulosvuokrauksesta palautuvat lentokoneet vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä sekä seuraava A350-toimitus vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä mahdollistavat Finnairille kasvun markkinan mukana ja kapasiteetin

lisäämisen kilpailukykyisellä kustannustasolla huolimatta lentokonemarkkinoilla vallitsevista kapasiteettirajoitteista.

Jatkuva kustannus- tehokkuus kilpailukyvyn varmistamiseksi

Kannattavan ja kilpailukykyisen toiminnan ylläpito edellyttää Finnairilta kustannustason jatkuvaa tarkkailua kustannusten nousun hillitsemiseksi. Yhtiö on kuitenkin siirtynyt ohjelmamuotoisista kustannussäätöistä kohti jatkuvaa kustannustehokkuuden parantamista varmistaakseen kilpailukyynsä ja mahdollisuuden investoida asiakaskokemukseen myös jatkossa.

Vuoden 2023 aikana Finnair on jatkanut olemassa olevien säästöhankkeiden edistämistä ja kehittänyt uusia hankkeita, jotka muun muassa hyödyntävät tekoälyn tuomia mahdollisuuksia. Lisäksi kuuden aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnalla loppuvuodesta 2023 on lähivuosina yli 20 miljoonan euron vuotuinen positiivinen vaikutus tulokseen ennen veroja sekä kassavirtaan. Myös 120 miljoonan euron ylimääräisellä TyEL-takaisinlainan takaisinmaksulla viimeisen vuosineljänneksen aikana on yhteensä noin 3 miljoonan euron positiivinen vaikutus tulokseen ennen veroja vuonna 2024 alempien nettokorkomenojen muodossa.

Avainluvut – Yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista

		2023	2022	2021	2020	2019
Polttoaineen kulutus	tonnia	960 357	788 104	364 478	365 492	1 132 219
CO ₂ päästöt	tonnia	3 025 124	2 482 528	1 148 107	1 151 299	3 566 491
CO ₂ päästöt	g/ASK	83,7	79,3	94,9	89,0	75,6
CO ₂ päästöt	g/RTK	920,5	926,9	931,7	948,6	785,3

Avainluvut – Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla

		2023	2022	2021	2020	2019
Henkilöstö, keskimäärin		5 195	5 336	5 614	6 573	6 771
Sairauspoissaolot, tavoite vähemmän kuin edellisenä vuonna	%	4,6	5,4	2,3	3,8	4,6
Henkilöstön vaihtuvuus	%	3,8	7,3	6,8	7,4	3,8
Tapaturmataajuus (LTIF)		5,5	6,8	5,6	4,4	9,6

Yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista

Finnair on sitoutunut kehittämään toimintaansa jatkuvasti ja systemaattisesti kaikilla merkittävillä vastuullisuuden osa-alueilla. Yhtiön tavoitteena on olla maailman vastuullisimpien lentoyhtiöiden joukossa. Tämän saavuttamiseksi yhtiö tekee jatkuvaa systemaattista työtä ympäristövastuun ja sosiaalisen vastuun edistämiseksi sekä tiivistä yhteistyötä kumppaneidensa ja koko toimitusketjunsä kanssa. Tehdäkseen vastuullisempia investointeja yhtiön pitää myös varmistaa, että sen liiketoiminnan taloudellinen kehitys tukee niitä.

Yhtiön pitkän tähtäimen tavoitteena on hiilineutraalius vuoteen 2045 mennessä. Finnair sitoutui huhtikuussa 2022 tekemään yhteistyötä *Science Based Targets* -aloitteen (SBTi) kanssa saattaakseen päästötavoitteidensa Pariisin ilmastopimuksen mukaisiksi. SBTi edellyttää, että lentoyhtiöt irtautuvat hiilestä omalla toiminnallaan, joten se ei huomioi toimialan ulkopuolisia päästöhyvityksiä tai muita markkinapohjaisia mekanismeja, kuten päästökauppajärjestelmää. SBTi:n vaatimusten mukaisesti Finnair keskittyy vähentämään lentokoneidensa suoria päästöjä. Tämä edellyttää merkittäviä toimenpiteitä Finnairin lentokoneiden modernisoimiseksi, toiminnan tehostamiseksi



ja uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisäämiseksi. Toimenpiteiden tarkka aikataulu ja laajuus tarkentuvat vuoden 2024 aikana, kun Finnair valmistautuu toimittamaan lyhyen aikavälin CO₂-intensiteetin vähennystavoitteet SBTi:n validoitavaksi vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä.

Sosiaalinen vastuu ja yhteiskuntavastuu ovat keskeinen osa yhtiön vastuullisuustyötä. Tämä tarkoittaa työntekijöiden ja asiakkaiden hyvinvoinnista ja terveydestä huolehtimista kaikissa olosuhteissa, ihmisoikeuksien, tasa-arvon, syrjimättömyyden ja monimuotoisuuden edistämistä työpaikoilla ja arvoketjuissa sekä esteettömien palvelujen tarjoamista.

Kestävä tase

Kestävän taseen rakentamisessa keskeistä on ylläpitää saavutettua toiminnan kannattavuutta. Tämä vahvistaa omaa pääomaa ja parantaa kassavirtaa, mikä mahdollistaa velkojen takaisinmaksun ja, yhdessä kustannustehokkuuden kanssa, kestävän taseen rakentamisen. Tämä strategiateema on myös sisäänrakennettu muihin strategiateemoihin.

Vuoden 2023 aikana Finnair otti monia askeleita kestävämmän ja kustannustehokkaamman taseen rakentamiseksi. Marraskuussa se toteutti 570 miljoonan euron merkintäetuikeusannin

vahvistaakseen tasettaan ja taloudellista asemaansa. Finnair maksoi saaduilla varoilla takaisin valtion myöntämän pääomallainan loppuosan sekä kokonaiskorot ja muut maksut 130 miljoonalla eurolla sekä ylimääräisen 120 miljoonan euron maksuerän TyEL-takaisinlainasta aikataulutettujen, yhteensä 200 miljoonan euron maksuerien lisäksi. Yhtiö osti myös kuusi sille aiemmin vuokrattua A321-lentokonetta yli 200 miljoonalla eurolla. Lisäksi Finnair lunasti syyskuun alussa 200 miljoonan euron hybridilainan selvästi parantuneen kannattavuuden tukemana. Samasta syystä se kirjasi vuoden aikana myös yhteensä 145 miljoonaa euroa vuosien 2020–2022 verotuksellisiin tappioihin liittyviä laskennallisia verosaamia.

Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla

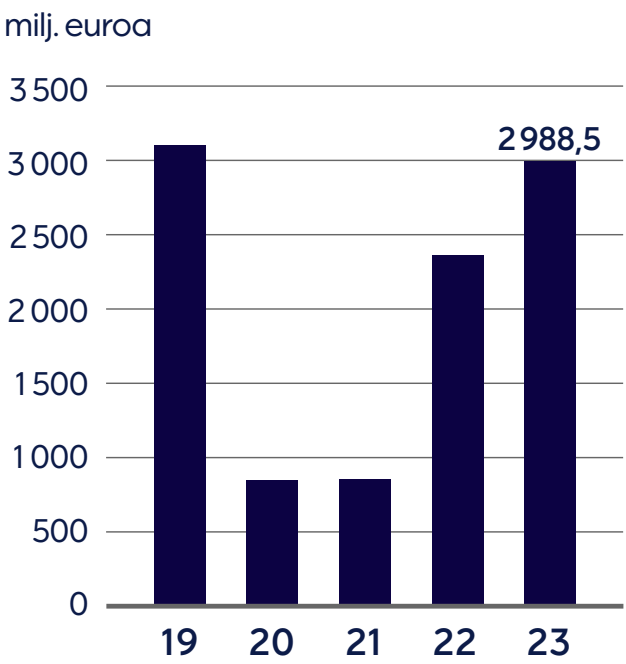
Finnair ja sen henkilöstö ovat satavuotisen historiansa aikana osoittaneet huomattavaa kykyä sopeutua muuttuviin olosuhteisiin ja löytää uusia, ennen hyödyntämättömiä mahdollisuuksia. Tämä on korostunut erityisesti pandemian ja Venäjän hyökkäystä Ukrainaan seuranneen Venäjän ilmatilan sulun muodostaman kaksoiskriisin aikana ja sen jälkeen. Yhtiö keskittyy jatkossa entistä enemmän tämän kulttuurisen

vahvuuden vaalimiseen ja kehittämiseen sekä investoi henkilöstöönsä parantaakseen edelleen henkilöstön osaamista, työntekijä- ja asiakaskokemusta sekä liiketoiminnan tuloksia.

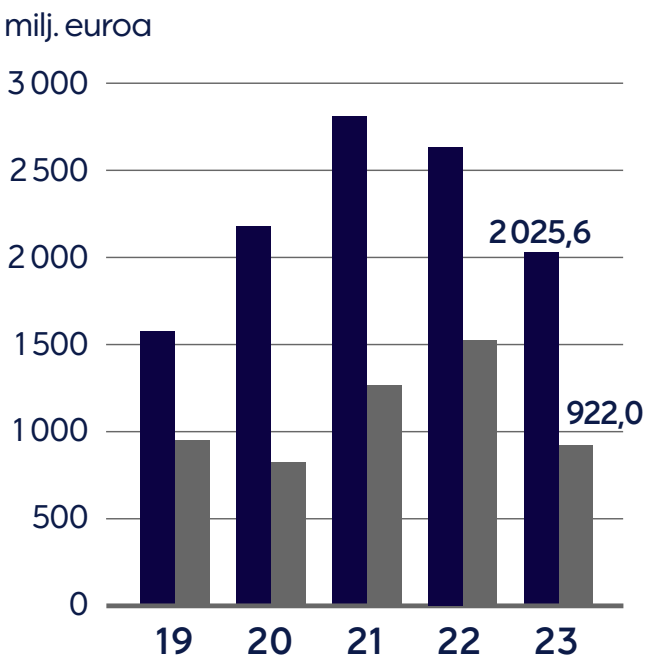


Taloudellinen kehitys 2019–2023

Liikevaihto

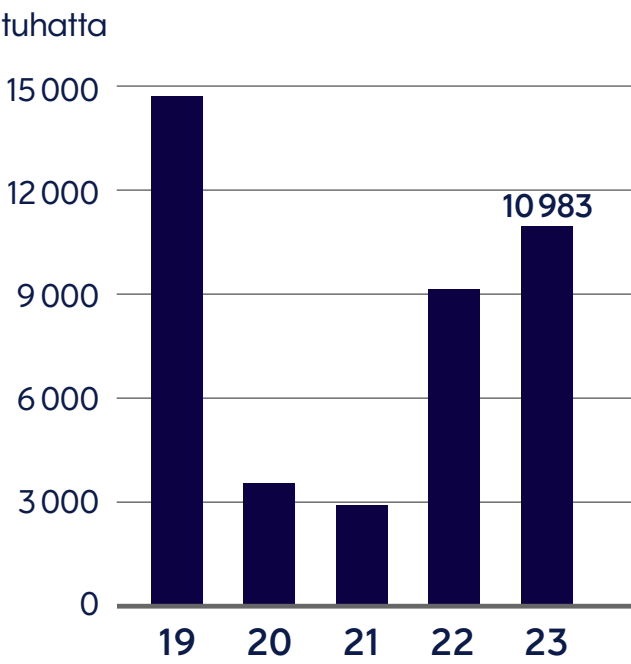


Korolliset velat ja kassavarat

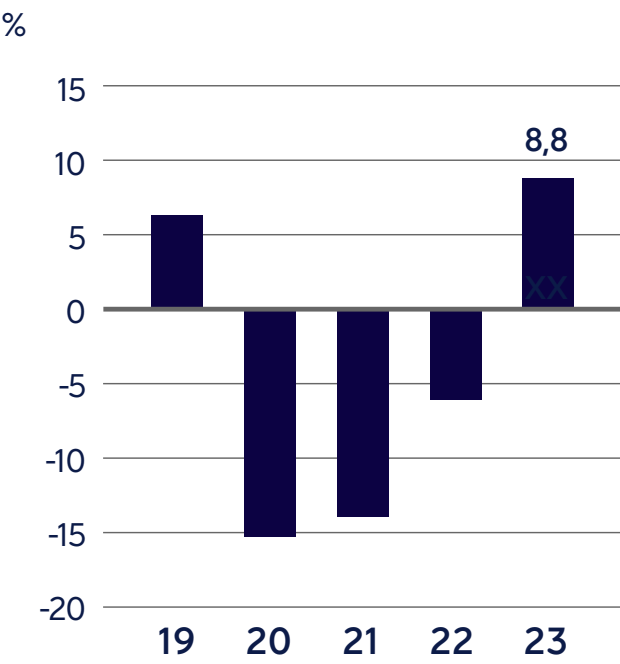


■ Korolliset velat
■ Kassavarat

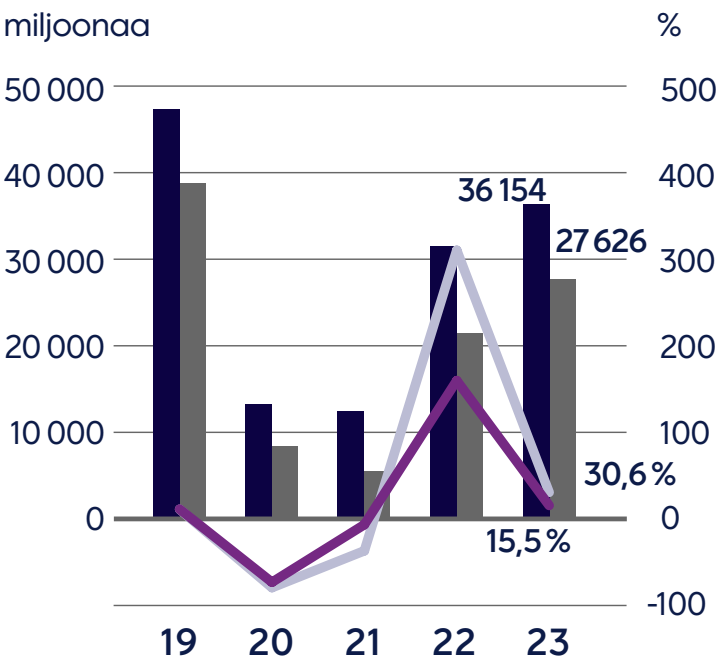
Matkustajamäärä



Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)

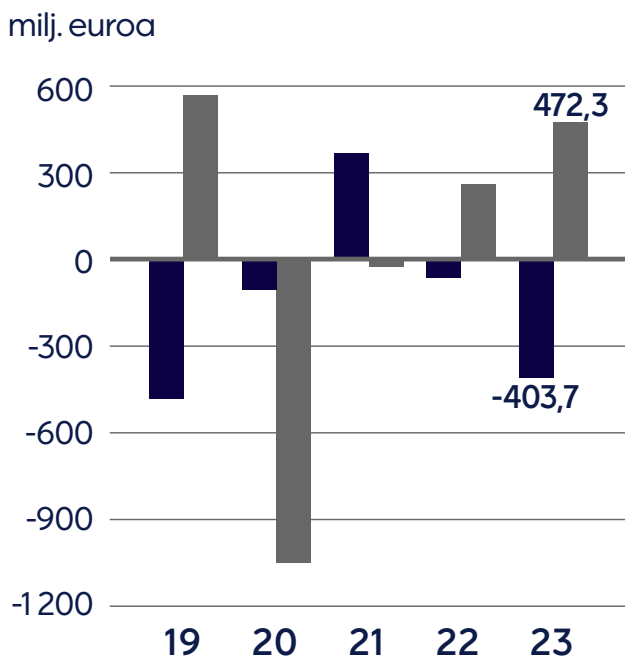


Tarjotut henkilökilometrit (ASK) ja myydyt henkilökilometrit (RPK)



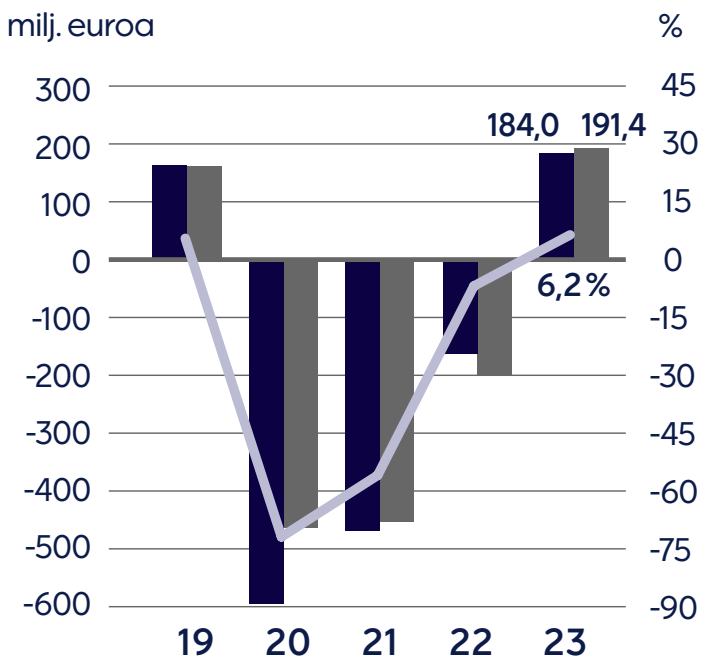
■ Tarjotut henkilökilometrit (ASK)
■ Myydyt henkilökilometrit (RPK)
— Tarjotut henkilökilometrit (ASK) muutos-%
— Myydyt henkilökilometrit (RPK) muutos-%

Investointien rahavirta ja liiketoiminnan nettorahavirta



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

Vertailukelpoinen liike-tulos ja liike-tulos



■ Vertailukelpoinen liike-tulos*
■ Liike-tulos
— Vertailukelpoinen liike-tulos* suhteessa liikevaihtoon
Taloudellinen tavoite: Vertailukelpoisen liike-tuloksen tavoitetaso suhteessa liikevaihtoon on kuluvalle strategiakaudelle 6 % vuoden 2025 loppuun mennessä.
*Konsernin vertailukelpoinen liike-tulos on liike-tulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä eli lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomia valuuttakurssimuutoksia, suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutoksia, lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoittoja ja -tappioita, arvonalentumisia, etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksia ja uudelleenjärjestelykuluja.



Muu kuin taloudellinen kehitys 2023

Vuosi 2023 erottuu merkittävänä vuotena Finnairin historiassa, kun yhtiö juhli satavuotista taivaltaan. Vuosi oli myös merkittävä siinä mielessä, että haasteellisen kaksoiskriisin jälkeen yhtiö onnistui palautumaan kannattavaksi. Ilmailun rooli nopeana ja maailmanlaajuisena yhteyksien mahdollistajana sekä taloudellisena ajurina muodostaa perustarpeen myös yhtiön seuraavalle 100 vuodelle. Finnair huomioi sitä ympäröivän yhteiskunnan kestäväää kehitystä, ja selkeästi yhtiön suurin haaste onkin se, miten kestävämpi ilmailu konkretisoituu seuraavien vuosikymmenten aikana.

Finnair on aloittanut pitkän matkan osana energiamurrosta minimoidakseen fossiilienergian määrää. Siirtyminen puhtaampien energiamuotojen käyttämiseen lentämisessä vie kuitenkin useita vuosikymmeniä. Silti Finnair

asettaa jo tavoitteita tämän matkan varrelle. Yhtiö lisää vähitellen kestävien lentopolttoaineiden (SAF) tankkausmääriä, parantaa jatkuvasti lentämisen polttoainetehokkuutta ja seuraa tiiviisti uusien vety- ja hybridilentokoneiden kehitystä. Maailmanlaajuisesti uudet teknologiat etenevät kiihtyvällä vauhdilla, joten on olennaista tunnistaa ja valita optimaalinen polku kohti yhtiön tavoitetta lentää hiilineutraalisti vuonna 2045.

Vuonna 2023 Finnair suoritti kaksinkertaisen olennaisuusarvioinnin eurooppalaisten vastuullisuusraportointistandardien (ESRS) mukaisesti, jossa huomioitiin myös ESRS 2:ssa määritellyt raportointivaatimukset ja EFRAG:in mukainen arvoketjun implementointiohjeistus. Arviointiprosessi perustui yhtiön aiempiin olennaisuusarviointeihin, julkisiin ja sisäisiin lähteisiin,

sidosryhmien haastatteluihin ja kyselyihin, sisäisiin vaikutusten ja taloudellisten merkitysten arviointeihin sekä työryhmäkokouksiin. Finnairin johtoryhmä kävi läpi tulokset ja hyväksyi ne. Prosessi noudatti Finnairin hallituksen vahvistamia sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan periaatteita. Analyysi toteutettiin tiiviissä yhteistyössä ulkoisen palveluntarjoajan kanssa. Työn tuloksena voidaan todeta, että Finnairin olennaiset vastuullisuuteen liittyvät aihealueet ovat (ei tärkeysjärjestyksessä):

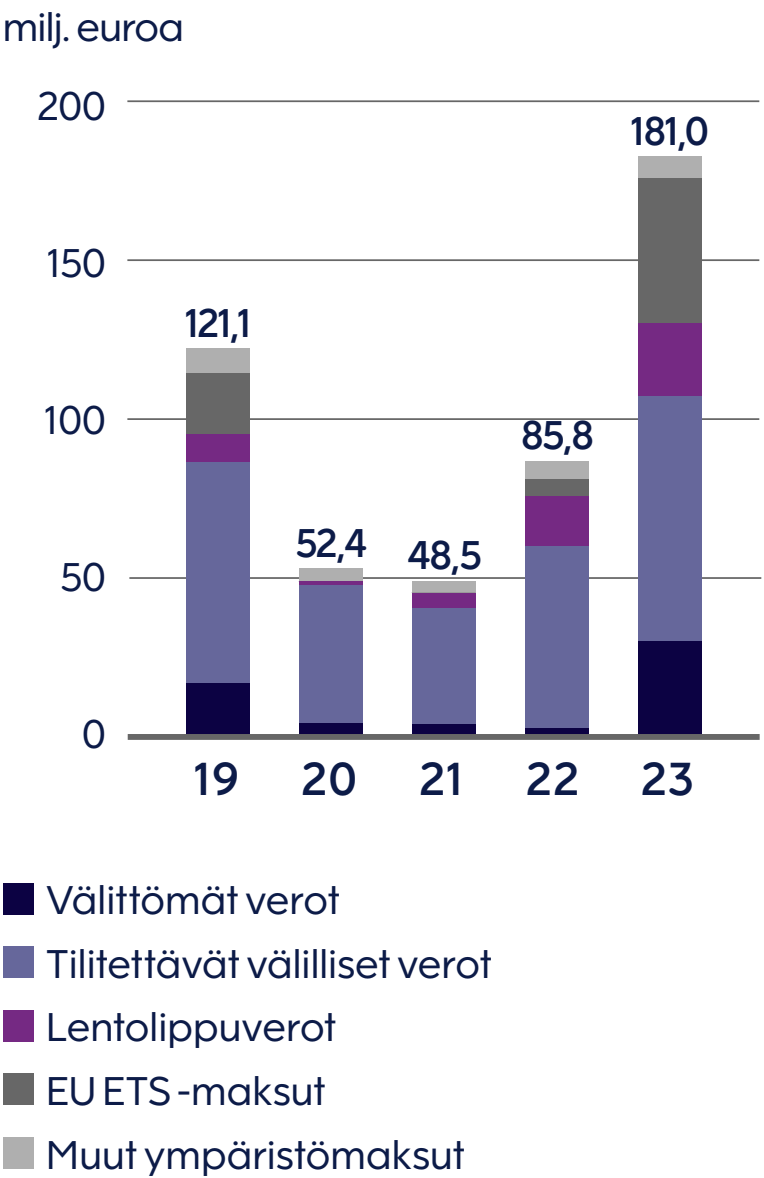
- Energiankulutus ja kasvihuonekaasupäästöt: Finnairin tavoitteina ovat hiilineutraali lentäminen vuoteen 2045 mennessä, toimintojen energiatehokkuuden aktiivinen parantaminen ja tieteeseen perustuvan tavoitteen asettaminen seuraavalle kymmenelle vuodelle vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä.

- Biodiversiteetti: Yhtiön ilmastositoumuksiin liittyen yhtiö haluaa myös varmistaa, että kestäviä lentopolttoaineita tuotetaan niin, että luonnon ekosysteemi vahingoittuu mahdollisimman vähän.
- Yhteisövaikutus: Finnair lisää aktiivisesti positiivisia vaikutuksia ympärillään oleviin ihmisiin ja yhteisöihin.
- Työntekijäkokemus: Motivoitunut, monimuotoinen ja pätevä henkilöstö on Finnairin menestyksen ydin.
- Kuluttajakokemus: Kuluttajien matkakokemusten parantaminen ja heidän mielipiteidensä kuuleminen on Finnairin kestävyysstrategian keskeinen osa.
- Toimitusketjun hallinta: Yhtiö toteuttaa järjestelmällisiä toimenpiteitä toimitusketjussaan



Finnairin omat maatoiminnot (Scope 1 & 2) Helsinki-Vantalla ovat vuodesta 2023 alkaen hiilineutraaleja.

Verot ja muut ympäristömaksut



Muut ympäristömaksut sisältävät melu- ja päästömaksut.

varmistaakseen vastuullisen hankinnan ja toiminnan, ottaen huomioon arvoketjun työntekijöiden ihmisoikeudet.

- Liiketoimintakäytännöt: Eettiset, läpinäkyvät ja vahvat liiketoimintakäytännöt ovat olennainen osa yhtiön toimintaa ja noudattavat globaaleja standardeja.
- Lentokonemelu: Yhtiön tunnustaa lentomelun tärkeyden ja työskentelee aktiivisesti sen pienentämiseksi.
- Kiertotalous: Finnair soveltaa kiertotalouden periaatteita jätteiden minimoimiseksi ja resurssitehokkuuden maksimoimiseksi.
- Ilmastonmuutokseen sopeutuminen: Ilmastonmuutokseen liittyvien riskien ymmärtäminen ja niihin sopeutuminen ovat olennainen osa Finnairin pitkän aikavälin strategiaa.

Finnairin hallituksen nimeämä tarkastusvaliokuntaa varmistaa, että vastuullisuus integroidaan saumattomasti ydinliiketoiminnan strategiaan. Yhtiö on sitoutunut jatkuvasti kehittämään kaikkia yllä mainittuja merkittäviä vastuullisuuden aihealueita, sisältäen kattavat politiikat, vahvat hallintoprosessit, sidosryhmien osallistamisen ja läpinäkyvät viestinnän käytännöt. Yhtiö valmistautuu julkaisemaan ensimmäisen kestävyysraportointidirektiivin (CSRD) mukaisen

vastuullisuusraportin vuonna 2025 vuoden 2024 kehityksestä ja tilasta.

Pandemian vaikutukset Finnairin toimintaan olivat vuoden 2023 jälkimmäisellä puoliskolla hyvin lieviä, vaikka matkustuksen lisääntyminen Kiinaan pysyikin hitaana. Toisaalta Venäjän ilmatilan sulkeminen EU:n lentoyhtiöiltä vaikutti selvästi yhtiön Aasian-liikenteeseen vuoden 2023 aikana. Vuoden 2023 aikana kaksoiskriisin riskit ovat kuitenkin normalisoituneet ja vuotta voidaan pitää ensimmäisenä kohtuullisena verrokkivuotena tuleville vuosille.

Liiketoiminnan johtaminen

Finnair on sitoutunut noudattamaan toiminnassaan kansainvälistä ja paikallista lainsäädäntöä sekä omia eettisiä toimintaperiaatteitaan (Code of Conduct) ja tukee YK:n kestävän kehityksen tavoitteita (Sustainable Development Goals).

Finnairin eettinen toimintaohje kattaa kaikki sen toiminta-alueet ja koko henkilöstön. Lisäksi erillisessä toimittajille suunnatussa eettisessä toimintaohjeessa (Supplier Code of Conduct) on käsitelty muun muassa yhtiön eettisen hankinnan periaatteet, ihmisoikeudet, lahjonta- ja korruptiopolitiikka, sekä ympäristövastuu. Yhtiö edellyttää, että sen toimittajat noudattavat

eettisiä normeja, jotka ovat olennaisilta osiltaan samanlaisia kuin ne, joita Finnair noudattaa omassa toiminnassaan. Finnair pyrkii jatkuvasti integroimaan vastuullisuuden ja eettisen liiketoiminnan periaatteet yhä syvemmin kaikkiin liiketoimintaprosesseihinsa.

Finnair on tunnistanut arvoketjussaan ja lainsäädännössä tapahtuvan kehityksen, ja on aloittanut luomaan ihmisoikeuksiin liittyvää due dilligence -kehystä. Yhtiö on sitoutunut integroimaan tämän huolellisuustarkastelun liiketoimintaansa jatkuvana ja iteratiivisena ohjelmana. Sidosryhmien osallistaminen, erityisesti haavoittuvien ryhmien, on keskeinen osa tätä arviointia, jotta saadaan oikeita näkemyksiä niiltä, joihin yhtiön toiminta saattaa mahdollisesti vaikuttaa. Finnair näkee ihmisoikeuksien due dilligence -prosessin jatkuvana oppimismatkana, ei vain pelkkänä tarkastuslistana. Finnairin liiketoiminnan johtaminen on enemmän kuin vaatimustenmukaisuutta, sen tulee heijastaa aitoa sitoutumista rakentaa kestävää liiketoimintaa, joka kunnioittaa ja tukee ihmisoikeuksia kaikilla sen toiminta-alueilla.

Ihmisoikeudet, lahjonta ja korruptionvastaisuus

Finnair kunnioittaa Yhdistyneiden kansakuntien ihmisoikeuksien yleismaailmallista julistusta ja Kansainvälisen työjärjestön (ILO) peruskonventioita. Yhtiö on allekirjoittanut



Yhdistyneiden kansakuntien Global Compact -aloitteen, ja Global Compactin kymmenen periaatteen mukaisesti se pyrkii estämään ihmisoikeusloukkauksia, mukaan lukien pakotettua tai lapsityövoiman käyttöä, sekä omassa toiminnassaan että omassa arvoketjussaan. Yhtiö myös raportoi vuosittain toimintansa edistymisestä **YK:n Communications of Progress** -vaatimusten mukaisesti. Finnairin eettisissä toimintaohjeissa on korruption vastainen osa; lahjusten vastaanottaminen ja antaminen on ehdottomasti kielletty. Korruption ehkäisy on Finnairissa kaikkien vastuulla, mukaan lukien liiketoimintojen johtajat, vaatimustenmukaisuuden valvonta ja sisäinen tarkastus.

Yhtiön omaan operatiiviseen toimintaan liittyvien suorien ihmisoikeusriskien ei ole arvioitu olevan merkittäväällä tasolla. Sen toimitusketjuun ja ulkoistettuihin toimintoihin ja palveluihin voi kuitenkin epäsuorasti näitä riskejä liittyä. Yhtiön monimuotoinen toimitusketju rakentuu sen reittiverkoston ympärille. Toimitusketjun muodostavat kansainvälisen mailuvaatimusten sääntelemät ja lentoyhtiöihin erikoistuneet tavarantoimittajat ja palveluntarjoajat sekä toimijat, jotka mahdollistavat Finnairin ydinliiketoiminnan turvallisen harjoittamisen.

Ihmiskauppaepäilyt ovat lentoliikenteessä todellinen huolenaihe, jonka estämiseksi Finnair tekee toimenpiteitä. Finnair on allekirjoittanut

IATA:n nykyajan orjuuden ja ihmiskaupan vastaisen päätöslauselman. Yhtiö tekee tiivistä yhteistyötä hallitusten ja lentoasemien kanssa maissa, joissa se liikennöi, varmistaakseen, että kaikista sen lennoilla tapahtuneista mahdollisista salakuljetuksista ilmoitetaan ja niitä käsitellään asianmukaisesti. Lentohenkilökunnalle on annettu erityiset ohjeet menettelyistä, joita on noudatettava tapauksissa, joissa epäillään ihmiskauppaa. IATA:n ihmiskaupan verkkokoulutuspaketti on Finnairissa pakollinen koulutus kaikille lentohenkilökunnan jäsenille ja maa-agenteille. Finnair on sitoutunut lisäämään henkilöstönsä tietoisuutta tästä asiasta.

Finnairilla on käytössä Whistleblowing-kanava, nimeltään Finnair Ethics Helpline, jonka kautta sekä työntekijämme että yhteistyökumppanimme voivat raportoida eettisiin liiketoiminnan periaatteisiin liittyvistä huolenaiheista. Vuoden 2023 aikana Finnairin Ethics Helplineen kautta ei ilmoitettu yhtään merkittävää eettistä rikkomusta, eikä yhtiössä ollut vireillä yhtään vastaavaa tutkimusta.

Vastuullisuuteen liittyvä riskien hallinta

Finnairilla on käytössä systemaattisen Enterprise Risk Management (ERM) -kehys ja prosessi, joka perustuu COSO ERM -kehykseen. Prosessi ottaa huomioon kaikki mahdolliset liiketoiminnan riskit, mukaan lukien vastuullisuuteen liittyvät riskit, ja arvioi niiden mahdollisia merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Riskejä arvioitaessa pääkriteerinä on käytetty strategista vaikutusta. Taloudellisia

ja maineeseen liittyviä vaikutuksia käytetään apukriteereinä vaikutusten arvioinnissa.

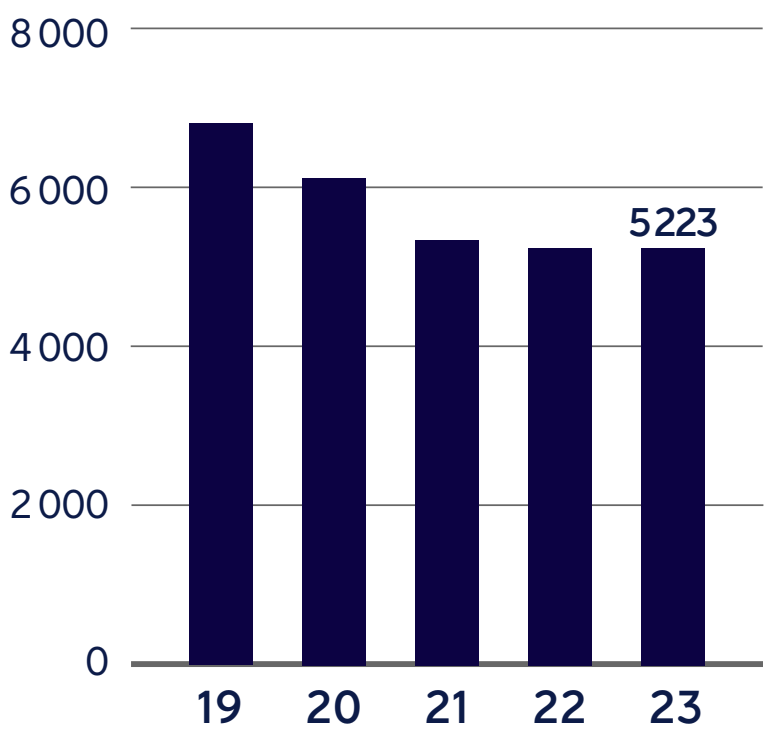
Pääasiallinen järjestelmän hallintoperiaate on sitoutuminen kolmen puolustuslinjan malliin, jossa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan roolit ja vastuut jaetaan selkeästi. Puolustuslinjamalli varmistaa, että vastuunjaot on määritelty ja omaksuttu riskienhallinnan ja riskienvalvonnan välillä. Lisätietoja riskienhallinnasta löytyy hallituksen toimintakertomuksen Riskienhallintaluvusta.

Vuoden 2023 aikana suoritettuna kaksinkertaisen olennaisuusarvioinnin osana Finnair päivitti ympäristöön, sosiaaliseen ja hallinnolliseen vastuullisuuteen kuuluvat vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet. Prosessin tuloksena yhtiöllä on niin sanottu pitkä ja lyhyt lista erilaisia vastuullisuuteen kuuluvia aiheita, joihin liittyy mahdollisuuksia ja riskejä ja joita hallitaan yhtiön riskienhallintakehyksen ja -prosessin mukaisesti. Näihin riskeihin liittyvää ulkoista raportointia tullaan kehittämään vuoden 2024 aikana.

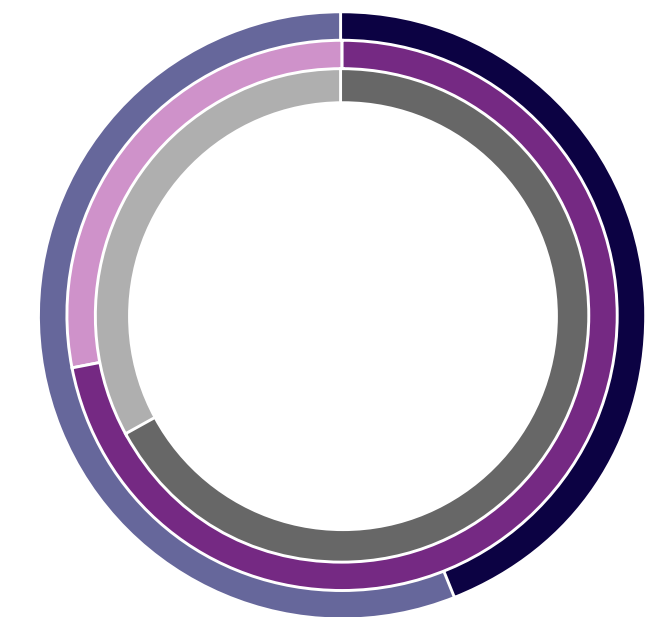
Asiakkaat, oma henkilökunta ja muut sidosryhmät

Vuosi 2023 on ollut luonteeltaan vahvan kasvun ja ahkeran työntekemisen aikaa. Kehitysaskeleita

Työsuhteessa olevan henkilöstön määrä vuoden lopussa



Henkilöstön monimuotoisuus: Sukupuoli



Miehiä:	Naisia:
Työntekijät 44 %	Työntekijät 56 %
Johtajat/päälliköt 72 %	Johtajat/päälliköt 28 %
Johtoryhmä 67 %	Johtoryhmä 33 %



on saavutettu niin sisäisten tiimien työskentelyssä kuin asiakkaille suuntautuvien palveluiden sisällössä ja saavutettavuudessa. Finnairin tärkeimpinä tavoitteina ovat edelleen toimintojen turvallisuuden varmistaminen kaikkina aikoina ja selkeiden prioriteettien ylläpitäminen.

Finnair on sitoutunut asiakaskokemuksen jatkuvaan parantamiseen ja soveltaa johdonmukaisesti asiaankuuluvia saavutettavuusstandardeja. Haasteellisesta toimintaympäristöstä huolimatta yhtiön asiakasmäärä kasvoi. Nettosuositteluindeksi (NPS) laski (35) edellisvuodesta (40). Laskusta huolimatta voidaan todeta, että Finnairin asiakkaat ovat tyytyväisiä tarjottuihin palveluihin ja lentojen hyvään saapumistäsmällisyyteen. Vuoden 2023 aikana tehtiin muutoksia muun muassa lentokenttäpalveluihin, lippuluokkiin ja matkatavarakäytäntöihin. Nämä strategiset hankkeet paransivat toiminnallista tehokkuutta ja täsmällisyyttä sekä tukivat taloudellisen suorituskyvyn parantamista ja ovat linjassa yhtiön strategisen suunnan kanssa.

Finnairin työntekijöiden hyvinvointi on yhtiön keskeinen kehityskohde. Yhtiö on sitoutunut henkilöstön terveyden ja turvallisuuden ylläpitämiseen, tarjoamaan heille oppimis- ja koulutusmahdollisuuksia sekä edistämään työpaikkakulttuuria, joka arvostaa tasa-arvoa, syrjimättömyyttä ja monimuotoisuutta. Finnair

on tunnistanut monimuotoisuuden keskeiseksi suorituskykynsä ajuriksi.

Finnairin palveluksessa oli vuonna 2023 keskimäärin 5 195 (5 336) henkilöä eli 2,7 prosenttia vähemmän kuin vertailukaudella. Työsuhteessa olevien määrä laski vuoden aikana 7 henkilöllä eli 0,1 prosentilla ja oli joulukuun lopussa 5 223 (5 230). Finnairiin palkattiin koko vuoden aikana yhteensä 571 uutta työntekijää pääasiassa Finnairin Kitcheniin, lentäjiksi ja matkustamotyöntekijöiksi. Henkilöstön vaihtuvuus viimeisen 12 kuukauden aikana oli 3,8 prosenttia (7,3). Vuonna 2023 töissä oli keskimäärin 4 818 (4 492) henkilöä.

Finnairin henkilöstöstä 85 prosenttia (87) vuonna 2023 oli kokoaikaisia ja vakinaisessa työsuhteessa oli 92 prosenttia (97). Henkilöstön keski-ikä oli 44 vuotta (43). Henkilöstöstä 35 prosenttia (33) oli yli 50-vuotiaita ja 12 prosenttia (13) alle 30-vuotiaita. Vuoden 2023 lopussa Finnairin henkilöstöstä 55 prosenttia (56) oli naisia ja 45 prosenttia (44) miehiä. Finnairin hallituksen kahdeksasta jäsenestä neljä (3) on naisia. Finnair ei ylläpidä etniseen alkuperään perustuvia tilastoja.

Yritystasolla tapaturmataajuutta mittaava LTIF (Lost Time Incident Frequency) laski edelliseen vuoteen verrattuna ja oli 5,5 (6,8). Myös sairauspoissaolojen määrä oli vertailukautta pienempi ja oli 4,6 prosenttia (5,4).

Suomessa työntekijöillä on lainsäädännöllinen oikeus järjestäytyä, ja Finnair arvostaa hyvää yhteistyötä eri työntekijäryhmiään edustavien ammattiliittojen kanssa. Vuonna 2023 neuvoteltiin seuraavat työehtosopimukset:

- Paltan ja Ilmailuliitto IAU:n välinen sopimus Finnairin Helsinki-Vantaan asiakas- ja maapalvelusta, rahti- ja teknisistä palveluista. Sopimus on voimassa 15.3.2025 saakka.
- Paltan ja Työväenliitto AKT:n välinen sopimus, joka koskee matkatoimistoja (Aurinkomatkat). Sopimus on voimassa 30.4.2025 asti.
- Finnairin ylempiä toimihenkilöitä koskeva sopimus Finnair Oyj:n ja Finnairin Insinöörit ja ylemmät FINTO ry:n välillä. Sopimus on voimassa 28.2.2026 asti.

Lisäksi voimassa ovat seuraavat aiemmin neuvotellut työehtosopimukset:

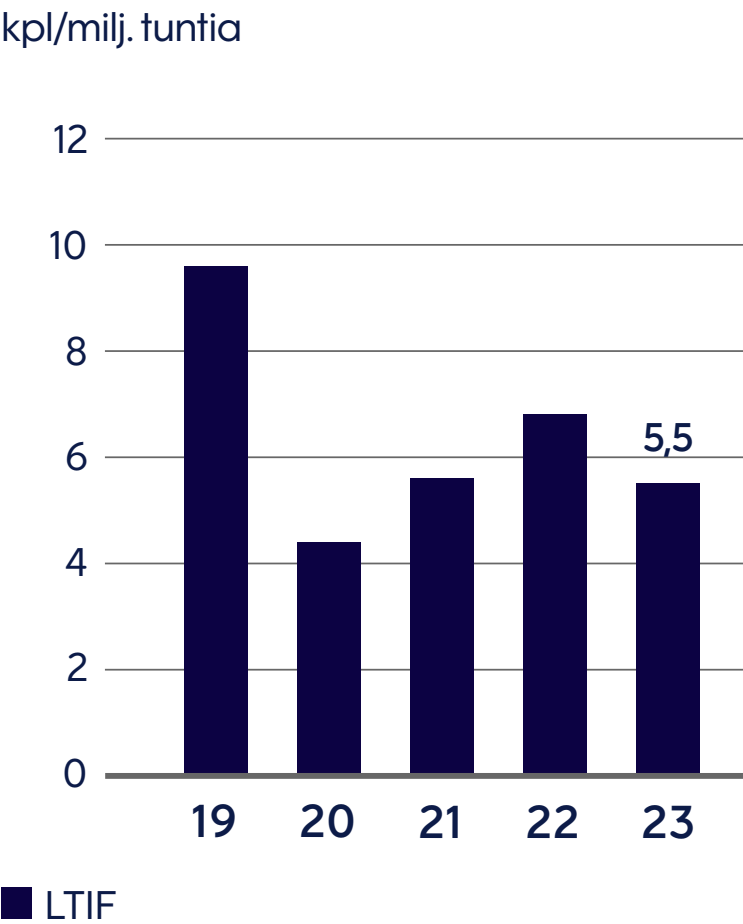
- Paltan ja Suomen Liikelentäjäliitto ry:n (SLL) välillä Finnair Oyj:n suomalaisia lentäjiä koskeva sopimus neuvoteltiin vuonna 2021. Sopimus on voimassa 30.9.2024 asti
- Finnairin matkustamohenkilökuntaa koskeva sopimus, joka neuvoteltiin vuonna 2022 Finnairia edustavan Paltan ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT:n, välillä. Sopimus on voimassa 31.1.2025 asti.

- Paltan ja Ammattiliitto Pron välinen sopimus, joka koskee Finnairin teknisiä toimihenkilöitä ja neuvoteltiin vuonna 2022. Sopimus on voimassa 31.1.2025 asti.
- Paltan ja Ammattiliitto Pron välinen sopimus, joka koskee Finnairin toimihenkilöitä ja neuvoteltiin vuonna 2022. Sopimus on voimassa 31.1.2025 asti.

Toimitusketju

Toimitusketjun vastuullisuus on erittäin tärkeää Finnairin toiminnassa, sillä Finnair käyttää enenevässä määrin kumppaneita ja

Tapaturmataajuus (Lost Time Incident Frequency)





palveluntarjoajia kansainvälisen reittiverkostonsa ylläpitämiseen ja laajentamiseen.

Vuonna 2023 yritys suoritti kattavan epäsuorien päästöjen, Scope 3 -seulonnan, jonka tuloksena viisi Scope 3:n 15:stä kategoriasta tunnistettiin merkittäväksi. Yhtiö jatkaa edelleen Scope 3 -päästölaskentaan liittyvää kehitystyötä ja raportoi nämä päästöt tarkemmin ensi vuoden toiminnasta.

Yhtiöllä on kehitteillä alihankintaketjun ympäristövaikutusten hallintaan liittyvä ohjelma, jonka tavoitteena on ymmärtää ja hallita sen toimitusketjun päästöjä. Ohjelma luo myös puitteet aktiivisesti jakaa ja kasvattaa tietoisuutta Finnairin Pohjoismaisista arvoista. Se ohjaa myös valitsemaan keskeiset kumppanit yhtiön n. 4 500 aktiivisen toimittajan joukosta, joiden kanssa tuotteiden ja palveluiden ympäristövaikutuksia pyritään tavoitteellisesti parantamaan. Lisäksi tavoitteena on integroida vastuullisuus saumattomaksi osaksi yhtiön olemassa olevia hankintaprosesseja, esimerkiksi toimittajien valinnassa ja asiakassuhteiden rakentamisessa.

Tällä hetkellä yhtiön tavoitteisiin ei ole asetettu tavoitetasoa toimittajien ilmastotyölle tai muille ympäristötavoitteille. Sosiaalisia ja hallinnollisia näkökohtia käsitellään pääasiassa toimittajien eettisessä toimintaohjeessa (SCoC) ja itsearviointikyselylomakkeiden kautta.

Suoraan lentotoimintaan liittyvän toimitusketjun on toimittava kansainvälisten ilmailualan säädösten mukaan, ja näitä toimittajia valvotaan tiukasti. Kansainväliset lentoturvallisuusmääräykset esimerkiksi edellyttävät, että kaikki lentoaseman työntekijät tulee olla rekisteröity ja heidän tulee aina kantaa virallista henkilökorttia mukanaan. Tämä luo turvallisen pohjan sille, että suoraan lentotoimintaan liittyviin toimintoihin ei kohdistu merkittävää riskiä esimerkiksi pakkotyölle tai lasten oikeuksille.

Ympäristö

Finnair on tunnistanut ilmastomuutokseen, luonnon monimuotoisuuden vähenemiseen ja kiertotalouteen siirtymiseen liittyviä haasteita ja niiden keskinäisen riippuvuussuhteen. Näiden haasteiden ratkaisemiseksi yhtiö on asettanut kunnianhimoisia tavoitteita jokaiselle osa-alueelle ja kannustaa kaikkia sidosryhmiään tekemään yhteistyötä tällä alueella.

Ilmastoteot

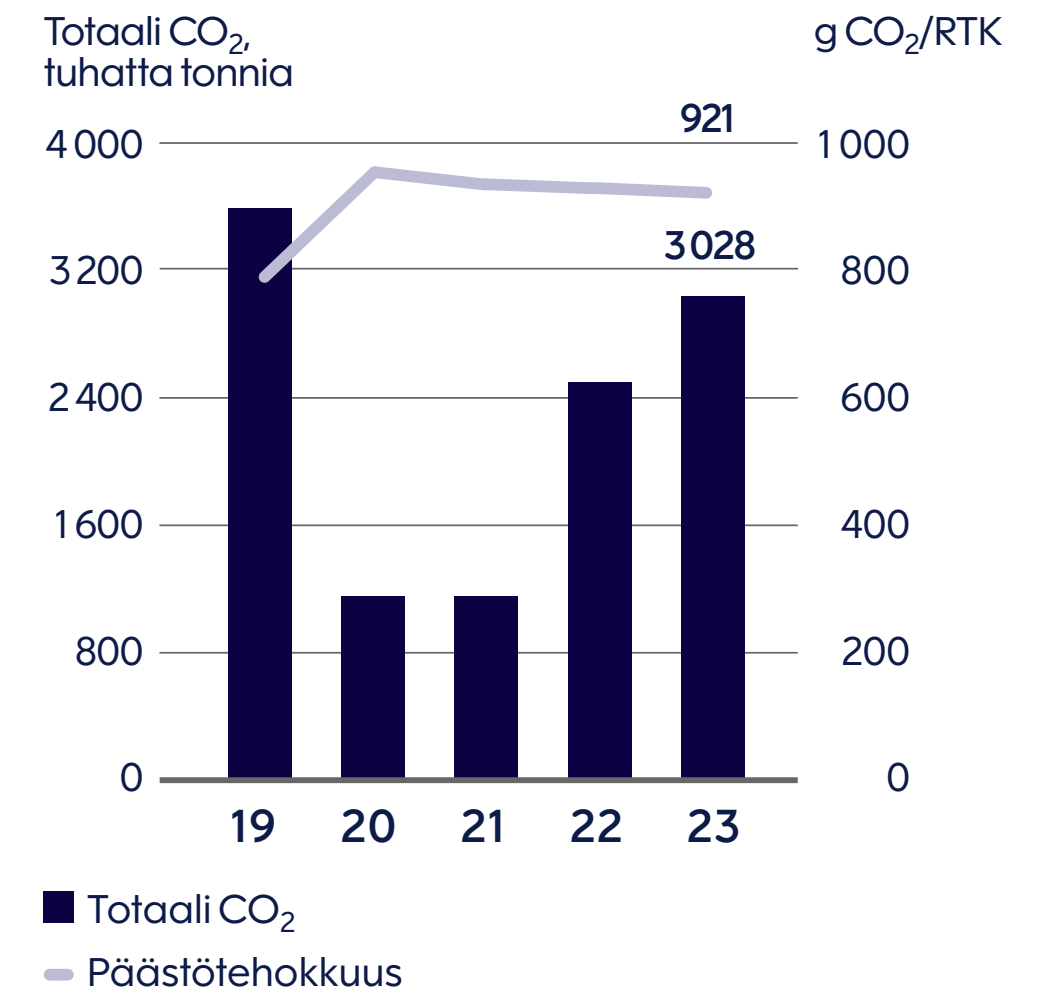
Finnairin tavoitteena on lentää hiilidioksidineutraalisti vuoteen 2045 mennessä. Huhtikuussa 2022 yritys sitoutui yhteistyöhön Science Based Targets -aloitteen (SBTi) kanssa saadakseen ilmastotavoitteensa linjattua Pariisin sopimuksen mukaisiksi. SBTi edellyttää lentoyhtiöiltä päästöjen vähentämistä omien toimintojensa kautta, eikä se ota huomioon teollisuuden ulkopuolisia

hiilidioksidipäästöjen kompensointeja tai muita markkinaehtoisia mekanismeja, kuten EU:n päästökauppajärjestelmää (EU ETS). SBTi:n vaatimusten mukaisesti Finnair keskittyy nyt ensisijaisesti vähentämään lentokoneidensa suoria päästöjä. Tämä edellyttää merkittäviä toimenpiteitä lentokoneiden modernisoinnissa, lentotoiminnan tehostamisessa ja uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käytön lisäämisessä. Toimien tarkempaa aikataulua ja laajuutta tullaan esittelemään vuoden 2024 aikana, kun yhtiö valmistautuu jättämään hakemuksen SBTi:lle seuraavan kymmenen vuoden päästötehokkuuden vähennystavoitteesta vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä.

Nopeampien toimien osalta Finnair on sitoutunut Helsinki-Vantaan alueella olevien omien maatoimintojensa (Scope 1 ja 2) hiilineutraaliuteen vuodesta 2023 lähtien. Toimenpiteisiin kuuluu uusiutuvan dieselin ja polttoöljyn käyttö, energiatehokkuuden parantaminen, puhdas sähkö ja kaukolämpö sekä jäljelle jäävien päästöjen kompensointi. Vuoden 2023 osalta yhtiö tulee kompensoimaan 8 973 tonnia jäännöspäästöjä samoilla projekteilla, joita Finnair tarjoaa myös asiakkailleen kompensointiohjelmansa kautta. Yksi vuoden 2023 aikana tehty konkreettinen toimenpide oli lisäinvestointi 2 435 aurinkopaneeliin, joilla yli kaksinkertaistetaan Finnairin tuottaman aurinkoenergian määrä. Investoinnin ansiosta aurinkoisena kesäpäivänä yhtiö voi tuottaa yli 1,1 MW huipputehon (MWp)

Finnair vähensi 10 % oman liikematkustuksensa päästöjä käyttämällä uusiutuvaa lentopolttoainetta (SAF)

Finnairin lentojen päästötehokkuuden kehitys



RTK = myydyt tonnikipometrit eli kapasiteetin käyttö hyötykuorman painon mukaan.



Yhteensä 2 435 aurinkopaneelia asennettiin rahti- ja lentokonehuoltohallin katoille

päivän aikana. Tämä riittää kattamaan Finnairin rahtitoimintojen käyttämän kiinteistön, COOL Cargon, energiankulutuksen, jonka katolle suurin osa yhtiön aurinkopaneeleista on asennettu.

Uusiutuva lentopolttoaine (SAF) tulee olemaan lentoyhtiöiden merkittävin keino saavuttaa kohtuullisia päästövähennyksiä tällä vuosikymmenellä. Tämän vuoksi Finnair on yhdessä **oneworld** Alliance -liittouman kanssa asettanut yhteisen tavoitteen saavuttaa 10 prosentin SAF-taso kokonaiskerosiinin käytössä vuoteen 2030 mennessä, mikä on selvästi EU:n suunnitellun kuuden prosentin tavoitteen yläpuolella. Yritys työskentelee tällä hetkellä yksityiskohtaisen SAF-strategian parissa, joka implementoidaan käytäntöön vuoden 2024 aikana. Finnair hyödynsi omaa liikematkustuksen SAF-ohjelmaansa ja pienensi omia liikematkustuksen päästöjään 10 prosenttia ostamalla uusiutuvaa lentopolttoainetta näille matkoille.

Vuonna 2023 Finnair käytti noin 2 266 tonnia SAF:ia, mikä vastasi noin 0,2 prosenttia kokonaiskerosiininkulutuksesta. Tästä SAF:sta asiakkaamme osallistuivat 1 101 tonniin rahoittamiseen, Finnair osti vapaaehtoisesti 681 tonnia ja 483 tonnia tankattiin kansallisten mandaattien kautta. Kaiken kaikkiaan SAF:n käytön seurauksena hiilidioksidipäästöjä väheni noin 6 359 tonnia, ja asiakkaamme osuus tästä vähenemisestä oli 3 106 tonnia. Näissä luvuissa on huomioitu niin sanotut elinkaaripäästöt.

Suurimmat riskit tällä aihealueella liittyvät vihreän talouden transitoriskeihin ja yrityksen kannattavuusstrategian vaikutuksiin. EU on lähitulevaisuudessa implementoimassa lainsäädännöllisiä uudistuksia (erityisesti Fit for 55 -paketti), jotka lisäävät EU-lentoyhtiöiden kustannuksia ja voivat aiheuttaa kilpailuetua EU:n ulkopuolisille operaattoreille. Finnair käy jatkuvaa ja avointa keskustelua sekä lainsäätäjien että muiden sidosryhmien kanssa muutosten asianmukaisesta toteuttamisesta.

Energiatehokkuus ja hiilidioksidipäästöt

Finnairin kasvihuonekaasupäästöt koostuvat yli 85 prosenttisesti lentosuorituksiin liittyvistä päästöistä, sekä kerosiinin poltosta (Scope 1) että kerosiinin valmistukseen ja kuljetuksiin liittyvistä päästöistä (Scope 3). Tästä syystä yhtiön ilmastomuutoksen hallintaan liittyvät toimenpiteet ja raportointi painottuvat vahvasti tähän toimintoon. SBTi:n mukaisesti Finnairin päästövähennystoimet tulevat sisältämään investointeja uudempiin lentokoneisiin, uusiutuvien lentopolttoaineiden lisääntyvää käyttöä ja operatiivisia tehokkuusparanemia.

Vuonna 2023 Finnairin liikenne myytyinä tonnikilometreinä (RTK) kasvoi 23 prosenttia (117) vuoteen 2022 verrattuna, ja yhtiö jatkoi lentojaan suurimpaan osaan Aasian-kohteitaan huolimatta siitä, että nämä reitit ovat jopa 40 prosenttia pidempiä kuin ennen Venäjän ilmatilan sulkeutumista. Siten myös lentämisen suorat

hiilidioksidipäästöt kasvoivat 21,8 prosenttia (116) ja olivat 3 027 569 tonnia (2 486 543). Tämä on silti 15,4 prosenttia vähemmän kuin vuonna 2019.

Vuoden 2023 aikana Finnair jatkoi vahvaa tuloksellista työtä polttoainetehokkuuden parantamiseksi. Lentotoiminnan polttoainetehokkuus vuonna 2023 oli 292 g/RTK (294) (ilman jyvitystä matkustajien ja rahdin kesken), eli se parani 0,7 prosenttia (0,5). Lentämisen hiilidioksidipäästöt on laskettu jyvittämällä ne matkustajien ja rahdin kesken IATA:n suositusten mukaisesti (katso tarkemmin vastuullisuusliite). Näin laskettuna vuoden 2023 matkustajiin kohdistuneet hiilidioksidipäästöt olivat 84,6 g CO₂/RPK (85,6) ja rahtiin kohdentuvat päästöt 845,5 g CO₂/RTK-rahti (856,2). Jyvitetty päästötehokkuudet paranivat 1,2 prosenttia (4,1). Polttoainetehokkuuden paraneminen johtui pääsääntöisesti siitä, että lentokoneiden täyttöasteet nousivat 67,6 prosentista 76,4 prosenttiin, toisaalta lentämisen tehokkuutta heikensi pitkien Aasian-reittien lisääntynyt määrä.

Yhtiöllä on polttoainetehokkuuteen keskittyvä, yrityksen useita eri toimintoja edustava työryhmä, joka toimillaan säästi vuonna 2023 noin 1 760 tonnia (5 000) polttoainetta ja siten vähensi hiilidioksidipäästöjä noin 5 560 tonnia (15 750). Toimet sisälsivät uuden lennonaikaisen tarjoilukonseptin ja lentotoimintojen optimoinnin aiheuttamat painosäästöt sekä maatoimintojen



optimoinnin heijastumat taloudellisempaan lentonopeuteen. Työryhmä on toiminut Finnairilla jo useamman vuoden ajan ja edellä mainituissa luvuissa ei ole huomioitu ryhmän aiempien vuosien saavutuksia.

Finnairin kiinteistöjen energiankulutus kasvoi 3,1 prosenttia vuonna 2023 (0,5). Sähkön kokonaiskulutus oli 22 268 MWh (22 266) ja lämmönkulutus 24 755 MWh (23 316). Kiinteistöjen energiatehokkuus oli 21,7 kWh/m³ (21,1) sisältäen sekä sähkön että lämmön kulutuksen.

Sähkön käytön tehokkuus parani, mutta kulutuksen kasvu johtui kiinteistöjen määrän kasvusta. Lämmitysenergian lisääntynyt tarve selittyy edellistä vuotta kylmemmällä talvella. Kiinteistöjen energiankulutuksen markkinapohjaiset hiilidioksidipäästöt kasvoivat 3,3 prosenttia (25,0) ja olivat yhteensä 7 558 tonnia (7 339). Kasvu johtui sekä energian kulutuksen kasvusta, että energiayhtiöiden uudistuneesta käytännöstä ilmoittaa tarkempia tuotekohtaisia päästökertoimia. Finnair ei ole hyödyntänyt energian hankinnoissaan uusituvan energia alkuperäissertifikaatteja.

Kiertotalous

Finnair kehittää tuotteitaan ja palveluitaan jatkuvasti entistä kestävämmiksi. Yhtiön tavoitteena on ottaa käyttöön kiertotalouden periaatteet kaikissa toiminnoissaan vuoteen

2025 mennessä. Tämä auttaa Finnairia käyttämään materiaaleja tehokkaammin ja vähentämään niiden kulutusta. Suunnitelma kattaa seuraavat toimenpiteet: materiaalityöväen vähentäminen, materiaalien uudelleenkäyttö mahdollisuuksien mukaan, jätteiden kierrätys, jätteiden hyödyntäminen muilla tavoin (esim. energiana) sekä jäljelle jäävän jätteen turvallinen hävittäminen.

Finnairin tuottaman jätteen kokonaismäärä Helsinki-Vantaan-kotikentällä nousi 20,7 prosenttia (101,2) eli noin 481 tonnia (925), ja vuoden kokonaismäärä oli 2 320 tonnia (1 839). Jätteen määrän kasvu on suoraan yhteydessä lisääntyneeseen asiakkaiden määrän kasvuun. Suurin jätelaji on lentojen tarjoilusta syntyvä, ruokajätettä sisältävä sekajäte, eli kansainvälinen ruokajäte. Ruoka- ja juomajäte kansainvälisiltä lennoilta joudutaan viranomaismääräysten vuoksi polttamaan, kun muu tavallinen ruokajäte kompostoidaan. Vuonna 2023 noin 73 prosenttia (74) jätteestä hyödynnettiin energiana ja noin 27 prosenttia (26) jätemateriaalista joko käytettiin uudelleen, kierrätettiin tai kompostoituihin. Yhtään jätettä ei päätynyt kaatopaikalle.

Finnair on asettanut kaksi tavoitetta tehokkaan materiaalinkäytön osalta. Yhtäältä yhtiö vähentää kokonaisjätteen määrää per matkustaja esimerkiksi optimoimalla catering-toimintojen materiaaliostoja ja huoltamalla

ennakoivasti lentokoneita ja lentokoneosia omissa huoltotoiminnoissaan. Toisaalta Finnair pyrkii kierrättämään jätteen, jonka syntyä ei voida välttää. Jätteen määrä matkustajaa kohden mitattuna Helsinki-Vantaan-kotikentällä kasvoi 11,5 prosentilla 0,23 kiloon per matkustaja (0,20) alittaen kuitenkin reilusti vuoden 2023 tavoitteen tuottaa alle 0,29 kiloa jätettä per matkustaja. Kierrätysaste Helsinki-Vantaan-kotikentällä parani 2,3 prosenttia ja oli 26,7 prosenttia (26,1) ylittäen vuositavoitteen 25,0 prosenttia.

Vuonna 2023 Finnair otti käyttöön matkustamo- ja maahenkilökunnan työvaatteiden uudelleenkäyttöön liittyvän prosessin. Näin hyvälaatuisia työvaatteita ei hävitetä, vaan niille etsitään uusi käyttäjä. Heinäkuusta 2023 lähtien tämän prosessin ansiosta materiaalityöväen henkilökunnan työvaatteisiin on saatu vähennettyä 10 prosenttia.

Toinen esimerkki toimenpiteistä vähentää materiaalien tarvetta ja syntyvän jätteen määrää on optimoida lennolle kuormattavien aterioiden määrää. Finnair kannustaa matkustajia varaamaan lennon ateriansa ennakoon, jotta vältetään tarpeetonta ylikuormasta. Yhtiö analysoi jatkuvasti ateriatietoja toimittaakseen optimaalisen määrän aterioita lennoille. Tämä työ on jo vähentänyt 9 000 käyttämättömän aterian valmistuksen, lastaamisen ja hävittämisen. Näillä

toimilla on myös positiivinen vaikutus lennoista syntyviin hiilidioksidipäästöihin.

Luonnon monimuotoisuus

Finnair ottaa toimintansa ympäristönäkökohdat huomioon sekä maassa että ilmassa. Ympäristökuormitusta vähentävien ilmastotoimien lisäksi sen ympäristöpolitiikkaan sisältyy myös luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen ja sen edistäminen eli biodiversiteettiajattelu.

Yrityksen satavuotisjuhlan kunniaksi Finnair yhteistyössä Airbusin kanssa sopi yhteistyöstä Lumimuutos-osuuskunnan kanssa Haarasuon turve-metsäekosysteemin ennallistamisessa Suomussalmella. Tämä 30 hehtaarin alue, joka on olennainen osa paikallisia yhteisöjä ja ekologista monimuotoisuutta, on elvytetty vastapainoksi historiallisen metsätalouden vaikutuksille. Haarasuon ennallistamisen keskiössä on kolme päämäärää: turvemaiden elvyttäminen, vieraslajien hallinta ja metsäekosysteemin kuntouttaminen. Tavoitteena on luoda biodiversiteettiä tukeva elinympäristö, odottaen alkuperäisen kasvi- ja eläinlajiston elpymistä vuoteen 2034 mennessä, edistäen samalla hiilidioksidin sitomista ja näin osallistuen ilmastomuutoksen lieventämiseen. Lisäksi Haarasuon projekti on sosioekologisesti merkittävä. Se vahvistaa perinteisiä paikallisia käytäntöjä, kuten marjanpaimintaa ja metsästystä, sekä elvyttää vesielämää, kuten taimenkantoja.



Finnair on asettanut nollatoleranssin laittomalle villieläinkaupalle, ja se on United for Wildlife -sertifioitu lentoyhtiö. Täten yhtiö on sitoutunut lisäämään eri sidosryhmien tietoisuutta tästä aiheesta. Lisäksi se on kieltänyt uhanalaisten eläinten metsästysmuistojen tai muistoesineiden kuljettamisen rahtiverkostossaan. Myöskään laboratorio-, koe- tai muut testieläimet eivät ole hyväksyttäviä kuljetettaviksi.

Säätelypalveluilla on merkittävä vaikutus sekä lentoliikenteeseen että matkapalveluihin. Biodiversiteetin paikallinen heikkeneminen voi viedä toimintaedellytyksiä turismilta, lisätä tartuntatautivaaraa ja heikentää luonnon vastustuskykyä muutoksille.

Lentomelu

Lentoyhtiön suurimmat ympäristövaikutukset ovat lentokoneiden moottoreiden päästöt ja lentoasemien lähialueilla esiintyvä lentokoneiden melu. Lentokoneiden tuottama melu on pääasiassa moottorimelua ja aerodynaamista melua. Moottorimelu on suurempaa lentoonlähdyissä, kun taas aerodynaaminen melu kasvaa lähestymisten aikana.

Finnair on pitkäaikaisen yhteistyön tuloksena lennonjohdon kanssa parantanut melua ja päästöjä vähentävien liukulaskeutumisten osuutta Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Vuonna 2023 näiden liukulaskujen osuus Helsinki-Vantaalla oli

85,8 prosenttia, joten Finnair saavutti asettamansa tavoitteen ylläpitää vähintäänkin 85 prosentin taso.

EU-taksonomia

Taustaa

Osana kestävän rahoituksen toimintasuunnitelmaansa Euroopan unioni kehittää luokitusjärjestelmää ympäristön kannalta kestävän liiketoiminnan määrittämiseksi. Tämä luokitusjärjestelmä tunnetaan myös nimellä EU-taksonomia. EU-taksonomia-asetuksessa asetetaan kuusi ympäristötavoitetta: 1) ilmastonmuutoksen hillintä, 2) ilmastonmuutokseen sopeutuminen, 3) vesivarojen ja merten luonnonvarojen kestävä käyttö ja suojelu, 4) siirtyminen kiertotalouteen, 5) ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen ja vähentäminen sekä 6) biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemien suojelu ja ennallistaminen.

EU-taksonomia kehittyy jatkuvasti, koska siihen on vaiheittain lisätty sekä uusia taloudellisia toimintoja että ympäristötavoitteita. Ensimmäinen taksonomia-asetuksen delegoitu säädös koskien ilmastonmuutoksen hillintää ja ilmastonmuutokseen sopeutumista tuli voimaan 1. tammikuuta 2022. Asetuksen artikla 8 toi NFRD-direktiivin (direktiivi muiden kuin taloudellisten tietojen raportoinnista) mukaisille yleisen edun kannalta merkittäville yhteisöille, kuten Finnairille, velvollisuuden



raportoida taksonomiakelpoisuudestaan kahden ensimmäisen ympäristötavoitteen, ilmastomuutoksen hillinnän ja siihen sopeutumisen, osalta koskien raportointivuotta 2021. Raportointivuonna 2022 yhteisöt olivat myös velvollisia arvioimaan taloudellisten toimintojensa taksonomian mukaisuutta kahden ensimmäisen tavoitteen osalta. Raportointivuodelle 2023 taloudellisten toimien listausta laajennettiin kahden ensimmäisen ympäristötavoitteen osalta ja esiteltiin tiettyjen taloudellisten toimintojen osalta loput neljä ympäristötavoitetta. Vuodelta 2023 raportointivelvollisia yhteisöjä vaaditaan raportoimaan, mikä osuus niiden liikevaihdosta, pääomamenoista (CapEx) ja toimintamenoista (OpEx) on kahden ensimmäisen ympäristötavoitteiden osalta sekä taksonomiakelpoista että sen mukaista. Kyseiset indikaattorit määritellään EU-taksonomiassa, ja niiden määritelmät poikkeavat pääomamenojen ja toimintamenojen IFRS-määritelmistä. Neljän jälkimmäisen ympäristötavoitteen ja niihin kuuluvien taloudellisten toimintojen sekä toisaalta kahteen ensimmäiseen ympäristötavoitteeseen kuuluvien uusien taloudellisten toimintojen osalta tulee raportoida vain taksonomiakelpoisuus.

Finnair ja EU-taksonomia

Finnair on arvioinut taloudellisen toimintansa taksonomiakelpoisuutta vertaamalla liiketoimintaansa kuuluvia, NACE-toimialaluokituksen mukaisia taloudellisia

toimintoja vastaaviin EU-taksonomian sisältämiin toimintoihin ja niiden kriteeristöihin. Finnairin liiketoiminnan ydinosa-alueet muodostuvat matkustajaliikenteestä, lisämyynnistä, rahdista ja matkapalveluista. Näistä matkustajaliikenne (NACE H51.1, toimintonumero 6.19) sekä lentorahtitoiminta (NACE H51.21, toimintonumero 6.19) kuuluvat raportointivuodesta 2023 alkaen taksonomian ilmastomuutoksen hillintään liittyvien taloudellisten toimintojen luetteloon, joten Finnairin tulee raportoida taksonomiakelpoinen osuus näihin taloudellisiin toimintoihin liittyvästä liikevaihdostaan, pääomamenoistaan (CapEx) ja toimintamenoistaan (OpEx). Kyseisten toimintojen taksonomian mukaisuus raportoidaan vasta vuoden 2024 osalta. Muista Finnairin ydinliiketoiminnoista sen sijaan lisämyynti sekä matkapalvelut eivät kuulu edelleenkään taksonomian taloudellisten toimintojen luetteloon. Sama koskee Finnair Cargon tarjoamia maanteiden tavarankuljetuspalveluja (toimintonumero 6.6), sillä nämä palvelut on ulkoistettu kolmannelle osapuolelle ja niitä ei näin ollen pidetä taksonomiakelpoisina.

Liikevaihto

EU-taksonomian määritelmän mukainen liikevaihto on sama kuin Finnair-konsernin taloudellisen raportoinnin liikevaihto, joten liiketoiminnan muita tuottoja ei lasketa siihen mukaan. Uusien, matkustajaliikenteen ja lentorahtitoiminnan kattavien taloudellisten toimintojen myötä

Finnairin taksonomiakelpoisen liikevaihdon osuus koko liikevaihdosta on 87 prosenttia (0). Taksonomianmukaisen liikevaihdon osuus koko liikevaihdosta on 0 prosenttia (0), mutta tässä ei ole raportointivaatimusten takia huomioitu matkustajaliikenteen eikä lentorahdin mahdollista taksonomianmukaista osuutta.

Pääomamenot (CapEx)

EU-taksonomian määritelmän mukaiset pääomamenot tarkoittavat samaa kuin Finnairin raportoimat bruttoinvestoinnit. Taksonomiakelpoisten pääomamenojen osuus kokonaispääomamenoista kasvoi 83 prosenttiin (1) ja lähes kaikki niistä liittyivät yhtiön matkustajaliikenteessä ja lentorahtitoiminnassa operoimaan laivastoon. Muut taksonomiakelpoiset pääomamenot liittyivät kiinteistöihin ja niihin tehtyihin energiaratkaisuihin. Huolimatta yli 2 400 aurinkopaneelin (toimintonumero 4.1) asennuksesta Finnairin kokonaispääomamenoista taksonomian mukaisia oli 0 prosenttia (0), koska matkustajaliikenteen ja lentorahtitoiminnan taksonomian mukaisuutta ei vielä raportoida. Noin 1 miljoonan euron aurinkopaneeli-investointi määriteltiin tässä tapauksessa taksonomian mukaiseksi, ilmastomuutoksen hillitsemistä koskevan kriteeristön täyttäväksi pääomamenoksi, joka ei aiheuta merkittävää haittaa muille ympäristötavoitteille ja täyttäisi myös vähimmäistason suojatoimet, vaikka Finnair ei ole

tässä tapauksessa selvittänyt aurinkopaneelien valmistusolosuhteita suositusten mukaisesti.

Toimintamenot (OpEx)

EU-taksonomian määritelmän mukaiset toimintamenot tarkoittavat samaa kuin suorat tutkimus-, kehitys- ja kunnossapitokulut sekä lyhytaikaiset vuokrat. Taksonomiakelpoinen osuus Finnairin koko taksonomiaperusteisista toimintamenoista nousi 100 prosenttiin (5), koska melkein kaikki toimintamenot liittyivät Finnairin laivaston kunnossapitoon. Muut taksonomiakelpoiset toimintamenot liittyivät hankittujen ja omistettujen rakennusten (toimintonumero 7.7) huoltoon sekä lyhytaikaiseen vuokraukseen. Raportointivuoden 2023 aikana 0 prosenttia koko taksonomiaperusteisista toimintamenoista oli taksonomian mukaista (0), koska matkustajaliikenteen ja lentorahtitoiminnan taksonomian mukaisuutta ei vielä raportoida.

Finnair on taksonomiaraportointivaatimusten mukaisesti välttänyt kaksinkertaisen laskennan varmistamalla, että liikevaihto, pääomamenot ja toimintamenot on allokoitu vain kerran taloudellisiin toimintoihin ja ympäristötavoitteista ainoastaan ilmastomuutoksen hillintään. Tarkemmat taksonomialuvut on esitetty seuraavien sivujen taksonomiataulukoissa.



Finnair on viime vuosina modernisoinut voimakkaasti laajarunkolaivastoaan. Vuosina 2015–2017 seitsemän A340-konetta poistettiin käytöstä Finnairin liikenteestä ja vuodesta 2015 lähtien Finnair on tuonut laivastoonsa 17 uutta modernia A350-konetta. Käytöstä poistetuista A340-koneista yksi myytiin kierrätettäväksi, kaksi palautettiin vuokranantajille elinkaarensa lopussa ja neljä myytiin takaisin Airbusille samaan aikaan, kun Finnair vahvisti käyttävänsä kahdeksan A350-koneen osto-option. Finnair vastaanottaa vielä kaksi A350-lentokonetta nykyaikataulun mukaan vuoden 2024 viimeisellä ja vuoden 2026 toisella neljänneksellä. Tämä laajarunkokaluston uudistaminen on yhtiön historian suurin yksittäinen investointi. On kuitenkin vielä määrittelemättä, voidaanko tätä osittain ennen taksonomian voimaantuloa tehtyä investointia raportoida taksonomian mukaisina tunnuslukuina ja jos voidaan, millä tavalla se tulisi tehdä.

Finnair tavoittelee uusiutuvien lentopolttoaineiden (SAF) käytön lisäämistä yhdessä **oneworld**-allianssin ja muiden sidosryhmien kanssa. Oneworld-allianssi on asettanut yhteiseksi päämääräkseen saavuttaa vuoteen 2030 mennessä SAF-tankkauksissa 10 prosentin tason, joka on reilusti yli EU:n ehdottaman viiden prosentin mandaatin. Tämän tavoitteen saavuttaminen vaatii yhteisiä ponnisteluja niin lainsäätäjien kuin eri teollisuussektoreiden kanssa. SAF:n käyttöönottoon liittyy vahvasti myös

luonnon monimuotoisuuden suojele (kuudes ympäristötavoite), jotta nopeasti kasvava kysyntä ei johda esimerkiksi lisääntyvään maa-alan käyttöön ja siten luonnon monimuotoisuuden vähenemiseen. Finnairin vuonna 2023 käyttämä 0,24 prosentin määrä SAF:ia ei täyttäisi tulevaa taksonomiassa mahdollisesti asetettavaa 5 prosentin vähimmäismäärää.

Matkapalveluiden osalta taksonomia kohdistuisi luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseen ja kehittämiseen, jos tämä taloudellinen toiminto sisällytettäisiin taksonomiaan. Majoituspalveluihin on tällä hetkellä luotu tekniset kriteerit, mutta kriteerien kehittämisen tarve matkapalveluiden järjestämiselle on edelleen päättämättä. Luonto ja sen monimuotoisuus nähdään merkittävänä vetovoimatekijänä Aurinkomatkojen liiketoiminnassa. Kohdeohjelmia suunniteltaessa Aurinkomatkat arvioi tarkasti ohjelmien mahdollisia vaikutuksia ympäristöön ja luonnon monimuotoisuuteen. Toiminnassa pyritään välttämään esimerkiksi sellaisia vierailukohteita, joissa vieraileminen voi aiheuttaa biodiversiteetille merkittävää uhkaa tai haittaa.





Taksonomian mukaisiin taloudellisiin toimintoihin liittyvistä tuotteista tai palveluista saatu osuus liikevaihdosta – vuotta 2023 koskevat tiedot

Tilikausi 2023	Vuosi			Merkittävän edistämisen kriteeri						"Ei merkittävää haittaa" -kriteerit (DNSH: Does Not Significantly Harm)											
Taloudelliset toiminnot (1)	Koodi (2)	Liikevaihto (3)	Osuus liikevaihdosta, vuosi 2023 (4)	Ilmastomuutoksen hillintä (5)	Ilmastomuutokseen sopeutuminen (6)	Vesi (7)	Ympäristön pilaantuminen (8)	Kiertotalous (9)	Biologinen monimuotoisuus (10)	Ilmastomuutoksen hillintä (11)	Ilmastomuutokseen sopeutuminen (12)	Vesi (13)	Ympäristön pilaantuminen (14)	Kiertotalous (15)	Biologinen monimuotoisuus (16)	Vähimmäistason suojatoimet (17)	Taksonomian mukaisten tai taksonomiakelpoisten osuus liikevaihdosta, 2022 (18)	Luokka mahdollistava toiminta (19)	Luokka siirtymätoiminta (20)		
	Milj. euroa	%		K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	%	M	T		
TAKSONOMIAKELPOISET TOIMINNAT																					
Ympäristön kannalta kestävät (taksonomian mukaiset) toiminnot																					
Ympäristön kannalta kestävästä (taksonomian mukaisista) toiminnoista saatu liikevaihto (A.1)		0	0																	0	
Taksonomiakelpoiset muttei ympäristön kannalta kestävät (muut kuin taksonomian mukaiset) toiminnot																			0		
				KEL; E/KEL	KEL; E/KEL	KEL; E/KEL	KEL; E/KEL	KEL; E/KEL	KEL; E/KEL												
Matkustajien ja tavaroiden lentokuljetukset		CCM 6.19	2 589	87	KEL	E	E	E	E	E											
Taksonomiakelpoisista muttei ympäristön kannalta kestävästä (muista kuin taksonomian mukaisista) toiminnoista saatu liikevaihto (A.2)		2 589	87													0					
Taksonomiakelpoisista toiminnoista saatu liikevaihto (A.1+A.2)		2 589	87													0					
EI-TAKSONOMIAKELPOISET TOIMINNAT																					
Ei-taksonomiakelpoisista toiminnoista saatu liikevaihto		400	13																		
YHTEENSÄ		2 988	100 %																		

K – Kyllä, luokitusjärjestelmäkelpoinen ja luokitusjärjestelmän mukainen toiminta kyseisen ympäristötavoitteen osalta
E – Ei, luokitusjärjestelmäkelpoinen muttei luokitusjärjestelmän mukainen toiminta kyseisen ympäristötavoitteen osalta
E/S – Ei sovelleta, ei-luokitusjärjestelmäkelpoinen toiminta kyseisen tavoitteen osalta

Taksonomian mukaisiin taloudellisiin toimintoihin liittyvien tuotteiden ja palvelujen osuus pääomamenoista – vuoden 2023 tiedot

Tilikausi 2023	Vuosi			Merkittävän edistämisen kriteeri						"Ei merkittävää haittaa" -kriteerit (DNSH: Does Not Significantly Harm)									
Taloudelliset toiminnot (1)	Koodi (2)	Pääomamenot (3)	Osuus pääomamenoista, vuosi N (4)	Ilmastomuutoksen hillintä (5)	Ilmastomuutokseen sopeutuminen (6)	Vesi (7)	Ympäristön pilaantuminen (8)	Kiertotalous (9)	Biologinen monimuotoisuus (10)	Ilmastomuutoksen hillintä (11)	Ilmastomuutokseen sopeutuminen (12)	Vesi (13)	Ympäristön pilaantuminen (14)	Kiertotalous (15)	Biologinen monimuotoisuus (16)	Vähimmäistason suojatoimet (17)	Taksonomian mukaisten tai taksono- miakelpoisten osuus pääomamenoista, vuosi 2022 (18)	Luokka mahdollistava toiminta (19)	Luokka siirtymätoiminta (20)
		Milj. euroa	%	K: E: E/S	K: E: E/S	K: E: E/S	K: E: E/S	K: E: E/S	K: E: E/S	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	%	M	T
TAKSONOMIAKELPOISET TOIMINNAT																			
Ympäristön kannalta kestävät (taksonomian mukaiset) toiminnot																			
Sähköntuotanto aurinkosähköteknologialla	CCM 4.1	1	0	K	E	E	E	E	E		K	N/A	N/A	K	K	K	0	M	
Ympäristön kannalta kestävien (taksonomian mukaisten) toimintojen pääomamenot (A.1)		1	0	K	E	E	E	E	E		K	N/A	N/A	K	K	K	0		
Josta mahdollistavat toiminnot		1	0	K	E	E	E	E	E		K	N/A	N/A	K	K	K	0	M	
Josta siirtymätoiminnot		0	0																
Taksonomiakelpoiset muttei ympäristön kannalta kestävät (muut kuin taksonomian mukaiset) toiminnot																			
				KEL: E/KEL	KEL: E/KEL	KEL: E/KEL	KEL: E/KEL	KEL: E/KEL	KEL: E/KEL										
Matkustajien ja tavaroiden lentokuljetukset	CCM 6.19	401	83	KEL	E	E	E	E	E										
Rakennusten hankinta ja omistus	CCM 7.7	0	0	KEL	E	E	E	E	E								0		
Energiatehokkaiden laitteiden asennus	CCM 7.3	0	0	KEL	E	E	E	E	E								0		
Taksonomiakelpoisten muttei ympäristön kannalta kestävien (muiden kuin taksonomian mukaisten) toimintojen pääomamenot (A.2)		401	83														0		
Taksonomiakelpoisten toimintojen pääomamenot (A.1+A.2)		402	83														0		
EI-TAKSONOMIAKELPOISET TOIMINNAT																			
Ei-taksonomiakelpoisten toimintojen pääomamenot		82	17																
YHTEENSÄ		484	100 %																

K – Kyllä, luokitusjärjestelmäkelpoinen ja luokitusjärjestelmän mukainen toiminta kyseisen ympäristötavoitteen osalta
E – Ei, luokitusjärjestelmäkelpoinen muttei luokitusjärjestelmän mukainen toiminta kyseisen ympäristötavoitteen osalta
E/S – Ei sovelleta, ei-luokitusjärjestelmäkelpoinen toiminta kyseisen tavoitteen osalta

Taksonomian mukaisiin taloudellisiin toimintoihin liittyviin tuotteisiin ja palveluihin liittyvä osuus toimintamenoista – vuoden 2023 tiedot

Tilikausi 2023	Vuosi			Merkittävän edistämisen kriteeri						"Ei merkittävää haittaa" -kriteerit (DNSH: Does Not Significantly Harm)										
Taloudelliset toiminnot (1)	Koodi (2)	Toimintamenot (3)	Osuus toimintamenoista, vuosi 2023 (4)	Ilmastomuutoksen hillintä (5)	Ilmastomuutokseen sopeutuminen (6)	Vesi (7)	Ympäristön pilaantuminen (8)	Kiertotalous (9)	Biologinen monimuotoisuus (10)	Ilmastomuutoksen hillintä (11)	Ilmastomuutokseen sopeutuminen (12)	Vesi (13)	Ympäristön pilaantuminen (14)	Kiertotalous (15)	Biologinen monimuotoisuus (16)	Vähimmäistason suojatoimet (17)	Taksonomian mukaisten tai taksonomiakelpoisten osuus toimintamenoista, vuosi 2022 (18)	Luokka mahdollistava toiminta (19)	Luokka siirtymätoiminta (20)	
		Milj. euroa	%	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	%	M	T	
TAKSONOMIAKELPOISET TOIMINNAT																				
Ympäristön kannalta kestävät (taksonomian mukaiset) toiminnot																				
Ympäristön kannalta kestävien (taksonomian mukaisten) toimintojen toimintamenot (A.1)		0	0															0		
Taksonomiakelpoiset muttei ympäristön kannalta kestävät (muut kuin taksonomian mukaiset) toiminnot																				
				KEL; E/KEL	KEL; E/KEL	KEL; E/KEL	KEL; E/KEL	KEL; E/KEL	KEL; E/KEL											
Matkustajien ja tavaroiden lentokuljetukset		CCM 6.19	310	97	KEL	E	E	E	E	E										
Rakennusten hankinta ja omistaminen		CCM 7.7	9	3	KEL	E	E	E	E	E							5			
Taksonomiakelpoisten mutta ei ympäristön kannalta kestävien (muiden kuin taksonomian mukaisten) toimintojen toimintamenot (A.2)			319	100															5	
Taksonomiakelpoisten toimintojen toimintamenot (A.1+A.2)			319	100															5	
EI-TAKSONOMIAKELPOISET TOIMINNAT																				
Ei-taksonomiakelpoisten toimintojen toimintamenot			1	0																
YHTEENSÄ			319	100 %																

K – Kyllä, luokitusjärjestelmäkelpoinen ja luokitusjärjestelmän mukainen toiminta kyseisen ympäristötavoitteen osalta
E – Ei, luokitusjärjestelmäkelpoinen muttei luokitusjärjestelmän mukainen toiminta kyseisen ympäristötavoitteen osalta
E/S – Ei sovelleta, ei-luokitusjärjestelmäkelpoinen toiminta kyseisen tavoitteen osalta



Ydinvoimaan ja fossiilisiin kaasuihin liittyvät toiminnot

Rivi	Ydinenergiaan liittyvät toiminnot	
1	Yritys toteuttaa tai rahoittaa sellaisiin innovatiivisiin sähköntuotantolaitoksiin liittyvää tutkimusta, kehittämistä, demonstrointia ja käyttöönottoa, jotka tuottavat energiaa ydinreaktion avulla siten, että polttoainekierrosta aiheutuu mahdollisimman vähän jätettä, tai sillä on tällaiseen toimintaan liittyviä vastuita.	EI
2	Yritys toteuttaa tai rahoittaa sähkön tai prosessilämmön tuottamiseen tarkoitettujen uusien ydinlaitosten rakentamista ja turvallista käyttöä, myös kaukolämpöä tai teollisia prosesseja, kuten vedyn tuotantoa, varten sekä niiden turvallisuuden parantamista, käyttäen parasta käytettävissä olevaa teknologiaa, tai sillä on tällaiseen toimintaan liittyviä vastuita.	EI
3	Yritys toteuttaa tai rahoittaa olemassa olevien sähköä tai prosessilämpöä tuottavien ydinlaitosten turvallista toimintaa, myös kaukolämpöä tai teollisia prosesseja, kuten vedyn tuotantoa ydinenergiasta, varten sekä niiden turvallisuuden parantamista, tai sillä on tällaiseen toimintaan liittyviä vastuita.	EI
Fossiiliseen kaasuun liittyvät toiminnot		
4	Yritys toteuttaa tai rahoittaa fossiilisia kaasumaisia polttoaineita käyttävien sähköntuotantolaitosten rakentamista tai toimintaa, tai sillä on tällaiseen toimintaan liittyviä vastuita.	EI
5	Yritys toteuttaa tai rahoittaa fossiilisia kaasumaisia polttoaineita käyttävien yhdistettyjen lämpöä tai jäähdytystä ja sähköä tuottavien laitosten rakentamista, kunnostamista ja käyttöä, tai sillä on tällaiseen toimintaan liittyviä vastuita.	EI
6	Yritys toteuttaa tai rahoittaa fossiilisia kaasumaisia polttoaineita käyttävien lämpöä tai jäähdytystä tuottavien laitosten rakentamista, kunnostamista ja käyttöä, tai sillä on tällaiseen toimintaan liittyviä vastuita.	EI



Aihealue	Tavoitteet ja mittarit	Toteuma		Keskeiset toimenpiteet raportointikaudella
		2023	2022	
Ympäristövastuu	Hiilivapaa lentäminen vuoden 2045 loppuun mennessä (gCO ₂ /RTK)	921	928	Raportointivuonna Finnair jatkoi polttoainetehokkuutta parantavaa poikkiorganisatorista työtä, jonka tuloksena CO ₂ -päästöjä vähennettiin noin 8 600 tonnia. Yhtiö pyrkii lisäämään jatkuvasti SAFin käyttöä ja vuonna 2023 yli 0,2 % polttoaineenkulutuksesta oli SAFia vähentäen päästöjä noin 6 360 tonnia.
	Parannetaan lentojen operatiivista polttoainetehokkuutta 1 %:lla vuosittain. KPI:n pohjana tässä käytetään polttoainetehokkuusindeksiä (Fuel Efficiency Index, nFEI), missä verrataan eri vuosien reittiparien tehokkuuksia keskenään niin, että reitin pituus, tuulen ja hyötykuorman vaikutukset on normalisoitu.	-0,7	0,0	Polttoainetehokkuutta eniten parantavat toimet sisälsivät uuden lennonaikaisen tarjoilukonseptin ja lentotoimintojen optimoinnin aiheuttamat painosäästöt sekä maatoimintojen optimoinnin heijastumat taloudellisempaan lentonopeuteen. Toisaalta pidentyneiden Aasian-lentojen määrän kasvulla oli negatiivinen vaikutus tehokkuuteen.
	Vähennämme ruokajätteen määrää, tavoite <0,25 kg/ matkustaja vuonna 2025	0,21	0,20	Jätteen määrän vähentämiseksi yhtiö on ottanut käyttöön useita parannuksia olemassa oleviin prosesseihin, kuten optimoinut lennoille lastattavien ruoka-annosten määrää ja edelleen vähentänyt ruokahävikkiä annosten valmistuksessa.
	Parannamme jätteiden kierrätysastetta Helsinki-Vantaalla, tavoite >27 %.	27,0	26,1	Finnair jatkoi järjestelmällistä työtä kierrätysasteen parantamiseksi muun muassa vaihtamalla kierrätyskelvottomat mikit kierrätettäviin sekä uudistamalla matkustamon kierrätysohjeistusta.
Sosiaalinen vastuu	Saapumistäsmällisyys (%)	80,9	79,0	Vuoden 2023 aikana tehtiin muutoksia muun muassa lentokenttäpalveluihin, lippuluokkiin ja matkatavarakäytäntöihin. Nämä hankkeet paransivat toiminnallista tehokkuutta ja täsmällisyyttä sekä taloudellista suorituskyykyä. Tuloksissa näkyy edelleen kriisivuosien taakka. Henkilöryhmien välistä vuoropuhelua on parannettu ja henkilöstön kuuntelua sekä osallistamista on parannettu pulssikyselyiden avulla. Osassa organisaatiota käynnistettiin monimuotoisuuden ymmärtämiseen ja polarisaation vähentämiseen tähtäävä koulutus.
	Asiakastyytyväisyys (NPS) nousee edellisvuodesta	35	40	
	Työntekijätyytyväisyys (eNPS) nousee edellisvuodesta	-2	-17	
	Sairauspoissaoloja vähemmän kuin edellisenä vuonna	4,6	5,4	
	Tapaturmataajuus (LTIF) alle 6,5	5,5	6,8	
Eettiset toimintatavat	Eettisten ohjeiden tuntemus WeTogether@Finnair -kyselyssä vähintään 4 asteikolla 1–5	4,1	3,9	Henkilöstön jatkuvaa koulutusta eettisiin toimintatapoihin.



Muutokset yhtiön johdossa

Vuoden ensimmäisellä neljänneksellä Finnairin johtoryhmässä ei tapahtunut henkilövaihdoksia.

Finnair tiedotti 23.5.2023, että se on nimittänyt Kaisa Aalto-Luodon Finnairin henkilöstöjohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi. Aalto-Luoto aloitti tehtävässään lokakuussa 2023. Hän on toiminut aiemmin Sanoma Median henkilöstöjohtajana sekä Outotecin henkilöstö- ja viestintäjohtajana ja on tehnyt pitkän uran vaativissa henkilöstöhallinnon johtotehtävissä Outotecissä ja Mandatum Lifessa. Finnairin aiempi henkilöstöjohtaja Johanna Karppi jatkoi roolissaan lokakuuhun 2023 asti.

Finnair tiedotti 18.8.2023, että toimitusjohtaja Topi Manner on jättänyt irtisanomisilmoituksensa

yhtiön palveluksesta siirtyäkseen Elisa Oyj:n toimitusjohtajaksi viimeistään 1.3.2024.

Finnair tiedotti tilikauden jälkeen 11.1.2024, että Turkka Kuusisto on nimitetty Finnairin toimitusjohtajaksi. Kuusisto aloittaa roolissaan viimeistään 11.7.2024. Kuusisto on toiminut vuodesta 2020 lähtien Posti Group Oyj:n toimitusjohtajana, ja sitä ennen vaativissa johtotehtävissä Posti Groupissa ja Lindorff Groupissa. Finnairin aiempi toimitusjohtaja Topi Manner jätti Finnairin 15.1.2024 siirtyäkseen seuraavaksi Elisa Oyj:n toimitusjohtajaksi. Finnairin operatiivinen johtaja Jaakko Schildt toimii toimitusjohtajan sijaisena tammikuun 15. päivästä lähtien uuden toimitusjohtajan aloitukseen asti.





Osakkeet ja osakkeenomistajat

Osakkeet ja osakepääoma

Finnair Oyj:n kaupparekisteriin 31.12.2023 merkitty osakemäärä oli 20 481 139 267 osaketta (1 407 401 265). Osakemäärän kasvu selittyy marraskuussa toteutetulla merkintäoikeusannilla. Finnair Oyj:n rekisteröity osakepääoma 75 442 904,30 euroa. Yhtiön osakkeet noteerataan Nasdaq Helsingissä. Yhtiökokouksessa kullakin osakkeella on yksi ääni.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnair Oyj:n markkina-arvo oli joulukuun lopussa 815,1 miljoonaa euroa (546,4) ja päätöskurssi oli 0,04 euroa (0,07). Vuoden aikana Finnair Oyj:n

osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 0,10 euroa, alin kurssi 0,03 euroa ja keskimurssi 0,06 euroa. Osakkeita vaihdettiin 1 831,4 miljoonaa kappaletta yhteensä 218,5 miljoonalla eurolla.

Osakkeenomistajat

Finnair Oyj:n osakkeenomistajien lukumäärä kasvoi 3,7 prosenttia 123 036 osakkeenomistajaan vuonna 2023 (pois lukien hallintarekisteröidyt omistukset). Osakkeita omistavien suomalaisten kotitalouksien määrä nousi 116 549:stä 120 727:ään, mutta samalla kotitalouksien yhteenlaskettu omistusosuus laski 19,6 prosenttia. Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus vuoden 2023 lopussa oli 9,5 prosenttia (7,6).

Liputusilmoitukset

Vuonna 2023 ei annettu liputusilmoituksia.

Finnair oyj:n suurimmat osakkeenomistajat 31.12.2023

	Osakkeet kpl	%	Muutokset 2023
1 Suomen valtio, valtioneuvoston kanslia	11 406 710 447	55,7 %	10 620 040 761
2 Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Varma	582 778 300	2,8 %	551 897 037
3 Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen	278 850 000	1,4 %	264 000 000
4 Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo	197 450 500	1,0 %	189 095 500
5 Valtion Eläkerahasto	179 500 000	0,9 %	168 500 000
6 Sijoitusrahasto Danske Invest Suomi Osake	149 732 799	0,7 %	149 732 799
7 Sijoitusrahasto Säästöpankki Pienyhtiöt	72 900 000	0,4 %	72 900 000
8 Sijoitusrahasto Nordea Pro Suomi	58 520 178	0,3 %	58 520 178
9 Nordea Bank ABP	50 379 683	0,2 %	50 379 683
10 Finnair Oyj	49 565 650	0,2 %	49 166 347
Hallintarekisteröidyt	1 929 299 110	9,4 %	1 823 622 849
Muut	5 525 452 600	27,0 %	5 075 882 848
Yhteensä	20 481 139 267	100 %	19 073 738 002



Valtion omistus

Vuoden 2023 lopussa Suomen valtio omisti 55,7 prosenttia Finnair Oyj:n 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 omistivat yhteensä 3 045 000 Finnair Oyj:n

osaketta. Toimitusjohtaja Topi Manner omisti 10 704 916 osaketta ja yhtiön johtoryhmän jäsenet, toimitusjohtaja mukaan lukien, omistivat yhteensä 24 368 486 osaketta 31.12.2023, mikä edusti 0,12 prosenttia osakkeista ja niiden tuottamista äänistä.

Omat osakkeet

Finnairin hallussa oli 31.12.2022 yhteensä 399 303 omaa osaketta, mikä vastaa 0,03 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Finnair Oyj antoi 31.3.2023 vuoden 2023 varsinaisen yhtiökokouksen myöntämän osakeantivaltuutuksen nojalla itselleen vastikkeetta 1 324 933 uutta osaketta. Näin ollen yhtiön hallussa oli yhteensä 1 724 236 omaa osaketta.

Finnair luovutti 3.4.2023 yhteensä 1 324 933 omaa osakettaan kannustinpalkkiona FlySharen eli henkilöstön osakesäästöohjelman osallistujille. Tämän jälkeen yhtiön hallussa oli yhteensä 399 303 omaa osaketta.

Finnair Oyj antoi 27.10.2023 pidetyn ylimääräisen yhtiökokouksen myöntämän osakeantivaltuutuksen nojalla itselleen vastikkeetta 60 000 000 uutta osaketta 24.11.2023. Näin ollen yhtiöllä oli hallussaan yhteen 60 399 303 omaa osaketta.

Finnair Oyj luovutti 4.12.2023 10 833 653 yhtiön hallussa ollutta omaa osaketta palkkiona uudelleenrakennuskannustinohjelman ajanjaksosta 1.7.2020–30.6.2023 sekä FlyShare-osakesäästöohjelman säästökaudesta 2019–2020

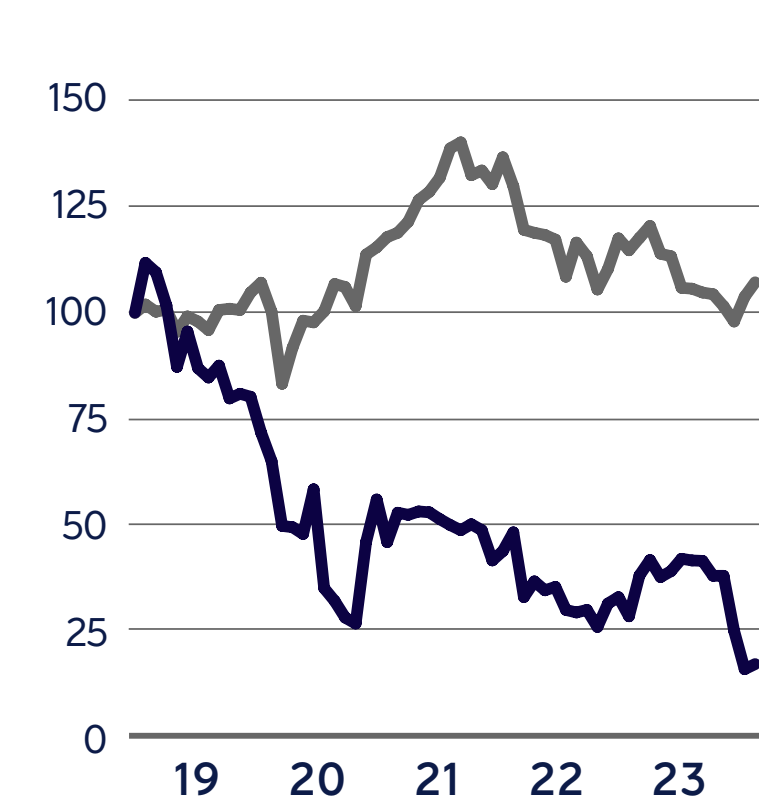
Finnairin osake 2019–2023*



■ Keskihinta

* Yhtiö toteutti marraskuussa 2023 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi osakekurssia on oikaistu.

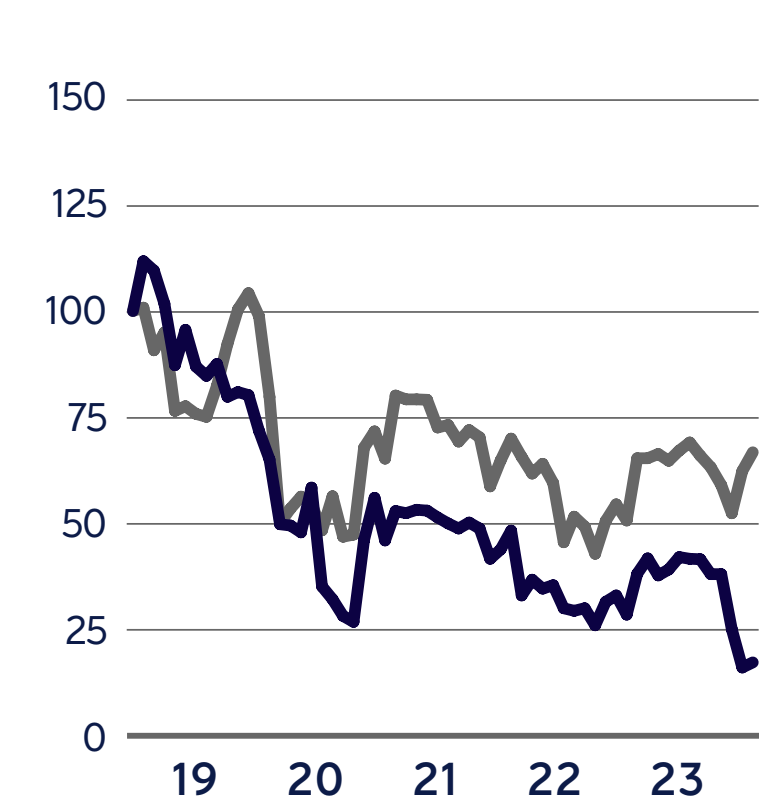
Vertailu Nasdaq Helsinki -yleisindeksi



■ Finnair

■ Nasdaq Helsinki -yleisindeksi

Vertailu eurooppalaiset lentoyhtiöt



■ Finnair

■ Bloomberg Europe Airline Index

Avainluvut – Osake

		2023	2022	2021	2020	2019
Oma pääoma/ osake*	euroa	0,03	0,05	0,06	0,11	0,23
Osingot tilikaudelta**	milj. euroa	0	0	0	0	0
Osinko/osake* **	euroa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Osinko tuloksesta**	%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Efektiivinen osinkotuotto**	%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Liiketoiminnan rahavirta/osake*	euroa	0,05	0,03	-0,00	-0,17	0,14
Hinta/voitto-suhde (P/E)		1,77	-1,08	-1,74	-1,47	12,12

* Yhtiö toteutti marraskuussa 2023 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi osakemäärään perustuvia tunnuslukuja on vuosien 2019–2022 osalta oikaistu.

** Tilikauden 2023 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.



ja 2020–2021. Osakkeet luovutettiin Finnairin johtoryhmän jäsenille, jotka olivat osallistujina näissä ohjelmissa. Omien osakkeiden luovutus perustui ylimääräisen yhtiökokouksen 27.10.2023 antamaan valtuutukseen.

Tilikauden lopussa Finnairin hallussa oli 49 565 650 omaa osaketta, mikä vastaa 0,24 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Osakassopimukset

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

Määräysvallan vaihtumiseen liittyvät ehdot merkittävässä sopimuksissa

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

Finnair Oyj:n omien osakkeiden hankinta, luovutus sekä osakepalautukset

	Osakemäärä	Hinta euroa	Keskihinta euroa
1.1.2019	649 008	4 254 968,65	6,556
2019	164 651	1 042 355,90	6,331
2019	-261 346	-1 501 496,17	5,745
2020	-381 653	-2 701 783,40	7,079
2021	1 800 000	1 144 440,00	0,636
2021	-549 527	-1 350 674,25	2,458
2022	-1 021 830	-649 074,54	0,635
2023	61 324 933	0,00	0,000
2023	-12 158 586	0,00	0,000
31.12.2023	49 565 650	238 736,19	0,005

Osakkeenomistajaryhmät 31.12.2023	Osakkeita, kpl	Osakkeita, %	Omistajia, kpl	Omistajia, %
Julkisyhteisöt	12 661 801 568	61,8	10	0,0
Kotitaloudet	4 678 148 707	22,8	120 727	98,1
Yritykset	673 419 371	3,3	1 910	1,6
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	497 287 511	2,4	54	0,0
Yhteisöt	24 012 137	0,1	65	0,1
Kotimaiset osakkeenomistajat, yhteensä	18 534 669 294	90,5	122 766	99,8
Hallintarekisteröidyt	1 929 299 110	9,4	10	0,0
Ulkomaiset	17 170 863	0,1	270	0,2
Hallintarekisteröidyt ja ulkomaiset, yhteensä	1 946 469 973	9,5	280	0,2
Yhteensä	20 481 139 267	100,0	123 046	100,0

Osakeomistuksen jakautuminen 31.12.2023	Osakemäärä, kpl	%	Omistajia, kpl	%
1–500	4 158 330	0,0	27 043	22,0
501–1 000	6 332 547	0,0	8 176	6,6
1 001–10 000	157 142 501	0,8	37 813	30,7
10 001–100 000	1 357 908 313	6,6	39 684	32,3
100 001–1 000 000	2 417 933 237	11,8	9 726	7,9
1 000 001–10 000 000	1 186 410 766	5,8	561	0,5
10 000 001–100 000 000	626 932 417	3,1	27	0,0
100 000 001–1 000 000 000	1 388 311 599	6,8	5	0,0
1 000 000 001–	11 406 710 447	55,7	1	0,0
Hallintarekisteröidyt	1 929 299 110	9,4	10	0,0
Yhteensä	20 481 139 267	100,0	123 046	100,0



Osakepohjaiset kannustinjärjestelmät

Finnairin hallitus päätti katsauskauden jälkeen helmikuussa 2024 uudesta osakepalkkio-ohjelmasta, jonka kausi käsittää vuodet 2024–2026. Ohjelman osallistujilla on mahdollisuus ansaita Finnairin osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritustavoitteet täyttyvät. Ohjelman perusteella mahdollisesti maksettavat osakepalkkiot maksetaan osallistujille keväällä 2027. Ohjelma koskee noin 75:tä henkilöä. Ohjelmaa on kuvattu tarkemmin yhtiön julkaisemassa pörssitiedotteessa ja yhtiön internetsivuilla.

Voimassa olevat varsinaisen yhtiö- kokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Helsingissä 23.3.2023.

Varsinainen yhtiökokous valtuutti yhtiön hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta. Valtuutus koskee enintään 50 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 3,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutus on voimassa 18 kuukautta päätöspäivästä.

Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään myös 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 [internetsivuilla](#).

Ylimääräisen yhtiö- kokouksen päätökset ja sen antamat valtuutukset

Finnair Oyj:n ylimääräinen yhtiökokous pidettiin 27.10.2023 ilman kokouspaikkaa yhtiön yhtiöjärjestyksen 11 §:n ja osakeyhtiölain 5 luvun 16 §:n 3 momentin mukaisena etäkokouksena. Yhtiökokoukseen osallistui, joko ennakoon äänestäneinä tai etäyhteyden välityksellä, edustettuna yhteensä 222 osakkeenomistajaa, jotka edustivat noin 61 prosenttia yhtiön osakkeista ja äänistä. Yhtiökokous hyväksyi kaikki hallituksen yhtiökokoukselle tekemät ehdotukset.

Hallituksen valtuuttaminen päättämään merkintäetuoikeusannista

Yhtiökokous päätti hallituksen ehdotuksen mukaisesti, että hallitus valtuutetaan päättämään enintään 22 000 000 000 uuden osakkeen antamisesta. Valtuutuksen perusteella



annettavat uudet osakkeet tarjotaan yhtiön osakkeenomistajille merkintäetuoikeuden perusteella merkittäväksi samassa suhteessa kuin he ennestään omistavat yhtiön osakkeita. Merkintäetuoikeuden perusteella merkitsemättä jääneitä osakkeita voidaan tarjota toissijaisesti merkittäväksi toisille osakkeenomistajille tai muille henkilöille. Hallitus on oikeutettu päättämään, kenelle merkitsemättä jääneitä osakkeita tarjotaan. Valtuutusta voidaan käyttää vain kerran, eikä se anna hallitukselle oikeutta toteuttaa useita osakeanteja. Hallitus päättää osakeannin kaikista muista ehdoista. Koska valtuutuksen mukainen merkintäetuoikeusanti toteutettiin marraskuussa 2023, valtuutus ei ole enää voimassa.

Hallituksen valtuuttaminen päättämään osakeannista

Yhtiökokous päätti hallituksen ehdotuksen mukaisesti, että hallitus valtuutetaan päättämään osakeannista.

Valtuutuksen nojalla annettavien osakkeiden enimmäismäärä on 132 935 562 osaketta, mikä vastaa noin 0,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista, mikäli yhtiökokouksen edellä merkintäetuoikeusantia varten antama osakeantivaltuutus käytetään kokonaisuudessaan. Valtuutus on kuitenkin rajoitettu 0,6 prosenttiin yhtiön merkintäetuoikeusannin jälkeisestä todellisesta osakkeiden kokonaismäärästä niin, että merkintäetuoikeusannin toteutuessa

valtuutuksen nojalla annettavien osakkeiden enimmäismäärä pienenee lähimpään sellaiseen kokonaislukuun, joka vastaa 0,6 prosenttia yhtiön kaikkien osakkeiden lukumäärästä merkintäetuoikeusannissa annettavien osakkeiden rekisteröimisen jälkeen. Hallitus päättää kaikista osakeannin ehdoista, mukaan lukien kenelle, mihin hintaan ja millä tavoin osakkeita annetaan valtuutuksen perusteella. Valtuutus koskee sekä uusien osakkeiden antamista että omien osakkeiden luovuttamista. Osakeanti voi tapahtua myös osakkeenomistajien merkintäetuoikeudesta poiketen (suunnattu anti) esimerkiksi yhtiön pääomarakenteen kehittämiseksi, mahdollisten yrityskauppojen, investointien tai muiden yhtiön liiketoimintaan kuuluvien järjestelyjen rahoittamiseksi tai toteuttamiseksi tai yhtiön kannustin- tai palkkiojärjestelmien toteuttamiseksi. Valtuutus on voimassa 23.9.2024 saakka, mikä vastaa 18 kuukauden ajanjaksoa 23.3.2023 pidetystä varsinaisesta yhtiökokouksesta alkaen, ja valtuutuksen tultua voimaan se kumosi 23.3.2023 pidetyn varsinaisen yhtiökokouksen myöntämän osakeantivaltuutuksen. Valtuutus oli ehdollinen merkintäetuoikeusannin toteuttamiselle ja astui voimaan merkintäetuoikeusannissa annettujen uusien osakkeiden rekisteröimisestä alkaen.

Ylimääräisen yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön [internetsivuilla](#).



Riskienhallinta

Riskienhallinnan viitekehys ja periaatteet

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

Riskienhallinta on erottamaton osa tehokkaita ja tulosta tuottavia johtamiskäytänteitä sen varmistamiseksi, että Finnair onnistuu saavuttamaan liiketoiminnalliset tavoitteensa. Kaikkeen päätöksentekoon liittyy epävarmuustekijöitä (mahdollisuuksia tai uhkia), jotka näin ollen ovat erottamaton osa päivittäistä liiketoiminnan johtamista.

Finnairin riskienhallinnan viitekehys on määritetty ja vakiinnutettu, jotta asetettuihin tavoitteisiin liittyvien riskien ja epävarmuuksien tunnistaminen, arvioiminen sekä hallinta varmistetaan. Viitekehys on suunniteltu siten, että se kattaa riskinäköymän yhtiön laajuisesti. Riskienhallinnan periaatteet voidaan tiivistää seuraavasti:

- Riskienhallinta ulottuu paitsi sisäiseen valvontaan niin myös strategian määrittämiseen, hallintoon ja suorituksen mittaamiseen
- Riskit hallitaan erottamattomana osana strategista ja operatiivista suunnittelua, päivittäistä päätöksentekoa ja operatiivisia prosesseja
- Hallinnon ensisijainen periaate on noudattaa kolmen puolustuslinjan mallia, jotta varmistetaan tehtävien eriyttäminen riskienhallinnan sekä tämän toiminnan valvomisen välillä

- Finnairin riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan järjestelmien tehokkuutta arvioidaan järjestelmällisesti.

Riskienhallinnan politiikka ja prosessi

Riskienhallinnan viitekehys ja periaatteet on määritelty hallituksen hyväksymässä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan politiikassa (the Finnair Internal Control and Risk Management Policy). Politiikkaa täydentävät yksityiskohtaisemmat eri riskialueita koskevat politiikat. Esimerkkejä muista riskipolitiikoista ovat muun muassa varainhallinnan politiikka, hankintapolitiikka, tietoturvapolitiikka, tietosuojapolitiikka ja kilpailupolitiikka sekä talouspakotepolitiikka.

Finnairin riskienhallinnan viitekehys ja periaatteet huomioivat kansainvälisesti tunnustetut riskienhallinnan parhaat käytännöt (COSO ERM 2017 -viitekehys ja ISO 31000:2009 -riskienhallintastandardi).

Riskien tunnistamiseen ja arviointiin kuuluvat seuraavat vaiheet:

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



Riskienhallinnan politiikka ja prosessi

Ensimmäinen puolustuslinja

Liiketoimintayksiköt ja yhteiset toiminnot vastaavat tavoitteiden määrittämisestä ja päivittämisen suorituksen johtamisesta. Liiketoimintayksiköt ja yhteiset toiminnot vastaavat riskeistä sekä näin ollen riskien tunnistamisesta ja arvioimisesta sekä riskitekijöiden huomioimisesta päätöksenteossaan. He hallitsevat riskejä muuan muassa määrittelemällä ja toimeenpanemalla kontroleja. Siten ensimmäinen puolustuslinja vastaa päivittäisistä riskienhallinnan toimenpiteistä ja niiden toteuttamisesta Finnairin riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan viitekehysten mukaisesti. Osana ensimmäistä puolustuslinjaa Finnairin toimitusjohtajalla ja johtoryhmällä on kokonaisvastuu asianmukaisen riskienhallinnan järjestämisestä.

Toinen puolustuslinja

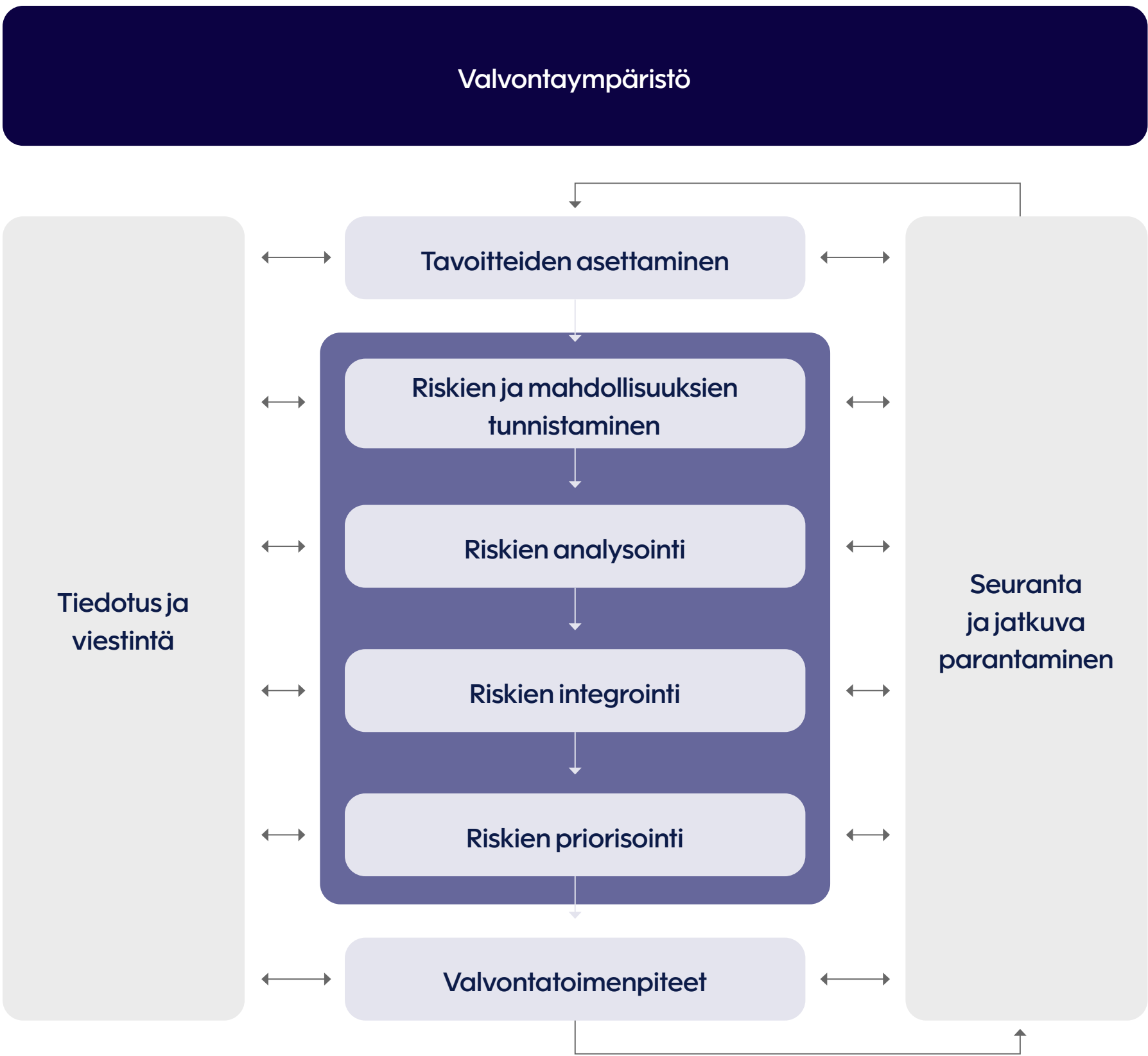
Risk & Compliance -valvontatoiminto avustaa asiantuntemuksellaan riskien arvioinnissa ja riskienhallinnassa. Risk & Compliance -toiminnon vastuulla on riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan viitekehysten kehittäminen ja ylläpitäminen sekä niissä määriteltyjen politiikkojen, sääntöjen, menettelytapojen ja avainkontrollien toimeenpanon seuranta. Risk & Compliance -toiminto raportoi hallituksen

tarkastusvaliokunnalle. Finnairin lentotoimintaluvan ja sovellettavien ilmailumääräysten vaatiman lakisääteisen turvallisuuden johtamisjärjestelmän vastuut ja valvonta määräytyvät ilmailuviranomaisen määräysten mukaisesti. Safety & Compliance -toiminto vastaa turvallisuuden johtamisjärjestelmän valvonnasta.

Kolmas puolustuslinja

Sisäinen tarkastus suorittaa tarkastuksia ja tuottaa yhtiön hallitukselle riippumatonta arviointia yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien tehokkuudesta ja kypsyydestä.

Riskienhallintaprosessi





Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät

Finnairin liiketoimintaan ja sen strategian toteuttamiseen 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 epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävää vaikutusta Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkymiin vähintään seuraavan 12 kuukauden aikana. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien, terrorismin ja kyberhyökkäysten uhkalla sekä muilla mahdollisilla ulkoisilla häiriöillä voi niiden

toteutuessa olla merkittävä vaikutus yhtiön liiketoimintaan. Geopoliittisilla jännitteillä voi olla haitallinen vaikutus globaaliin talousympäristöön sekä Finnairin reittiverkostoon ja kannattavuuteen. Ukrainan sota on vaikuttanut merkittävästi maailmankauppaan pakotteiden ja vastapakotteiden muodossa sekä, erityisesti siviili-ilmailuun liittyen, sulkenut ilmatiloja. Mahdollinen sodan eskaloituminen sekä Lähi-idän konfliktialueiden levottomuudet voivat vaikuttaa haitallisesti mm. lentomatkustuksen kysyntään, polttoaineen hintaan, lentoverkostoon ja ilmatilan käyttöön. Näiden negatiivinen vaikutus Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan riippuu siitä, miten yhtiö kykenee sopeuttamaan reittiverkostoaan, kulujaan, liikevaihtoa kerryttäviä lähteitään sekä rahoitustaan uudessa toimintaympäristössä.

Makrotaloudelliset tekijät ohjaavat edelleen keskeisesti lentoliikenteen kysyntää, sillä lentomatkustuksen ja makrotaloudellisten tekijöiden, kuten bruttokansantuotteen, kehityksen välillä on historiallisesti ollut vahva yhteys. Tämän seurauksena lentoliikenneala on erittäin altis maailmantalouden sykleille, ja se reagoi nopeasti ulkoisiin häiriöihin, kausiluonteiseen vaihteluun ja taloussuhdanteisiin, kuten globaalisti laajentunut COVID-19-pandemia ja sota Ukrainassa ovat osoittaneet.

COVID-19-pandemian seuraukset markkinoilla, joilla Finnair toimii, ovat vaikuttaneet haitallisesti Finnairin palvelujen kysyntään. Vaikka matkustusrajoituksia ei Kiinan avautumisen myötä juurikaan enää ole, niihin liittyvät epävarmuustekijät, erityisesti Aasiassa,

muodostavat riskin lentomatkustuksen kysynnän ja sitä kautta Finnairin liikevaihdon kehitykselle. COVID-19-pandemialla voi myös olla negatiivisia pitkän aikavälin vaikutuksia lentomatkustuksen kysyntään, jos se muuttaa matkustajien suhtautumista lentomatkoihin, tai jos se tai vastaavat tulevat terveysuhat lisäävät ihmisten kokemaa epävarmuutta. Virtuaalisten työkalujen ja etäkokousten yleistyminen vaikuttaa todennäköisesti liikematkustuksen elpymiseen.

Tekijät, joihin Finnair ei voi vaikuttaa, liittyvät Venäjän ilmatilan sulun kestoon sekä COVID-19-pandemiaan ja mahdollisiin uudelleenkiristyyviin matkustusrajoituksiin, COVID-19-pandemiasta aiheutuneisiin resurssiongelmiiin eurooppalaisessa ilmailujärjestelmässä sekä lentoliikenteen kysynnän elpymiseen. Myös lentoliikennealaa ja

liiketoimintaa koskevat muut yleiset riskitekijät, kuten lentopetrolin hintavaihtelu ja sen heikentynyt tarjonta, yleinen lentomatkustuksen kysynnän vaihtelu, valuuttakurssien muutokset sekä sääntelyn ja verotuksen muutokset ovat tekijöitä, joihin Finnair ei voi vaikuttaa. Lentoliikenteen kysyntää ohjaavat yleisesti muut makrotaloudelliset tekijät, kuten yritysten tai kuluttajien luottamuksen heikentyminen, muutokset kulutustottumuksissa tai työllisyysasteessa, lainarahoituksen saatavuuden heikentyminen, korkojen nousu, vallitsevan korkean inflaation kiihtyminen, taantuma tai verotuksen muutokset, jotka voivat vaikuttaa haitallisesti yksityiseen kulutukseen.

Liikevaihtoon ja liiketulokseen vaikuttavia keskeisiä tekijöitä, joihin Finnair voi osittain vaikuttaa, ovat operatiiviset kustannukset ja tuotannon määrä. COVID-19-pandemian valtavien vaikutusten vuoksi Finnair on toteuttanut mittavan 200 miljoonan euron kustannussäästöohjelman. Nykyiset inflaatiopaineet muodostavat riskin saavutetun kustannustason säilyttämiselle.

Polttoainekustannukset ovat Finnairin suurin muuttuva kuluerä, ja siksi polttoaineen hintakehitys vaikuttaa keskeisesti kannattavuuteen. Polttoaineen hintavaihtelu voi aiheuttaa korostunutta epävarmuutta Finnairin taloudellisessa tuloksessa ja rahavirroissa. Lentopetrolin hinta on historiallisesti vaihdellut





paljon, ja hintavaihtelun odotetaan jatkuvan tulevaisuudessakin muun muassa Ukrainan sodan vaikutusten takia. Finnairin kykyä siirtää lentopetrolikustannusten nousu asiakkailleen hinnankorotuksilla rajoittaa lentoliikennealan ankara kilpailu. Finnairin lentopetrolikustannukset ovat lisäksi alttiita valuuttariskille, koska lentopetrolin kansainvälinen hinnoitteluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Lentopetrolin hintavaihtelun jäännösvaikutus määräytyy kulloinkin käytössä olevien suojausten perusteella. Polttoainekulujen nousu, häiriöt polttoaineen saatavuudessa ja tehottomat suojaustoimenpiteet suhteessa markkinahintojen muutoksiin voivat johtaa kustannusten nousuun, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkymiin. Lentopetrolin hintamuutoksilta suojaavat johdannaiset voivat osoittautua tarpeettomiksi tai tehottomiksi ja ne voivat kasvattaa kustannuksia suhteessa vallitsevaan markkinahintaan. Volatiili markkina vaikuttaa suojausinstrumenttien hintaan ja saatavuuteen. Finnair hallitsee polttoainekustannuksista aiheutuvia riskejä voimassa olevan riskienhallintapolitiikan mukaisesti.

COVID-19-pandemiarajoitusten kiristyminen uudelleen erityisesti Asiassa sekä Venäjän ilmatilan sulun pitkittyminen heikentäisivät yhtiön kannattavuutta, kassatilannetta ja omaa pääomaa. Heikentynyt kannattavuus kasvattaisi

myös riskiä laivaston ja muiden omaisuuserien arvonalentumiselle.

Jälleen kannattamattomaksi muuttuva toiminta ja pääomien ehtyminen voisivat vaikeuttaa uuden rahoituksen saamista entisin ehdoin, tai jopa estää uuden rahoituksen saamisen.

Finnairin olemassa olevien tai uusien kilpailijoiden kapasiteetin kasvu ja tuoteparannukset voivat vaikuttaa Finnairin palvelujen kysyntään ja tuottoon. Kilpailu toimialalla on intensiivistä ja markkinatilanne muuttuu jatkuvasti, kun uudet toimijat ja/tai allianssit laajentuvat, toimialan osapuolet konsolidoituvat ja lentoyhtiöt muodostavat markkinointiin tai toimintaan perustuvia alliansseja, jotka voivat saavuttaa kilpailuedun suhteessa Finnairin **oneworld**-allianssiin tai yhteishankkeisiin. Lisäksi Finnairin kilpailijoiden toteuttamat kustannusrakenteen uudelleenjärjestelyt COVID-19-pandemian ja suljetun Venäjän ilmatilan takia saattavat johtaa aiempaa kireämpään kilpailuun muun muassa entistä aggressiivisemmän hinnoittelun kautta.

Finnair pyrkii muiden lentoyhtiöiden tavoin jakelemaan palveluitaan yhä monipuolisemmin, joustavammin ja edullisemmin kustannuksin ottamalla käyttöön ja hyödyntämällä uusia jakeluteknologioita ja -kanavia, mukaan lukien siirtyminen kohti hinta- ja saatavuussegmentointia eri jakelukanavien välillä. Kyky hyödyntää

näiden teknologioiden tarjoamia kaupallisia mahdollisuuksia riippuu muun muassa Finnairin kumppaneista sovellusten kehittämisessä ja toteuttamisessa sekä Finnairin kyvystä tuottaa asiakkaiden tarpeita parhaiten vastaavia tuotteita ja palveluita. Näin ollen uusien digitaalisten ratkaisuiden ja kanavien käyttöönotto sisältää sekä implementointiin että kaupalliseen menestykseen liittyviä epävarmuustekijöitä.

Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita sääntelyn suuntauksia, joiden tarkkoja vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyn suuntauksista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä sääntely, melumääräykset ja muu ympäristöperustainen sääntely sekä yksityisyyden suojaa ja kuluttajan suojaa koskeva sääntely.

Luonnonkatastrofit, pandemiat ja terveydelliset epidemiat sekä sääilmiöt, jotka vaikuttavat operatiivisiin kustannuksiin ja liikevaihtoon, altistavat Finnairin operatiivisten tappioiden riskeille. Epidemiat tai pandemiat, kuten COVID-19-pandemia on osoittanut, voivat vaikuttaa haitallisesti lentomatkustamisen kysyntään ja vaikuttaa merkittävästi Finnairin liiketoimintaan. Lisäksi ilmastomuutoksesta johtuvat luonnonriskit, kuten lisääntyneet sään ääri-ilmiöt, esimerkiksi rankka lumisade, ilmakehän turbulenssit, maanjäristykset, hurrikaanit, taifuunit

tai raju ukonilma, voivat aiheuttaa merkittäviä lisäkustannuksia Finnairille. Tällaiset sääolosuhteet voivat johtaa esimerkiksi lentojen peruuntumiseen, pidempiin odotusaikoihin, suurempaan polttoainekulutukseen sekä lentokoneiden jäänpoiston lisäkustannuksiin, mitkä voivat aiheuttaa lisäkustannuksia Finnairille ja siten vaikuttaa negatiivisesti Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan.

Lentoliikenteen muuttuvassa liiketoimintaympäristössä on vaikea ennakoida COVID-19-pandemian sekä geopoliittisen tilanteen mahdollisten lisämuutosten vaikutuksia lentoyhtiöiden markkinoille pääsyn ja liikenneoikeuksien mahdollisuuksiin yleisellä tasolla. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi vaikuttaa epäsuotuisasti Finnairin strategian toteuttamisen edellyttämään markkinoille pääsyyn. Samalla on mahdollista, että matkustusyhteyksien tarve saattaa kasvaa joissakin maissa johtaen markkinoille pääsyyn ja liikenneoikeuksien kasvuun.

Yleiset työmarkkinajännitteet ovat Suomessa normaalia korkeammalla tasolla, mikä kasvattaa välillisten lakkojen ja muiden työtaistelutoimien riskiä. Lakot ja muut työtaistelutoimet Suomessa ja muualla voivat niiden ajoituksesta, kestosta ja laajuudesta riippuen vaikuttaa merkittävästi Finnairin toimintaan ja tulokseen.



Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

Lentoliiketoiminnan kausivaihtelun vuoksi yhtiön liikevaihto ja liiketulos ovat yleensä selvästi pienimmät vuoden ensimmäisellä neljänneksellä ja suurimmat vuoden kolmannella neljänneksellä.

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin muuttuvien kustannusten erä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarauksista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikulueriä ovat esimerkiksi 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 Yhdysvaltain dollari, Japanin jeni, Etelä-Korean won, Ruotsin kruunu, Ison-Britannian punta ja Norjan kruunu.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Finnairin riskienhallintapolitiikan periaatteita päivitettiin vuoden 2023 viimeisen neljänneksen aikana. Aikaisemmin Finnair suojasi polttoainehankintojaan 12 kuukautta eteenpäin rullaavasti. Riskienhallintapolitiikan päivityksen jälkeen Finnair suojaa polttoainehankintojaan 18 kuukautta eteenpäin. Myös suojausasteita

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)		1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)		34 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)		24 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)		21 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	77 milj. euroa	49 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 18 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia* **
Q1 2024	198 000	909
Q2 2024	183 000	878
Q3 2024	144 000	895
Q4 2024	87 000	851
Q1 2025	-	-
Q2 2025	-	-
Yhteensä	612 000	888

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojauksen kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.



nostettiin maltillisesti läpi koko suojattavan aikahorisontin. Päivityksen myötä suojausasteen yläraja seuraaville kolmelle kuukaudelle on 93 prosenttia ja alaraja 68 prosenttia, keskiarvon ollessa noin 80 prosenttia. Finnairin riskienpolitiikan mukaisesti suojausaste on laskeva 18 kuukauden suojaushorisontin loppua kohden.

Taseeseen liittyvän valuuttamääräisen erän suojaaminen

Finnairin taseeseen liittyy valuuttariskiä, kun taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvo on kirjattu taseen käyttöoikeuslaivastoon. USD-määräisten velkojen muuntamisesta syntyneet realisoituneet valuuttakurssitappiot/-voitot vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla

positiivinen tai negatiivinen, sen mukaan, mikä on tilinpäätöshetken USD-kurssi. Finnair on vähentänyt taseen valuuttaposiitiosta aiheutuvaa tuloksen volatiliteettia suojautumalla valuuttakurssimuutoksilta johdannaisilla ja sijoittamalla likviditeettiä osittain valuuttamääräisiin rahastosijoituksiin. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokraajasta ja suojausasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määräisten korollisten velkojen (mukaan lukien IFRS 16) suojausaste oli noin 90 prosenttia.

Valuuttajakauma, % Myyntivaluutat	2023	2022	Valuuttaherkkyydet USD ja JPY(rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seuraavat 12 kk)
			10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
EUR	59	58	-	-	-
USD*	9	8	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	4	4	12 milj. euroa	5 milj. euroa	51 %
KRW	3	2	-	-	-
SEK	3	4	-	-	-
GBP	4	4	-	-	-
NOK	3	4	-	-	-
Muut	14	15	-	-	-
Ostovaluutat					
EUR	60	55	-	-	-
USD*	34	41	62 milj. euroa	28 milj. euroa	57 %
Muut	6	5	-	-	-

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





Tulevaisuuden näkymät

Ohjeistus 24.10.2023

Finnair toistaa aiemmin antamansa kapasiteettiohjeistuksen, jonka mukaan se arvioi lentävänsä vuoden 2023 aikana 80–85 prosentin kapasiteetilla vuoteen 2019 verrattuna tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna. Kapasiteettiarvio pitää sisällään myös koneiden ulosvuokraukset miehistöineen.

Finnair tarkentaa aiempaa ohjeistustaan koko vuoden 2023 liikevaihdosta ja arvioi nyt sen olevan 2,9–3,1 miljardia euroa.

Yhtiö tarkentaa myös aiempaa ohjeistustaan koko vuoden 2023 vertailukelpoisesta liike tuloksesta ja arvioi nyt sen olevan 160–200 miljoonan euron välillä. Yhtiön arvio vertailukelpoisesta

liike tuloksesta perustuu tämänhetkiseen polttoainehintaan ja valuuttakurssiin.

Finnairin toimintaympäristöön liittyvät erityiset riskit ovat normalisoituneet pandemian vaikutusten hälvettyä ja markkinoiden sopeuduttua Venäjän ilmatilan sulkuun. Riskit liittyen inflaation ja korkotason nousun vaikutuksista kysyntään ja kustannuksiin ovat kuitenkin edelleen koholla aiheuttaen toimintaympäristön epävarmuutta. Myös Lähi-idän vallitseva tilanne aiheuttaa toimintaympäristön epävarmuutta.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2023 tilinpäätöstiedotteen yhteydessä.

Uusi ohjeistus 14.2.2024

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan jatkavan kasvuaan vuonna 2024. Riskit liittyen inflaation ja kohonneen korkotason nousun vaikutuksista kysyntään ja kustannuksiin ovat kuitenkin edelleen koholla aiheuttaen toimintaympäristön epävarmuutta. Myös kansainväliset konfliktit ja maailmanpoliittinen epävakaus aiheuttavat toimintaympäristön epävarmuutta. Nämä tekijät saattavat vaikuttaa lentomatkustuksen ja -rahdin kysyntään.

Finnair suunnittelee lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan yli 10 prosentilla vuonna 2024. Kapasiteettiarvio pitää sisällään koneiden ulosvuokraukset miehistöineen. Kasvu painottuu Aasiaan ja Eurooppaan. Liikevaihdon odotetaan

kasvavan kapasiteetin kasvua jonkin verran hitaammin vuonna 2024.

Tiedonantopolitiikkansa mukaisesti Finnair antaa koko vuoden vertailukelpoisen liike tuloksen kehitystä kuvaavan ennusteen puolivuositarkastuksen yhteydessä heinäkuussa.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2024 ensimmäisen neljänneksen osavuositarkastuksen yhteydessä.



Vaihtoehtoiset tunnusluvut

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.

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Arvonalentumiset + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liike tuloksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liike tulos	Liike tulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liike tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liike tulos, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liike tulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liike tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liike tulos + Poistot	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liike tuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen EBITDA / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liike tuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Omavaraisuusaste, %	Oma pääoma yhteensä / Oma pääoma ja velat yhteensä x 100	Omavaraisuusaste antaa tietoa konsernin käyttämästä velkarahoituksesta omaisuutensa rahoittamiseksi.
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihtosopimukset johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.



Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Korollinen nettovelka antaa kuvan konsernin ulkoisen velkarahoituksen kokonaismäärästä.
Nettovelkaantumisaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma yhteensä x 100	Nettovelkaantumisaste antaa kuvan Konsernin velkaantuneisuudesta.
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Tunnusluku antaa tietoa konsernin velkaantuneisuudesta vertaamalla konsernin nettovelkoja kertyneeseen tuloon ennen korkoja, veroja ja poistoja.
Bruttoinvestoinnit	Lisäykset käyttöomaisuudessa + Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa + Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa Konsernin taseeseen kirjatusta investoinneista ja leasingien muutoksista.
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk) / (Oma pääoma yhteensä + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)	Tunnusluku antaa tietoa sijoitetun pääoman tuoton seuraamiseen.
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	Kassavarat / Liikevaihto edelliset 12 kk x 100	Tunnusluku antaa tietoa Konsernin maksuvalmiudesta kuvaamalla saatavilla olevia kassavaroja prosenttiosuutena liikevaihdosta.



Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien täsmäytys esitetään liitetiedossa 1.3.7 Vertailukelpoisesta liikutuksesta oikaistut erät.

miljoonaa euroa	2023	2022
Liiketulos	191,4	-200,6
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-7,1	8,8
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-0,7	-0,9
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-13,3	-6,6
Arvonalentumiset	13,7	32,7
Uudelleenjärjestelykulut	-0,1	2,6
Vertailukelpoinen liike-tulos	184,0	-163,9
Poistot	332,6	317,1
Vertailukelpoinen EBITDA	516,5	153,2

Omavaraisuusaste

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2023	31.12.2022
Oma pääoma yhteensä	577,0	410,7
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 698,0	4 133,0
Omavaraisuusaste, %	15,6	9,9

Nettovelkaantumisaste, korollinen nettovelka ja korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2023	31.12.2022
Vuokrasopimusvelat	1 115,0	1 330,7
Muut korolliset velat	910,6	1 298,5
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	8,9	-10,7
Oikaistut korolliset velat	2 034,5	2 618,4
Muut rahoitusvarat	-776,8	-738,6
Rahat ja pankkisaamiset	-145,1	-785,8
Kassavarat	-922,0	-1 524,4
Korollinen nettovelka	1 112,5	1 094,0
Oma pääoma yhteensä	577,0	410,7
Nettovelkaantumisaste, %	192,8	266,4
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	516,5	153,2
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	2,2	7,1

* 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 johdannaissopimukseen perustuviin saamisiin/velkoihin ja raportoidaan liitetiedossa 3.8 Johdannaiset, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

Bruttoinvestoinnit

miljoonaa euroa	2023	2022
Lisäykset käyttöomaisuudessa	409,4	125,8
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	24,3	9,5
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	50,5	64,3
Bruttoinvestoinnit	484,2	199,6



Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2023	31.12.2022
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	119,1	-370,7
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	142,2	137,9
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-13,7	38,8
Tuotto, edelliset 12 kk	247,6	-194,0
Oma pääoma yhteensä	577,0	410,7
Vuokrasopimusvelat	1 115,0	1 330,7
Muut korolliset velat	910,6	1 298,5
Sijoitettu pääoma	2 602,5	3 039,8
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	2 821,2	3 162,2*
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	8,8	-6,1

* Sijoitettu pääoma oli 3 284,6 miljoonaa euroa 31.12.2021.

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk

miljoona euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2023	31.12.2022
Muut rahoitusvarat	776,8	738,6
Rahat ja pankkisaamiset	145,1	785,8
Kassavarat	922,0	1 524,4
Liikevaihto, edelliset 12 kk	2 988,5	2 356,6
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	30,9	64,7



Muut tunnusluvut

Liikevaihto ja kannattavuus	
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä kun otetaan huomioon kaikkien laimentavien potentiaalisten osakkeiden osakkeiksi muuttamisesta johtuva laimentava vaikutus
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK)	Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla konsernin liikevaihto tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK).
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.
CASK ilman polttoainetta	(Vertailukelpoinen liiketulos - Liikevaihto - Polttoainekulut) / ASK x 100
Liikenne	
Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä x isoympyräetäisyys (great circle distance) kilometreinä
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä x isoympyräetäisyys (great circle distance) kilometreinä
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä
Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus	
Nettosuosittelutulos (NPS)	Nettosuosittelutulos perustuu kysymykseen: "Kun ajattelette tätä matkaa kokonaisuutena, miten todennäköisesti suosittelisitte Finnairia sukulaiselle, ystävälle tai kollegalle?" Skaala on 0-10: negatiivisten vastausten osuus (vastaukset 0-6) vähennetään suosittelijoiden osuudesta (vastaukset 9-10). Tulos on +100 ja -100 välillä.
Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa	Matkustajien osuus kauden kokonaismatkustajamäärästä Finnairin omissa suorakanavissa ja moderneissa, digitaalisissa epäsuorissa kanavissa lähtöpäivään perustuen. Näitä kanavia ovat Finnair.com, Finnair-mobiilisovellus, New Distribution Capability (NDC) -ratkaisut, Finnairin puhelinkeskukset, Aurinkomatkojen myynti ja ryhmätyökalumyynti.

Yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista	
Lentojen CO ₂ -päästöt	CO ₂ -päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta
Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla	
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Tapaturmataajuus (LTIF)	Työpaikkatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisen 12 kuukauden aikana verrattuna aktiivisiin työsuhteisiin raportointipäivänä ja omasta pyynnöstä edellisen 12 kuukauden aikana lähteneet työntekijät
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)



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.

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.

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

I Keskeiset 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.

Tämä Taloudellinen tieto 2023 ei ole ESEF-asetuksen (European Single Electronic Format) mukainen xHTML-asiakirja. ESEF-säätelyn mukainen Taloudellinen tieto 2023 on saatavilla osoitteesta <https://investors.finnair.com/fi>.

59	Konsernin tuloslaskelma
59	Konsernin laaja tuloslaskelma
60	Konsernin tase
61	Konsernin rahavirtalaskelma
62	Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

63 Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

63	Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet
63	Konsernin perustiedot
63	Laatimisperusta
63	Tuloslaskelman ja taseen esittäminen
63	Keskeiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät
64	Ilmastoliitännäiset seikat konsernitilinpäätöksessä
64	Muutokset laadintaperiaatteissa

65 1 Liiketulos

65	1.1 Segmentti-informaatio
65	1.2 Liiketoiminnan tuotot
65	1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain
66	1.2.2 Liikevaihto valuutoissa
66	1.2.3 Myyntiin liittyvät saamiset
66	1.2.4 Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot
67	1.2.5 Liiketoiminnan muut tuotot
67	1.3 Liiketoiminnan kulut
67	1.3.1 Liiketoiminnan kulut valuutoissa
67	1.3.2 Matkustaja- ja maapalvelut
67	1.3.3 Kiinteistö-, IT- ja muut kulut
67	1.3.4 Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat
67	1.3.5 Muut velat
68	1.3.6 Varaukset
68	1.3.7 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät
69	1.3.8 Palkitseminen
69	1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut
72	1.3.8.2 Eläkkeet

74 2 Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset

74	2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus
76	2.2 Vuokrasopimukset
78	2.3 Poistot ja arvonalentumiset

79 3 Pääomarakenne ja rahoituskulut

79	3.1 Rahoitustuotot ja -kulut
80	3.2 Rahoitusvarat
80	3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat
80	3.2.2 Rahavarat
80	3.3 Rahoitusvelat
83	3.4 Vastuusitoumukset
83	3.5 Rahoitusriskien hallinta
86	3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu
87	3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus
87	3.8 Johdannaiset
89	3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

91 4 Konsolidointi

91	4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet
91	4.2 Tytäryhtiöt
91	4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot
91	4.4 Osuudet yhteisyrityksissä
91	4.5 Lähipiiritapahtumat

92 5 Muut liitetiedot

92	5.1 Tuloverot
94	5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit
94	5.3 Tilinpäätöspäivän jälkeiset tapahtumat

95 6 Emoyhtiön tilinpäätös

105 Hallituksen esitys osingonjaosta

106 Tilintarkastuskertomus



• 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

Konsernin tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2023	2022
Liikevaihto	1.1, 1.2	2 988,5	2 356,6
Liiketoiminnan muut tuotot		130,5	153,5
Liiketoiminnan kulut			
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	1.3.8	-498,1	-449,6
Polttoainekulut		-898,9	-835,1
Kapasiteettivuokrat		-107,2	-102,5
Lentokaluston huoltokulut		-200,1	-192,4
Liikennöimismaksut		-233,8	-206,5
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-117,1	-103,1
Matkustaja- ja maapalvelut	1.3.2	-414,1	-348,0
Poistot ja arvonalentumiset	2.3	-346,2	-349,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	1.3.3	-112,1	-123,7
Liiketulos		191,4	-200,6
Rahoitustuotot	3.1	56,2	6,5
Rahoituskulut	3.1	-142,2	-137,9
Kurssivoitot ja -tappiot	3.1	13,7	-38,8
Tulos ennen veroja		119,1	-370,7
Tuloverot	5.1	135,2	-105,4
Kauden tulos		254,3	-476,2
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		254,3	-476,2
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa			
Laimentamaton osakekohtainen tulos	3.9	0,022	-0,060
Laimennettu osakekohtainen tulos	3.9	0,022	-0,060

★ = Kohokohdat

Konsernin laaja tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2023	2022
Kauden tulos		254,3	-476,2
Muut laajan tuloksen erät			
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi			
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos		-7,7	-13,8
Verovaikutus		4,2	0,1
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi			
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	1.3.8.2	11,6	49,9
Verovaikutus		-2,3	-10,0
Muut laajan tuloksen erät yhteensä		5,8	26,2
Kauden laaja tulos		260,0	-450,0
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		260,0	-450,0

★ **Liiketoiminta palautui kannattavaksi tilikauden 2023 aikana**
Tilikauden 2023 liiketulos kääntyi voitolliseksi tappiollisten vuosien jälkeen, mikä oli seurausta COVID-19 pandemian ja Venäjän ilmatilan sulkemisen negatiivisten vaikutusten lieventymisestä sekä yhtiön onnistuneesta strategian toteuttamisesta. Liiketoiminnan kannattavuutta paransivat erityisesti vahva matkustuskysyntä sekä lentolippuhintojen poikkeuksellisen korkea taso. Tuloverot vaikuttivat positiivisesti kauden tulokseen, johtuen laskennallisten verosaamisten kirjaamisesta taseeseen. Laskennallisista veroista kerrotaan tarkemmin liitetiedossa 5.1 Tuloverot.



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

Konsernin tase

Milj. euroa	Liite	2023	2022
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Laivasto	2.1	1 053,0	894,8
Käyttöoikeuslaivasto	2.2	775,0	932,9
Laivasto yhteensä		1 828,0	1 827,6
Muu käyttöomaisuus	2.1	141,8	150,1
Muu käyttöoikeusomaisuus	2.2	140,4	145,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä		282,2	295,5
Eläkesaamiset	1.3.8.2	128,0	120,0
Muut pitkäaikaiset varat		3,1	4,5
Laskennalliset verosaamiset	5.1	234,0	80,6
Pitkäaikaiset varat yhteensä		2 475,2	2 328,3
Lyhytaikaiset varat			
Myyntiin liittyvät saamiset	1.2.3	154,4	134,9
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat	1.3.4	134,6	122,0
Johdannaisinstrumentit	3.8	11,8	23,5
Muut rahoitusvarat	3.2.1	776,8	738,6
Rahat ja pankkisaamiset	3.2.2	145,1	785,8
Lyhytaikaiset varat yhteensä		1 222,8	1 804,8
Varat yhteensä		3 698,0	4 133,0

Milj. euroa	Liite	2023	2022
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Muu oma pääoma		501,5	335,2
Oma pääoma yhteensä		577,0	410,7
Pitkäaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	2.2, 3.3	951,0	1 128,0
Muut korolliset velat	3.3	790,2	1 058,4
Eläkevelvoitteet	1.3.8.2	0,8	0,7
Varaukset ja muut velat	1.3.6	125,9	186,4
Pitkäaikaiset velat yhteensä		1 868,0	2 373,5
Lyhytaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	2.2, 3.3	164,0	202,7
Muut korolliset velat	3.3	120,3	240,1
Varaukset	1.3.6	28,1	71,7
Ostovelat		107,0	90,3
Johdannaisinstrumentit	3.8	43,4	36,7
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	1.2.4	506,7	452,0
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	1.3.8.1	116,5	111,2
Muut velat	1.3.5	167,1	144,4
Lyhytaikaiset velat yhteensä		1 253,1	1 348,9
Velat yhteensä		3 121,0	3 722,4
Oma pääoma ja velat yhteensä		3 698,0	4 133,0

📌 Finnair investoi laivastoon ja lyhensi korollista velkaa

Finnair osti tilikauden 2023 aikana yhdeksän aiemmin vuokralleottamaansa kapearunkolentokonetta, mikä näkyy omistetun laivaston arvon kasvuna ja käyttöoikeuslaivaston arvon pienemisenä. Vuokrasopimusten suunniteltua aikaisempi päättäminen näkyi myös vuokrasopimusvelkojen laskussa. Muiden korollisten velkojen lasku johtui pääosin TyEL-takaisinlainan lyhennyksistä. Pääomarakenteen muutoksista kerrotaan tarkemmin liitetiedossa 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut.

★ = Kohokohdat



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

Konsernin rahavirtalaskelma

Milj. euroa	2023	2022
Liiketoiminnan rahavirta		
Tulos ennen veroja	119,1	-370,7
Poistot ja arvonalentumiset	346,2	349,8
Rahoitustuotot ja -kulut	72,3	170,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-13,3	-6,6
Varausten muutos	-21,4	45,2
Työsuhde-etuudet	8,9	12,7
Muut oikaisut	1,0	2,1
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	-11,5	60,0
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-30,2	-86,9
Vaihto-omaisuuden muutos	-1,1	-10,1
Osto- ja muiden velkojen muutos	89,4	249,5
Käyttöpääoman muutos	58,1	152,5
Maksetut rahoituskulut, netto	-98,7	-96,1
Liiketoiminnan nettorahavirta	472,3	259,0
Investointien rahavirta		
Investoinnit laivastoon	-400,6	-83,1
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-3,6	-4,9
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	0,4	25,5
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,4	0,4
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	-60,7	-12,8
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	-0,7
Investointien nettorahavirta	-464,0	-75,5
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen takaisinmaksut	-377,4	-144,0
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-198,1	-193,4
Osakeanti**	570,4	-
Osakeantikulut	-2,1	-
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan takaisinmaksut	-200,0	-
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut	-20,4	-20,5
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot	-	400,0
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan takaisinmaksut**	-400,0	-
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan korot ja kulut	-48,9	-
Rahoituksen nettorahavirta	-676,4	42,1
Rahavirtojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	1 375,6	1 150,0
Rahavirtojen muutos	-668,1	225,6
Rahavarat kauden lopussa*	707,5	1 375,6

★ = Kohokohdat

* Rahavarat

Milj. euroa	2023	2022
Muut rahoitusvarat	776,8	738,6
Rahat ja pankkisaamiset	145,1	785,8
Kassavarat	922,0	1 524,4
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-214,4	-148,8
Rahavarat	707,5	1 375,6

** Suomen valtio maksoi osallistumisensa osakeantiin kuittaamalla koko merkintähinnan vastaavalla määrällä pääomalainan pääomaa. Osakeannin toteuttamisen jälkeen Finnair maksoi Suomen valtiolle takaisin pääomalainan loppuosan. Kuittaus esitetään tarkemmin liitetiedoissa 3.3 Rahoitusvelat ja 3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot.

Rahoituksen rahavirtaan sisältyvien oman pääoman ja rahoitusvelkojen muutokset on esitetty liitetiedoissa 3.3 Rahoitusvelat ja 3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot.

★ Investoinnit laivastoon ja lainojen takaisinmaksut rasittivat yhtiön kassavirtaa

Tilikauden aikainen liiketoiminnan nettorahavirta kasvoi parantuneen kannattavuuden seurauksena. Investoinnit laivastoon liittyivät pääosin yhdeksään tilikauden aikana ostettuun vuokralentokoneeseen sekä laajarunkokoneiden matkustamouudistukseen. Rahoituksen nettorahavirtaa rasittivat vuokrasopimusvelkojen sekä lainojen, mukaanlukien oman pääoman ehtoisen pääoma- ja hybrilainan, takaisinmaksut. Pääomarakenteen muutoksista kerrotaan tarkemmin liitetiedossa 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut.



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

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	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen hybridilaina	Oman pääoman ehtoinen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2023	75,4	168,1	42,8	763,3	-1 237,0	198,0	400,0	410,7
Kauden tulos	-	-	-	-	254,3	-	-	254,3
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	-3,5	-	-	-	-	-3,5
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/ tappio	-	-	9,3	-	-	-	-	9,3
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	5,8	-	-	-	-	5,8
Kauden laaja tulos	-	-	5,8	-	254,3	-	-	260,0
Osakeanti	-	-	-	570,4	-	-	-	570,4
Osakeantikulut	-	-	-	-9,5	-	-	-	-9,5
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan takaisinmaksut	-	-	-	-	-	-	-400,0	-400,0
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan korot ja kulut	-	-	-	-	-39,1	-	-	-39,1
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan takaisinmaksut	-	-	-	-	-	-200,0	-	-200,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut	-	-	-	-	-18,3	2,0	-	-16,3
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	0,7	-	-	-	0,7
Oma pääoma 31.12.2023	75,4	168,1	48,6	1 325,0	-1 040,2	-	-	577,0

Milj. euroa	Osakepääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen hybridilaina	Oman pääoman ehtoinen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2022	75,4	168,1	16,6	762,0	-744,5	198,0	-	475,7
Kauden tulos	-	-	-	-	-476,2	-	-	-476,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	-13,7	-	-	-	-	-13,7
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/ tappio	-	-	40,0	-	-	-	-	40,0
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	26,2	-	-	-	-	26,2
Kauden laaja tulos	-	-	26,2	-	-476,2	-	-	-450,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan nostot	-	-	-	-	-	290,0	-	290,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan konvertointi pääomalainaksi	-	-	-	-	-	-290,0	290,0	-
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan nostot	-	-	-	-	-	-	110,0	110,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut	-	-	-	-	-16,4	-	-	-16,4
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	1,4	-	-	-	1,4
Oma pääoma 31.12.2022	75,4	168,1	42,8	763,3	-1 237,0	198,0	400,0	410,7

★ Konsernin oma pääoma kehittyi positiivisesti huolimatta oman pääoman ehtoisten lainojen takaisinmaksusta

Konsernin oma pääoma kasvoi edelliskaudesta osakeannista kertyneiden varojen sekä tilikauden aikaisen positiivisen tuloksen ansiosta. Oman pääoman kasvua puolestaan rajoitti oman pääoman ehtoisten pääoma- ja hybridilainojen takaisinmaksut.

★ = Kohokohdat



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

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet

Miten Finnairin laadintaperiaatteita tulisi lukea?
Laadintaperiaatteiden 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
Omaisuserien arvonalentuminen	Poistot ja arvonalentumiset	2.3	IAS 36
Korkotuotot ja -kulut	Rahoitustuotot ja -kulut	3.1	IFRS 7, IFRS 9, IAS 32
Rahoitusvarat	Rahoitusvarat	3.2	IFRS 9, IFRS 7
Rahat ja pankkisaamiset	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
Osakkuus- ja yhteisyritykset	Osuudet yhteisyrityksissä	4.4	IFRS 11, IAS 28
Lähipiiritapahtumat	Lähipiiritapahtumat	4.5	IAS 24
Tuloverot ja laskennalliset verot	Tuloverot	5.1	IAS 12

Konsernin perustiedot

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, Suomi. Emoyritys on listattuna NASDAQ OMX Helsingin pörssissä.

Finnair Oyj:n hallitus hyväksyi konsernitilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.-31.12.2023 julkistettavaksi 13.2.2024. Suomen osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajilla on mahdollisuus hyväksyä tai hylätä tilinpäätös varsinaisessa yhtiökokouksessa, joka pidetään tilinpäätöksen julkistamisen jälkeen.

Laatimisperusta

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätös 2023 on laadittu Euroopan unionissa hyväksytyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, IFRS) mukaisesti ja sitä laadittaessa on noudatettu 31.12.2023 voimassaolevia IAS- ja IFRS -standardeja sekä SIC- ja IFRIC -tulkintoja. Konsernitilinpäätöksen liitetiedot ovat myös suomalaisen kirjanpito- ja yhteisöläinsäädännön mukaiset. Tilikaudella käyttöön otettuja sekä tulevilla kausilla käyttöön otettavien laadintaperiaatteiden muutoksia on kuvattu alempana osioissa Muutokset laadintaperiaatteissa.

Konsernitilinpäätös on laadittu toiminnan jatkuvuuden periaatetta noudattaen. Finnairin hallitus on arvioinut yhtiön kykyä jatkaa toimintaansa perustuen konsernin kykyyn täyttää velvoitteensa vähintään 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen julkistamisesta.

Konsernitilinpäätös esitetään euroissa, joka on konsernin emoyhtiön toimintavaluutta. Ulkomaanrahan määräiset liiketapahtumat kirjataan kussakin konserniyhtiössä tapahtumapäivän valuuttakurssiin. Tilinpäätöshetkellä taseessa olevat ulkomaanrahan määräiset monetaariset varat ja velat arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin. Ulkomaanrahan määräisten tase-erien arvostuksesta ja niihin liittyvien suojausinstrumenttien käyvän arvon muutoksista johtuvat kurssivoitot ja -tappiot kirjataan tuloslaskelmaan.

Vuoden 2023 konsernitilinpäätös on laadittu alkuperäisiin hankintamenoihin perustuen lukuun ottamatta käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavia rahoitusvaroja ja käypään arvoon arvostettuja johdannaissopimuksia. Tilinpäätöstiedot esitetään miljoonina euroina pyöristettynä lähimpään sataantuhanteen euroon. Tämän vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa esitettyä summalukua.

Tuloslaskelman ja taseen esittäminen

Finnair esittää tuloslaskelmallaan erän liiketulos, jota ei ole määritelty IAS 1 Tilinpäätöksen esittäminen -standardissa. Konserni on määrittänyt sen seuraavasti: liiketulos on nettosumma, joka muodostuu, kun liikevaihtoon lisätään liiketoiminnan muut tuotot ja vähennetään liiketoiminnasta aiheutuvat kulut, kuten palkat, polttoainekulut, huoltokulut ja poistot. Kurssierot ja johdannaisten realisoituneet käypien arvojen muutokset sisältyvät liiketulokseen, mikäli ne syntyvät liiketoimintaan liittyvistä eristä. Muutoin ne on kirjattu rahoituseriin. Liiketulokseen ei sisällytetä rahoituseriin liittyviä tuottoja ja kuluja, osuutta osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista tai tuloveroihin liittyviä eriä.

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 lainat rahoituslaitoksilta, joukkovelkakirjalainat, lentokonerahoitusta varten otetut lainat (JOLCO- ja vientiluottotakauslainat), vuokravelat ja yritystodistukset. 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.

Keskeiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät

Tilinpäätöksen laatiminen IFRS-standardien mukaisesti edellyttää konsernin johdolta harkinnan käyttöä laadintaperiaatteiden soveltamisessa, jotka vaikuttavat taseen varoihin ja velkoihin sekä tuottojen ja kulujen määriin raportointikaudella. Tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden soveltamisessa tarvitaan johdon harkintaa erityisesti silloin, kun IFRS-standardit sallivat vaihtoehtoisia kirjaamis-, arvostamis- tai esittämistapoja.

IFRS-standardien soveltamisen yhteydessä joudutaan tekemään tulevaisuutta koskevia arvioita ja oletuksia, joiden lopputulemat voivat poiketa tehdyistä arvioista ja oletuksista. Arviot ja oletamat pohjautuvat aikaisempaan kokemukseen ja johdon parhaaseen näkemykseen tulevaisuuden tapahtumista ja muista oletamuksista, joiden uskotaan olevan olosuhteet huomioon ottaen perusteltuja. Arvioita ja oletamia arvioidaan jatkuvasti ja mahdolliset muutokset kirjataan sillä tilikaudella, jonka aikana arvioita tai oletamuksia muutetaan.

Vielä edellisellä tilikaudella vallinnut COVID-19-pandemiasta ja Venäjän ilmatilan sulusta johtunut liiketoimintaympäristön korostunut epävarmuus häveni raportointikauden 2023 aikana, mikä oli seurausta COVID-19-pandemian lieventymisestä vastustuskyvyn kasvun seurauksena sekä Finnairin uudistetun strategian



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

onnistuneesta toteuttamisesta. Liiketoimintaympäristön normalisoitumisen seurauksena Finnairin johto on tilinpäätöksen 2023 laatimisen yhteydessä tarkastellut ainoastaan yhtä ennusteskenaariota erotuksena edellisellä tilikaudella laadittuihin useampiin skenaarioihin.

Finnairin johto on pyrkinyt tilinpäätöspäivän parhaimpaan tietämykseensä perustuen ottamaan liiketoimintaympäristöön liittyvät riskit ja mahdollisuudet huomioon arvioissaan ja olettamuksissaan. Tilinpäätöshetkellä erityisesti riskit liittyen inflaation ja korkotason nousun vaikutuksista matkustajakysyntään ja liiketoimintakustannuksiin, Lähi-Idän konfliktin mahdollinen eskaloituminen sekä Suomen työmarkkinajännitteiden jonkin verran normaalia korkeampi taso aiheuttavat toimintaympäristön epävarmuutta. Tämän lisäksi polttoaineen hinnan ja valuuttakurssien vaihteluilla voi olla merkittävä vaikutus yhtiön taloudelliseen tulokseen, taseeseen ja kassavirtaan.

Ilmastoliitännäisten vaikutusten arvioinnista kerrotaan tarkemmin seuraavassa kappaleessa Ilmastoliitännäiset seikat konsernitilinpäätöksessä.

I Merkittävimmät yksittäisiin tilinpäätösosioihin liittyvät tunnistetut 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. **I**

Keskeiset 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
Vuokrasopimukset	2.2	Vuokrasopimukset
Laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumistestaus	2.3	Poistot ja arvonalentumiset
Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta	3.8	Johdannaiset
Laskennalliset verot	5.1	Tuloverot

Ilmastoliitännäiset seikat konsernitilinpäätöksessä

Finnairin ympäristövastuun periaatteena on toiminnan jatkuva parantaminen ja Finnair on sitoutunut pitkän aikavälin tavoitteeseen saavuttaa hiilineutraali lentäminen vuonna 2045. Finnairin ilmastoliitännäisistä tavoitteista kerrotaan tarkemmin Hallituksen toimintakertomuksessa ja Vastuullisuusliitteessä.

Finnair arvioi ilmastoliitännäisten kustannusten kasvavan merkittävästi seuraavan 1-5 vuoden aikana, johtuen päästövähennystavoitteista sekä tiukentuvasta ilmastolainsäädännöstä. Erityisesti Euroopan Unionin esittelemän ”Fit for 55” - ilmastolakipaketin mukaisista lainsäädäntöaloitteista kolme ovat merkittäviä ilmailualan kannalta: päästökaupan uudistus (EU-ETS), kestävän lentopolttoaineen sekoituskiintiö (ReFuelEU Aviation) ja ehdotus kerosiiniveron käyttöönotosta (energiaverodirektiivi). Ilmaisten päästöoikeuksien jakamisen odotetaan loppuvan vuonna 2026. Alkuvaiheen vähimmäisvaatimus kestävän polttoaineen 2 prosentin sekoituskiintiöstä Euroopan Unionin alueella astuu voimaan vuonna 2025, tavoitteena kasvaa portaittain 70 prosenttiin vuoteen 2050 mennessä. Voimaan tullessaan uuden lainsäädännön arvioidaan aiheuttavan korkeampia kustannuksia kallistuvien päästöoikeuksien, kasvavan uusiutuvan polttoaineen kulutuksen ja lentopolttoaineen mahdollisen verovapauden poistumisen johdosta. Silloin kun Finnair arvioi, että nämä kustannukset saadaan katettua lippuhintojen korotuksella, matkustajatuloihin lisätään vastaava oikaisu. Ympäristöliitännäisten seikkojen tulosvaikutus on huomioitu konsernitilinpäätöksessä käytetyissä johdon kannattavuus- ja kassavirtaennusteissa, jotka ovat myös osa tilinpäätöksen yhteydessä laadittua laskennallisten verosaamisten arvostusta.

Finnair arvioi ilmastoliitännäisten seikkojen vaikutuksen nykyisen laivastonsa arvioituun taloudelliseen käyttöikään vähäiseksi, sillä yhtiöllä ei tilinpäätöshetkellä ole tiedossa sääntelyä, joka suoraan estäisi tai rajoittaisi sen mahdollisuuksia operoida nykyistä laivastoa. Esimerkiksi odottamaton ja merkittävä päästökustannusten kasvu voisi toteutuessaan vaikuttaa laivaston uusimisen ajoitukseen tulevaisuudessa, mutta tätä ei pidetä tilinpäätöshetkellä todennäköisenä.

Muutokset laadintaperiaatteissa

Uudet ja päivitetyt IFRS-standardit sekä IFRIC-tulkinnat

IASB julkaisi toukokuussa 2023 muutoksen IAS 12 Tuloverot -standardiin, joka tarjoaa väliaikaisen pakollisen vapautuksen OECD:n julkistaman pilari 2 -mallin mukaisen laskennallisen lisäveron kirjaamisesta. Finnair on soveltanut poikkeusta vuoden 2023 konsernitilinpäätöksessä. Muutos edellyttää lisäksi, että yhteisöt julkistavat tiedot mahdollisista pilari 2 -mallin mukaisista verovaikutuksista. Näistä on kerrottu tarkemmin tilinpäätöksen liitetiedossa 5.1. Tuloverot. Muut tilikaudella 2023 voimaan tulleet muutokset IFRS-standardeissa ja IFRIC-tulkinnossa ovat käsittäneet lähinnä muutoksia tai tarkennuksia voimassaoleviin standardeihin, eikä niillä ole ollut olennaista vaikutusta Finnairin konsernitilinpäätökseen.

Tilinpäätöshetkellä tiedossa olevat julkaistut standardit, jotka ovat voimassa 1.1.2024 tai sen jälkeen, sisältävät pääosin muutoksia tai parannuksia nykyisiin standardeihin, joilla ei odoteta olevan olennaista vaikutusta Finnairin konsernitilinpäätökseen.

I = Keskeiset tilinpäätösarviot



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

Liiketulos

I Liiketulos –liitetietoon on koottu liikevaihtoon ja liikelokseen liittyviä liitetietoja sekä tuloksen että taseen näkökulmasta. **I**

1.1 Segmentti-informaatio

A Segmenttiraportointi

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

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 pitkäaikaisista varoista (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.

Vielä edellisellä tilikaudella vallinneet COVID-19-pandemian ja Venäjän ilmatilan sulun negatiiviset vaikutukset hälvivät raportointikauden 2023 aikana matkustusrajoitusten poistuttua ja Finnairin uudistetun strategian onnistuneen toteuttamisen seurauksena. Finnair kuljetti tilikauden aikana 11,0 miljoonaa matkustajaa (9,1), mikä oli 20,8 prosenttia enemmän vuoteen 2022 verrattuna.

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**

A 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 myynnistä, 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 istuma-paikkojen ennakkovarauksista kertyvistä tuotoista sekä erilaisista palvelumaksuista ja lennolla tapahtuvasta tuote-myynnistä. 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. **A**

A 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 määrään. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksamattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisessa ikäluokassa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan liiketoiminnan muihin kuluihin. **A**

I Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä

Finnair Plus -velan arvostus ja tuloutus edellyttävät johdon arviota erityisesti pisteiden käyvästä arvosta ja tuloutuksen ajoituksesta liittyen pisteiden odotettavissa olevaan vanhenemiseen. Pisteiden käypä arvo määritellään jakamalla piste ensin mahdollisille käyttökohteille historiallisen asiakaskäyttötymisen mukaisesti, minkä jälkeen kullekin käyttökohteelle määritetään käypä arvo. Finnair Plus -velka muodostuu asiakkaiden ansaitsemasta pisteiden kokonaismäärästä vähennettynä pisteiden arvioidulla vanhenemisolehtamalla. Nämä pisteet arvostetaan käypään arvoon yllä kuvatun mukaisesti, ja tulos kirjataan taseeseen velaksi. **I**

1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

2023

Milj. euroa	Pohjois-			Kohdis-			Osuus, %	
	Aasia	Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	tamaton	Yhteensä	liikevaihdosta tuotteittain
Matkustajatuotot	763,2	214,9	1 045,3	206,3	172,7	9,3	2 411,6	80,7
Lisämyynti	30,6	9,9	50,7	1,9	5,8	48,9	147,8	4,9
Rahti	133,6	28,5	26,5	1,4	0,4	1,6	192,0	6,4
Matkapalvelut	23,8	1,3	205,8	6,0	0,0	0,1	237,1	7,9
Yhteensä	951,3	254,6	1 328,3	215,6	178,9	59,9	2 988,5	
Osuus, % liikevaihdosta liikennealueittain	31,8	8,5	44,4	7,2	6,0	2,0		

Liikevaihdon jako liikennealueittain on tehty Finnairin lentokohteiden perusteella. Vuoden 2023 alusta alkaen Finnair on erottanut omaksi liikennealueekseen Lähi-idän, jonka luvut raportoitiin vielä vuoden 2022 aikana Euroopan-luvuissa. Vertailukauden liikennelukuja on oikaistu vastaavasti.

Finnairin liikevaihto kasvoi vertailukaudesta johtuen pääosin matkustajatuottojen merkittävästä kasvusta. Matkustajatuotot nousivat vuotta aiemmasta COVID-19-vaiikutusten vielä rasittaessa vertailukautta ja toisaalta lentolippujen hintojen oltua raportointikaudella poikkeuksellisen korkealla tasolla. Rahtipalvelujen liikevaihdon lasku johtui pääasiassa lentorahthintojen laskusta.

Laajan asiakasmäärän ja liiketoiminnan luonteen vuoksi myynti millekään yksittäiselle asiakkaalle ei ole Finnairin liikevaihtoon suhteutettuna merkittävää.

I = Osion sisältö

A = Laadintaperiaatteet

I = Keskeiset tilinpäätösarvot



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● Konsernitiilinpäätöksen 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

2022

Milj. euroa	Pohjois-		Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdis- tamaton	Yhteensä	Osuus, % liikevaihdosta tuotteittain
	Aasia	Amerikka						
Matkustajatuotot	425,0	244,3	855,0	42,9	128,2	15,3	1710,7	72,6
Lisämyynti	19,4	12,8	36,7	1,0	5,4	47,9	123,2	5,2
Rahti	224,7	82,6	46,3	2,4	0,4	-4,1	352,3	15,0
Matkapalvelut	7,6	0,3	156,2	5,5	0,5	0,2	170,3	7,2
Yhteensä	676,8	340,0	1094,3	51,8	134,4	59,3	2 356,6	
Osuus, % liikevaihdosta liikennealueittain	28,7	14,4	46,4	2,2	5,7	2,5		

1.2.2 Liikevaihto valuutoissa

Milj. euroa	2023	2022
EUR	1 764,0	1 365,3
USD	282,1	193,7
JPY	128,4	96,8
GBP	109,4	97,8
SEK	100,6	100,9
KRW	93,6	52,3
NOK	82,9	85,4
Muut valuutat	427,5	364,2
Yhteensä	2 988,5	2 356,6

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.2.3 Myyntiin liittyvät saamiset

Milj. euroa	2023	2022
Myyntisaamiset	94,1	89,4
Myynnin siirtosaamiset	60,3	45,5
Yhteensä	154,4	134,9

Suurin osa myynnin siirtosaamisista ovat sopimukseen perustuvia omaisuuseriä, joiden osalta Finnair on täyttänyt suoritevelvoitteen ennen maksun saamista asiakkaalta ja joita ei ole vielä kirjattu myyntisaamisiin. Sopimukseen perustuvat omaisuuserät sisältävät pääosin siirtosaamisia rahtimyynnistä ja saamia lento-yhteishankkeesta sekä Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivassa Siberian Joint Business -yhteishankkeesta ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivassa Atlantic Joint Business -yhteishankkeesta.

Myyntisaamisten ja muiden saamisten käypä arvo ei poikkea olennaisesti tasearvosta.

Myyntisaamisten ikäjakauma	2023			2022		
	Myynti- saamiset, milj. euroa	Luotto- tappion toden- näköisyys, %	Oletettu luotto- tappio, milj. euroa	Myynti- saamiset, milj. euroa	Luotto- tappion toden- näköisyys, %	Oletettu luotto- tappio, milj. euroa
Erääntymättömät	93,7	0,6 %	0,5	87,1	0,5 %	0,4
Erääntynyt alle 60 pv	0,1	4,5 %	0,0	0,2	19,7 %	0,0
Erääntynyt yli 60 pv	0,4	3,7 %	0,0	2,1	6,3 %	0,1
Yhteensä	94,1	0,6 %	0,6	89,4	0,7 %	0,6

Konserni on kirjannut tilikauden aikana luottotappioita yhteensä 0,8 miljoonaa euroa (0,2). Myyntisaamisiin ei sisälly merkittäviä luottoriskikeskittymiä asiakaskannan hajaantuneisuuden vuoksi. Tilinpäätöspäivänä luottoriskille alttiina oleva enimmäismäärä vastaa myyntisaamisten kokonaismäärää. Konserni ei ole vastaanottanut myyntisaamisiin kohdistuvia vakuuksia.

Myyntisaamiset valuutoittain

Milj. euroa	2023	2022
EUR	51,4	52,6
USD	11,4	5,2
KRW	4,1	3,2
NOK	3,9	6,2
JPY	3,4	3,1
GBP	3,1	3,7
SEK	2,8	3,3
Muut valuutat	14,0	12,1
Yhteensä	94,1	89,4

1.2.4 Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot

Milj. euroa	2023	2022
Ennakkoon saadut lentolipputulot	394,8	356,4
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	66,7	51,3
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	32,5	27,9
Muut erät	12,8	16,4
Yhteensä	506,7	452,0

Suurin osa myynnin siirtoveloista ja myynnistä saaduista ennakoista ovat sopimukseen perustuvia velkoja, joista maksut asiakkailta on saatu ennen kuin Finnair täyttää suoritevelvoitteen. Myynnistä saatuihin ennakkomaksuihin 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. Muut erät sisältävät pääosin lahjakorttivelkoja ja velkoja lentoyhtiöille, jotka ovat mukana Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivassa Siberian Joint Business -yhteishankkeesta sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivassa Atlantic Joint Business -yhteishankkeesta.



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

1.2.5 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2023	2022
Vuokratuotot	95,3	118,8
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	13,4	6,8
Muut tuotot	21,8	27,9
Yhteensä	130,5	153,5

Liiketoiminnan muut tuotot vähenivät vertailukauteen verrattuna johtuen Eurowings Discoverin kanssa sovitun wet lease -järjestelyn päättymisestä tilikauden 2023 ensimmäisen neljänneksen aikana. Käyttöomaisuuden myyntivoitot koostuvat pääosin kahden A320 ja seitsemän A321 vuokrattuna olleen koneen ostosta.

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**

Finnair liiketoiminnan kulut kasvoivat vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin sekä pidentyneiden Aasian-reittien myötä. Finnair jatkoi kustannustehostustoimiaan vuonna 2023.

1.3.1 Liiketoiminnan kulut valuutoissa

Milj. euroa	2023	2022
EUR	1 774,4	1 490,1
USD	971,9	1 092,3
Muut valuutat	181,3	128,3
Yhteensä	2 927,5	2 710,6

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.3.2 Matkustaja- ja maapalvelut

Milj. euroa	2023	2022
Maapalvelukulut	178,8	158,3
Valmismatkatuotannon kulut	115,4	88,9
Catering-kulut	57,3	45,0
Muut matkustajapalvelut	62,7	55,8
Yhteensä	414,1	348,0

i = Osion sisältö

1.3.3 Kiinteistö-, IT- ja muut kulut

Milj. euroa	2023	2022
IT-kulut	67,2	63,9
Kiinteistökulut	21,9	20,6
Muut kulut	22,9	39,2
Yhteensä	112,1	123,7

Kiinteistö-, IT- ja muut kulut muodostuvat pääosin kiinteistä kuluista.

Tilintarkastuspalkkiot

Milj. euroa	2023	2022
Tilintarkastuspalkkiot	0,6	0,6
Veroneuvonta	-	-
Muut palkkiot	0,2	0,0
Yhteensä	0,9	0,6

KPMG Oy Ab:n tilintarkastuspalkkioihin sisältyi palkkioita tilintarkastuksesta 614 tuhatta euroa (466) ja tilintarkastajan lausunnoista 9 tuhatta euroa (127). Muut kuin tilintarkastuspalvelut Finnair-konsernin yhtiöille olivat 239 tuhatta euroa (3).

1.3.4 Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat

Milj. euroa	2023	2022
Luottokorttimaksujen pidätykset	57,0	57,0
Vaihto-omaisuus	32,2	31,1
Lentokaluston huolto	9,5	7,4
Lentopolttoaineet	9,3	6,6
Kapasiteettivuokrasaamiset	7,0	6,4
Arvonlisäverosaamiset	3,7	2,1
Korot ja muut rahoituserät	2,3	1,5
Muut erät	13,6	9,8
Yhteensä	134,6	122,0

Luottokorttimaksujen pidätykset liittyvät lentolippujen myynnistä kertyneihin käteisvaroihin, jotka ovat luottokorttimaksuvälittäjien hallussa.

1.3.5 Muut velat

Milj. euroa	2023	2022
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	50,4	50,9
Matkustaja- ja maapalvelut	38,1	34,8
Lentokaluston huolto	22,2	14,0
Myynti-, markkinointi- ja jakelukuluihin liittyvät velat	17,1	13,8
Korot ja muut rahoituserät	8,2	9,0
Muut erät	31,2	21,9
Yhteensä	167,1	144,4



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

1.3.6 Varaukset

A

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.

Yleensä 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 sovitua 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 määrätellyn palautusvelvoitteen ja huoltokomponenttien tämänhetkisen kunnan erotuksena. Varausta kerrytetään 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 kurssimuutoksista johtuen.

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 vuokrasopimuksen alkamispäivänä huoltovarausten, joka lasketaan osaksi käyttöoikeushyödykkeen hankintamenoa. Vastaavasti, lentokoneen käytöstä riippuvia kustannuksia ei lasketa osaksi käyttöoikeushyödykkeen arvoa, vaan ne kirjataan yllä esitettyjen periaatteiden mukaisesti.

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

I

Lentokaluston huoltovaraukset

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

Milj. euroa	Lento- kaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2023	Lento- kaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2022
Varaus kauden alussa	246,7	5,0	251,7	195,9	3,8	199,8
Uudet varaukset	49,1	1,2	50,3	56,1	4,8	60,9
Käytetyt varaukset	-58,9	-2,8	-61,7	-16,6	-2,6	-19,2
Puretut varaukset	-2,3	-0,6	-2,9	-3,1	-1,0	-4,2
Käyttöoikeus- omaisuuden palautusvaraukset	-0,3	-	-0,3	-0,9	-	-0,9
Siirrot erien välillä	-90,8	-	-90,8	-	-	-
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	7,8	-	7,8	6,4	-	6,4
Kurssierot	-7,1	-	-7,1	8,8	-	8,8
Yhteensä	144,2	2,9	147,1	246,7	5,0	251,7
Joista pitkäaikaista	118,3	0,8	119,0	178,7	1,4	180,1
Joista lyhytaikaista	25,9	2,1	28,1	68,0	3,6	71,7
Yhteensä	144,2	2,9	147,1	246,7	5,0	251,7

A = Laadintaperiaatteet
I = Keskeiset tilinpäätösarviot

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2035 mennessä. Huoltovarauksista siirrettiin 90,8 miljoonaa euroa ostettujen vuokralentokoneiden hankintamenoa vastaan. Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 125,9 miljoonaa euroa (186,4) sisältää varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 6,9 miljoonaa euroa (6,3), jotka pääosin koostuvat saaduista vuokravakuuksista.

1.3.7 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

Finnair käyttää vaihtoehtoisia tunnuslukuja sisäisessä raportoinnissaan konsernin ylimmälle operatiiviselle päätöksentekijälle eli Finnairin johtoryhmälle. Luvut ovat Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja tunnuslukuja, joita Finnair käyttää kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä eri kausien välillä. Vaihtoehtoiset tunnusluvut eivät korvaa IFRS:n mukaisia tunnuslukuja vaan niitä tulee tarkastella yhdessä IFRS-tilinpäätökseen perustuvien tunnuslukujen kanssa.

Vertailukelpoiseen liikelutokseen ei sisällytetä pääsääntöisesti Yhdysvaltain dollareissa arvostettavien ja maksettavien lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomia valuuttakurssimuutoksia eikä suojauslaskennan ulkopuolisten, suojaustarkoituksessa tehtyjen johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia. Nämä valuuttakurssi- ja käyvän arvon muutokset huomioidaan vertailukelpoisessa tuloksessa vasta kun ne realisoituvat. Näiden lisäksi vertailukelpoisessa liikelutoksessa ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, arvonalentumisia sekä uudelleenjärjestelykuluja.

Milj. euroa	Liiketulos	2023 Vertailukel- poisuuteen vaikuttavat erät	Vertailu- kelpoinen liiketulos	Liiketulos	2022 Vertailukel- poisuuteen vaikuttavat erät	Vertailu- kelpoinen liiketulos
Liikevaihto	2 988,5	-	2 988,5	2 356,6	-	2 356,6
Liiketoiminnan muut tuotot	130,5	-13,5	117,0	153,5	-6,8	146,7
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-498,1	-	-498,1	-449,6	2,5	-447,1
Polttoainekulut	-898,9	-0,7	-899,6	-835,1	-0,9	-836,0
Kapasiteettivuokrat	-107,2	-	-107,2	-102,5	-	-102,5
Lentokaluston huoltokulut	-200,1	-7,1	-207,2	-192,4	8,8	-183,6
Liikennöimismaksut	-233,8	-	-233,8	-206,5	-	-206,5
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-117,1	-	-117,1	-103,1	-	-103,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-414,1	-	-414,1	-348,0	-	-348,0
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-112,1	0,1	-111,9	-123,7	0,4	-123,3
EBITDA	-	-	516,5	-	-	153,2
Poistot ja arvonalentumiset	-346,2	13,7	-332,6	-349,8	32,7	-317,1
Liiketulos	191,4	-7,5	184,0	-200,6	36,6	-163,9

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät 7,1 miljoonan euron voiton lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomasta valuuttakurssimuutoksesta, 13,5 miljoonan euron voiton pääosin yhdeksän vuokratun lentokoneen ostosta ja 13,7 miljoonan euron alaskirjauksen liittyen lentokenttäalueella sijaitsevan lentokoneiden huoltohallin ja sen maa-alueen vuokrasopimuksiin.



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

1.3.8 Palkitseminen

1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut

A 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 määrättyä aikana.

Ansaitut, tavoitteiden täyttymistä ja voimassa olevaa työsuhdetta edellyttävät osakeperusteiset palkkiot, jotka sitouttavat työntekijän useammaksi vuodeksi konserniin, jaksetetaan koko oikeuden syntymisjaksolle. Palkkiot kirjataan kokonaisuudessaan omana pääomana maksettavaksi osakeperusteiseksi liiketoimeksi, kun osakkeina tilittävästä määrästä on vähennetty verot. Palkkiot perustuvat Finnairin osakkeen markkinahintaan niiden myöntämispäivänä ja kirjataan henkilöstökulukuksi vaadituille palvelusvuosille ja vastaavasti omaan pääomaan. Veroviranomaiselle työntekijän puolesta tilittävä vero perustuu Finnairin osakkeen luovutushetken markkinahintaan ja se kirjataan oman pääoman vähennyksenä. Jos palkkio sisältää osuuden, joka maksetaan rahana, se kirjataan rahana maksettavana järjestelynä. Rahana maksettavan palkkion arvostus perustuu Finnairin osakkeen markkinahintaan tilinpäätöshetkellä, ja siitä aiheutuva kulu kirjataan henkilöstökulukuksi vaadituille palvelusvuosille ja velaksi maksuhetken saakka.

Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet

Irtisanomisetuuksia 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 irtisanoutumisen edistämiseksi tehty tarjous, irtisanomisetuus määritetään perustuen niiden henkilöiden lukumäärään, joiden odotetaan hyväksyvän tarjouksen.

Ks. eläkkeisiin liittyvät laadintaperiaatteet liitetiedosta 1.3.8.2 Eläkkeet. **A**

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut

Milj. euroa	2023	2022
Palkat ja palkkiot	348,6	297,3
Maksupohjaiset järjestelyt	61,7	55,4
Etuuspohjaiset järjestelyt	8,3	11,4
Eläkekulut yhteensä	70,0	66,8
Muut sosiaalikulut	16,3	31,6
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	435,0	395,7
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	30,5	27,6
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	26,0	19,0
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	6,5	7,3
Yhteensä	498,1	449,6

Finnairin henkilöstölleen maksamat kokonaispalkkiot muodostuvat kiinteästä peruspalkasta, lisistä, lyhyen ja pitkän aikavälin kannustimista sekä luontois- ja muista työsuhde-eduista.

Pitkän aikavälin Rebuild-kannustinohjelmassa kaudelle 1.7.2020–30.6.2023 työntekijällä oli mahdollisuus ansaita 1–2 kuukauden peruspalkkaa vastaavan summan Finnairin hallituksen asettamien tavoitteiden toteutuessa tai ylittyessä. Suoritusmittarit olivat samat kuin johtoryhmälle perustetussa Rebuild-kannustimessa, josta kerrotaan tämän liitteen osiossa Osakeperusteiset maksut. Ohjelmaan olivat oikeutettuja ne henkilöstöryhmät, jotka olivat sopineet henkilöstökulujen säästöihin liittyvistä toimenpiteistä.

A = Laadintaperiaatteet

Henkilöstölle on perustettu uusi pitkän aikavälin kannustinohjelma (Staff Incentive Plan) vuosille 2023–2025, joka laadittiin osana kustannussäästöohjelmaa vuonna 2022. Kannustinjärjestelmä palauttaa työntekijälle puolet henkilöstöryhmän tekemistä, yhden vuoden pysyvistä säästöistä Finnairin hallituksen asettaman kannustinjärjestelmän tavoitteen toteutuessa.

Konsernin lyhyen aikavälin ja edellä mainituista pitkän aikavälin kannustimista kirjattujen palkkioiden yhteismäärä ilman sosiaalikuluja vuonna 2023 oli 19,1 miljoonaa euroa (10,0). Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut sisältävät kertaluonteisia henkilöstöön liittyviä uudelleenjärjestelykuluja 2,5 miljoonaa euroa vertailukaudella, raportointikaudella näitä kuluja ei ollut.

Voittopalkkio (henkilöstörahasto)

Finnairilla on käytössä voittopalkkiojärjestelmä, johon ohjataan osa Finnairin voitosta. Rahastoon ohjattava voittopalkkioerä määräytyy hallituksen asettamien tavoitteiden pohjalta. Kaikki Finnairin työntekijät ovat oikeutettuja voittopalkkiojärjestelmään toimitusjohtajaa, muita johtoryhmän jäseniä ja osakepalkkiojärjestelmän piirissä olevia henkilöitä lukuun ottamatta. Tilikausille 2021–2023 ei ole asetettu tavoitteita voittopalkkiojärjestelmälle.

Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat

Milj. euroa	2023	2022
Lomapalkat	72,4	66,8
Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat	44,1	44,4
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat yhteensä	116,5	111,2

Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat sisältävät lähinnä ennakonpidätysvelat sekä lakisääteisiin henkilösivukuluihin ja henkilöstön palkitsemiseen liittyviä velkoja. Muihin pitkäaikaisiin velkoihin sisältyy 1,5 miljoonaa euroa henkilöstön pitkän aikavälin kannustimesta, vertailukaudella pitkäaikaisia velkoja ei ollut. Lisäksi tilinpäätöksen varauksiin (ks. 1.3.6 Varaukset) sisältyy henkilöstön uudelleenjärjestelyihin liittyviä varauksia yhteensä 0,2 miljoonaa euroa (2,3).

Johdon palkat ja palkkiot

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkat ja palkkiot

Tuhatta euroa	Toimitusjohtaja Topi Manner	Johtoryhmä	Yhteensä 2023	Toimitusjohtaja Topi Manner	Johtoryhmä	Yhteensä 2022
Kiinteä palkka	771	2 050	2 820	734	1 712	2 446
Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot	372	1 057	1 428	-	-	-
Luontoisedut	19	92	111	20	105	125
Pitkän aikavälin kannustimet (osakepalkkiot)	756	1 651	2 407	287	789	1 076
Lakisääteinen eläke*	189	519	708	124	298	421
Maksupohjainen lisäeläke	-	32	32	-	20	20
Yhteensä	2 106	5 401	7 507	1 165	2 923	4 088

* Lakisääteinen eläke sisältää Suomen lakisääteisen eläkejärjestelmän Tyeliin liittyvät työnantajamaksut.

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten palkkiot on esitetty suoriteperusteisina. Osakepalkkiot liittyvät johdon pitkän aikavälin osakesäästöohjelmiin, ja niiden kuluvaikutus jaksottuu IFRS 2:n mukaisesti oikeuden syntymisjaksolle aina osakkeiden luovutukseen 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.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Vuoden 2020 aikana toteutetun osakeannin myötä EU-komissio asetti toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkitsemiselle rajoitteita vuosille 2020–2022. Rajoitteet koskivat toimitusjohtajalle ja johtoryhmälle maksettavia kannustinpalkkioita sekä heidän kiinteään palkitsemiseensa liittyviä muutoksia vuosina 2020–2022. Tämän seurauksena Finnairin hallitus päätti perua vuosien 2018–2020, 2019–2021 ja 2020–2022 pitkän aikavälin kannustinohjelmat sekä vuosien 2020–2022 lyhyen aikavälin kannustinohjelmat toimitusjohtajan ja johtoryhmän osalta. Peruuntuneiden kannustinohjelmien tilalle perustettiin uusi pitkän aikavälin osakeperusteinen Rebuild-kannustinohjelma toimitusjohtajalle ja johtoryhmälle kaudelle 7/2020–6/2023.

Johtoryhmän yhden jäsenen lisäeläkejärjestelyt on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Kyseisen johtoryhmän jäsenen eläkeikä on 63 vuotta. Eläkejärjestely on maksupohjainen.

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

Hallituspalkkiot

Hallitustyöskentelystä maksetut korvaukset, euroa	Yhteensä 2023	Vuosipalkkiot	Kokous-palkkiot	Luontoisedut	Yhteensä 2022
Hallitus	445 830	282 300	156 600	6 930	416 222
Alahuhta-Kasko Tiina	45 300	30 300	15 000	-	
Brewer Montie	56 834	32 700	22 800	1 334	
Erlund Jukka	47 100	32 700	12 000	2 400	
Jakosuo-Jansson Hannele	50 896	32 700	15 000	3 196	
Karvinen Jouko, 23.3.2023 asti	21 150	15 750	5 400	-	
Kjellberg Henrik	53 100	30 300	22 800	-	
Large Simon	53 100	30 300	22 800	-	
Pajumaa Minna, 24.3.2023 alkaen	34 725	22 725	12 000	-	
Strandberg Maija, 23.3.2023 asti	11 175	7 575	3 600	-	
Suvanto-Harsaae Sanna, 24.3.2023 alkaen	72 450	47 250	25 200	-	

Hallituspalkkiot on esitetty suoriteperusteisina. Hallitukselle maksetaan vuosipalkkion lisäksi kokouspalkkioita. Hallituksen jäsenet ovat oikeutettuja matkakustannusten korvaukseen Finnairin yleisen matkustussäännön mukaisesti. Lisäksi hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on rajoitettu oikeus lentolippuetuun Finnairin henkilöstölippuohjesäännön hallituksen jäseniä koskevan ohjeistuksen mukaisesti. Lentoliput ovat hallituksen jäsenille Suomessa verotettavaa tuloa (ks. ylläolevasta taulukosta luontoisedut).

Osakeperusteiset maksut

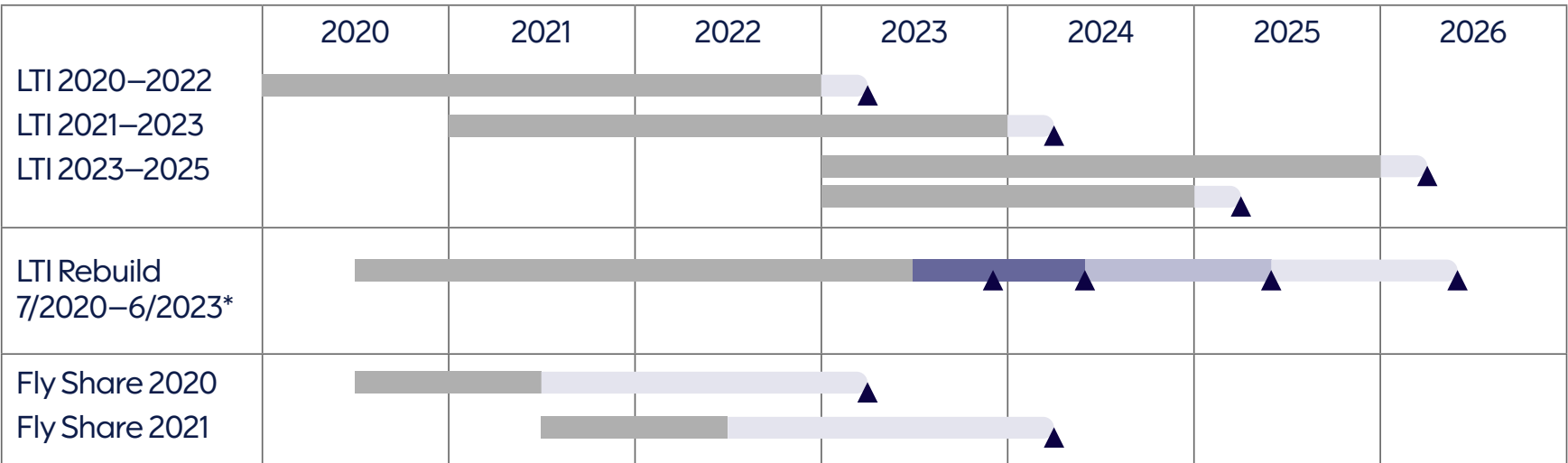
Konsernilla on osakeperusteisia henkilöstön kannustinjärjestelmiä, joiden luonnetta ja vaikutuksia on kuvattu tässä liitetiedossa. Tarkemmat kuvaukset järjestelmistä on annettu palkitsemisraportissa.

Finnair Oyj:n osakepalkkiojärjestelmät

Hallituksen niin päättäessä Finnairilla käynnistyy vuosittain suoriteperusteinen, osakepohjainen pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä rajoitetulle määrälle johtoa ja asiantuntijoita. Järjestelyn tarkoitus on kannustaa heitä työskentelemään pitkällä aikavälillä omistaja-arvoa lisäten ja sitouttaa heitä entisestään yhtiöön. Ohjelmien suunnittelussa on huomioitu valtion palkitsemisohjeet.

Vuosittain alkavat rullaavat ohjelmat pitävät sisällään kolmen vuoden ansaintajakson. Mahdollinen kannustinpalkkio toimitetaan osakkeina osallistujille yhdessä erässä ansaintajaksoa seuraavana vuonna, ja osakkeet ovat osallistujien vapaasti käytettävissä toimituksen jälkeen, pois lukien Rebuild-

Finnairin osakeperusteiset kannustinohjelmat



■ Ansainta-/säätöjakso ■ Rajoitusaika ▲ Osakkeiden luovutus

* Yhteenlasketut kannustinpalkkiot eivät minään vuonna saa ylittää 120 % vuotuisesta peruspalkasta, mahdollinen ylimenevä osuus siirtyy vuodelta 2023 seuraaville vuosille.

osakepalkkiojärjestelmä, jossa ansaintajakso päättyi kesäkuussa 2023 ja ansaittu, vuoden 2023 osuus palkkiosta maksettiin vuoden loppupuoliskolla.

Johtoryhmän jäsenen odotetaan kerryttävän ja saavuttamisen jälkeen ylläpitävän kiinteän vuosipalkkansa määrää vastaavaa osakeomistusta niin kauan kuin hän on johtoryhmän jäsen. Maksettavat kokonaiskannustinpalkkiot (sisältävät sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät minään vuonna voi ylittää 120 % henkilön vuosittaisesta peruspalkasta.

Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategisiin tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin. Tilikaudella ohjelman 2020–2022 tavoitteet jäivät toteutumatta. Vertailukaudella vuosia 2019–2021 koskevan ohjelman suoritussmittarit toteutuivat 54-prosenttisesti, tavoitetason ollessa 100 % ja maksimin 200 %.

Kokonaisuutena ohjelmista kirjattiin tilikaudelle 2023 kuluja yhteensä 3,8 miljoonaa euroa (0,9). Arvio määrästä, joka odotetaan siirrettävän veroviranomaisille työntekijän verovelvoitteen täyttämiseksi, on 3,4 miljoonaa euroa (3,0). Osakepalkkioista aiheutuva kulu kirjataan henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin ja sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon, paitsi rahana maksettava osuus Rebuild-ohjelmasta työsuhte-etuuksiin liittyviin velkoihin.

Rebuild-osakepalkkiojärjestelmä 7/2020–6/2023

Vuonna 2020 Finnairin hallitus päätti uudesta osakeperusteisesta jälleenrakennuskannustimesta, Rebuild-ohjelmasta toimitusjohtajalle ja muulle johtoryhmälle. Ohjelma kattaa ansaintajakson 7/2020–6/2023 ja ohjelman on tarkoitus jäädä kertaluonteiseksi. Mahdollinen palkkio maksetaan rahan ja osakkeiden yhdistelmänä, mikäli hallituksen asettamat tavoitteet täyttyvät.

Mikäli toimitusjohtajan tai johtoryhmän osalta yhteenlaskettu muuttuva palkitseminen kaikista kannustinohjelmista ylittää 120 % peruspalkasta kyseisenä vuonna, siirtyy Rebuild-palkkion maksu ylittävältä osalta seuraavalle vuodelle niin, että minään yksittäisenä vuotena yhteenlasketut kannustinpalkkiot eivät ylitä 120 % peruspalkasta. Ohjelmasta aiheutuvat kulut jaksetaan oikeuden syntymisen ja kunkin osake-erän luovutuksen väliselle ajalle. Myöntämispäivä on ansaintajakson alussa, koska palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana osakkeina.

Rebuild-ohjelman palkkiomahdollisuudet määritettiin osakemääräisenä suhteessa osallistujien vuosittaiseen peruspalkkaan ohjelman alussa. Mikäli ohjelman suoritustavoitteet täyttyisivät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio olisi yhteensä 180 % hänen vuosittaisesta peruspalkastaan. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritustavoitteet olisivat toteutuneet täysimääräisesti, osakkeina maksettava kannustinpalkkio olisi ollut yhteensä 360 % vuosittaisesta peruspalkasta. Ohjelman tavoitteet toteutuivat 69,5-prosenttisesti täysimääräisestä tavoitteesta.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● Konsernitiilinpäätöksen 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

Osakkeina määritellystä kokonaispalkkiosta vähennettiin ensin määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa palkkiosta maksettavaa veroa. Nettopalkkio maksettiin yhtiön hallituksen päättämässä suhteessa rahan ja osakkeiden yhdistelmänä. Vuoden 2023 aikana ennen osakkeiden luovutusta toteutetun merkintäoikeusannin yhteydessä Rebuild-ohjelman osakeallokaatiomäärää oikaistiin hallituksen päätöksen mukaisesti, jotta ohjelmien palkkiomahdollisuuksien arvo säilyisi.

Suoritusmittarit määritettiin sekä koko kolmen vuoden ansaintajaksolle että vuosittain kolmelle 12 kuukauden pituisille välijaksolle:

- 7/2020–6/2021: vertailukelpoinen EBITDA (paino 40 %), velkaantumisaste (paino 40 %), tapaturmataajuus (paino 10 %) ja polttoainetehokkuus (paino 10 %),
- 7/2021–6/2022: vertailukelpoinen EBIT (paino 60 %), liikevaihto (paino 20 %), henkilöstön lähtövaihtuvuus (paino 10 %) ja polttoainetehokkuus (paino 10 %) sekä
- 7/2022–6/2023: vertailukelpoinen EBITDA (paino 40 %), nettosuositelutulos (NPS, paino 40 %), tapaturmataajuus (paino 10 %) ja henkilöstön lähtövaihtuvuus (paino 10 %).

Koko kolmen vuoden jaksolle suoritusmittarina oli operatiivinen kassavirta, joka toimi koko ohjelman kertoimena (0-2), mikä tarkoitti, että määritetty kynnystaso oli saavutettava, jotta ohjelman kautta voittiin ylipäättänsä maksaa palkkiota.

Muut pitkän aikavälin osakepalkkiojärjestelmät

Käynnissä on kaksi osakepalkkio-ohjelmaa (2021–2023 sekä 2023–2025, jossa on kaksi ansaintakautta 2023–2024 ja 2023–2025). Vuonna 2022 ei käynnistetty uutta ohjelmaa Ukrainan sodan aiheuttamien jatkuvien liiketoimintaympäristömuutosten takia.

Vuosittain alkavat, rullaavat ohjelmat pitävät sisällään kolmen vuoden ansaintajakson, poikkeuksen muodostaa 2023–2025 ohjelman kaksivuotinen ansaintajakso. Mahdollinen kannustinpalkkio toimitetaan osakkeina osallistujille yhdessä erässä ansaintajaksoa seuraavana vuonna, ja osakkeet ovat osallistujien vapaasti käytettävissä toimituksen jälkeen.

Ohjelmien palkkiomahdollisuudet määritetään osakemääräisenä suhteessa osallistujien vuosittaiseen peruspalkkaan kunkin ohjelman alussa, jolloin suoritusjakson aikaiset muutokset osakekurssissa vaikuttavat palkkiomahdollisuuden euromääräiseen arvoon. Mikäli ohjelman suoritustavoitteet täyttyvät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 20 % hänen vuosittaisesta peruspalkastaan. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritustavoitteet toteutuvat täysimääräisesti, osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 60 % vuosittaisesta peruspalkasta. Muiden avainhenkilöiden kannustinpalkkioiden enimmäistaso on 20–50 % henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Vuoden 2023 aikana toteutetun merkintäoikeusannin yhteydessä vuosia 2021–2023 ja 2023–2025 koskevien ohjelmien osakeallokaatiomääriä korjattiin 6,32-kertaisiksi, jotta ohjelmien palkkiomahdollisuuksien arvo säilyisi näissä meneillään olevissa ohjelmissa.

Yksittäiselle osallistujalle maksettavat kokonaiskannustinpalkkiot (sisältäen sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät minään vuonna voi ylittää 120 % henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Kannustinpalkkiona maksettavien osakkeiden määrä on ilmaistu ennen veroja. Maksettavista osakkeista vähennetään määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa kannustinpalkkiosta maksettavaa ansiotuloveroa. Vuoden 2020 aikana toteutetun osakeannin myötä EU-komission asettamien rajoitteiden mukaisesti Finnairin hallitus päätti perua vuosien 2018–2020, 2019–2021 ja 2020–2022 pitkän aikavälin kannustinohjelmat toimitusjohtajan ja johtoryhmän osalta.

Ohjelmille määritetyt suoritusmittarit ovat:

- 2020–2022 ohjelma: osakekohtainen tulos (EPS, paino 50 %) sekä yksikkökustannus (CASK, paino 50 %) kiinteillä valuutoilla ja polttoaineen hinnalla,
- 2021–2023 ohjelma: osakekohtainen tulos (EPS, paino 45 %), yksikkökustannus (CASK, paino 45 %) kiinteillä valuutoilla ja polttoaineen hinnalla sekä polttoainetehokkuus (paino 10 %) sekä
- 2023–2025 ohjelma: liiketulos.

Ohjelmista aiheutuvat kulut jaksetetaan oikeuden syntymisjaksolle, joka on kolme vuotta. Myöntämispäivä on ansaintajakson alussa, koska palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana osakkeina.

	2020–2022	Rebuild 2020–2023	2021–2023	2023–2025	Yhteensä
Myöntämispäivä	7.2.2020	9.10.2020	26.1.2021	23.1.2023	
Myöntämispäivän käypä arvo, euroa*	0,1759	0,0663	0,1049	0,0856	
Järjestelmän piiriin kuuluvien henkilöiden lukumäärä tilikauden lopussa	-	6	52	66	
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut yhteensä (miljoonaa euroa)	-	1,8	-	2,0	3,8
josta osakkeina toteutettavat (veroilla vähennettynä)	-	0,8	-	2,0	2,9
josta rahana toteutettavat	-	0,9	-	-	0,9
Osakeperusteisista maksuista aiheutuva velka yhteensä	-	0,5	-	-	0,5
Myönnetyt osakkeet, miljoonaa osaketta**	-	66,5	38,5	96,6	201,6

* Myöntämispäivän käypä arvo 2020–2022 ohjelmassa on oikaistu tilikausilla 2020 ja 2023 toteutettuihin merkintäoikeusanteihin sisältyneillä ilmaiselementeillä ja muut ohjelmat on oikaistu tilikaudella 2023 toteutettuun merkintäoikeusantiin sisältyneellä ilmaiselementillä.

** Tilikaudella 2023 toteutetun merkintäoikeusannin yhteydessä 2020–2023 Rebuild, 2021–2023 ja 2023–2025 ohjelmien osakeallokaatiomääriä oikaistiin hallituksen päätöksen mukaisesti, jotta ohjelmien palkkiomahdollisuuksien arvo säilyisi näissä meneillään olevissa ohjelmissa. 2020–2022 ja 2021–2023 ohjelmat peruttiin toimitusjohtajan ja johtoryhmän osalta.

Henkilöstön FlyShare -osakesäästöohjelma

Finnairin henkilöstölle tarkoitesta osakesäästöohjelmasta FlyShare on käynnissä viimeisen ohjelman säästökausi. Tilikaudella 2022 Finnairin hallitus päätti lakkauttaa uusien FlyShare-ohjelmien käynnistämisen osana säästöohjelmaa.

Ohjelmassa oli yhden vuoden säästöjakso, jota seurasi kahden vuoden rajoitus aika. Ohjelmassa työntekijälle tarjottiin mahdollisuus säästää osuus palkastaan ja sijoittaa se Finnairin osakkeisiin. Enimmäissäästön määrä oli 8 % ja vähimmäissäästön 2 % kunkin osallistujan kunkin kuukauden bruttopalkasta. Osakkeita ostettiin kertyneillä säästöillä markkinahintaan neljännesvuosittain Finnairin osavuosikatsausten julkistamispäivien jälkeen.

Ohjelma kestää kolme vuotta, ja Finnair antaa ohjelmaan osallistuneille työntekijöille yhden osakkeen kutakin kahta säästökaudella ostettua ja pidettyä osaketta kohden ohjelman päätyttyä. Nämä lisäosakkeet ovat saajalleen verotettavaa tuloa. Maksettavista osakkeista vähennetään määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa niistä maksettavaa ansiotuloveroa. Lisäosakkeiden vaikutus jaksetetaan kuluksi oikeuden syntymisjaksolle aina osakkeiden luovutukseen asti.

FlyShare-osakesäästöohjelmista kirjattiin tilikaudelle 2023 kulua yhteensä 0,7 miljoonaa euroa (0,9). Arvio määrästä, joka odotetaan siirrettävän veroviranomaisille työntekijän verovelvoitteen täyttämiseksi, on 0,3 miljoonaa euroa (0,9). Osakesäästöohjelmasta aiheutuva kulu kirjataan henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin ja sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

• Konsernitiilinpäätöksen 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

1.3.8.2 Eläkkeet

A Etuus- 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. Työsuoritukseen perustuvana menona henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin kirjataan tilikauden työsuorituksella ansaitun etuuspohjaisen eläkejärjestelyn nykyarvo. Etuuspohjaisista eläkejärjestelyistä merkitään taseeseen velaksi veloitteen raportointikauden päättymispäivän nykyarvo, josta vähennetään järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo. Etuuspohjaisista järjestelyistä johtuvan veloitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaattikkojen vuosittaisiin laskelmiin, joissa käytetään ennakoituun etuus oikeusyksikköön perustuvaa menetelmää (projected unit credit method). 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. Kokemuserusteista tarkistuksista ja vakuutusmatemaattisten oletusten muutoksista johtuvat vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot kirjataan muiden laajan tuloksen erien kautta oman pääoman hyvitykseksi tai veloitukseksi sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät. Jos etuuspohjaiseen järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo on suurempi kuin rahastoitujen veloitteiden nykyarvo, näiden nettosumma esitetään konsernin taseessa eläkesaamisina. **A**

I Eläkevelvoitteet

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 herkkyyshanalyysi vakuutusmatemaattisten olettamien muutosten vaikutuksista. **I**

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. Yhdellä johtoryhmän jäsenellä on maksupohjainen vanhuuseläkettä koskeva lisäeläkejärjestely, joka on hoidettu eläkevakuutusyhtiössä. Tämän johtoryhmän jäsenen eläkeikä on 63 vuotta.

Konsernin kotimaisten yhtiöiden muu lisäeläketurva on järjestetty pääsääntöisesti Finnairin Eläkesäätiössä, jossa eläkejärjestelyt ovat etuuspohjaisia. Lisäeläketurva kattaa vanhuusajan lisäeläketurvaa ja työkyvyttömyyseläketurvaa työeläkelain mukaisen eläketurvan ylittävältä osalta. Lisäeläketurvan mukainen perhe-eläketurva koskee rajatusti viimeistään 1.1.2005 vanhuuseläkkeelle siirtyneitä eläkkeensaajia sekä aiemmin Finnair Oyj:n perhe-eläkesäännön mukaisia etuudensaajia, jotka siirtyivät eläkesäätiön vastuulle 31.12.2015. Eläkesäätiön vanhuuseläketurvan mukainen toimintapiiri on ollut muiden työntekijöiden osalta suljettuna 1.2.1992 lukien ja 1.1.2010 lukien liikennelentäjiltä. Liikennelentäjät, joiden työsuhde on alkanut 1.1.2010 ja 31.5.2021 välisenä aikana, ovat kuuluneet vain ammatillisen työkyvyttömyyseläketurvan piiriin, mikäli he eivät olleet siirtyneet työnantajan tarjoamaan korvaavaan työhön. Kokonaisuudessaan eläkesäätiön toimintapiiri on suljettu 31.5.2021.

Finnairiin vuonna 2015 ja sen jälkeen palkatuilla liikennelentäjien vanhuuseläketurva on maksuperusteinen ja järjestetty henkivakuutusyhtiössä. Lisäeläketurviin liittyy myös rajatusti vapaakirjaoikeus ja eläkesäätiön vapaakirjan nostoikä on sidottu vuonna 2017 voimaan tulleen työeläkelain mukaisen eläkeiän muutokseen tai työeläkelain mukaisen työkyvyttömyyseläketurvan mukaiseen tapahtumaan. Eläkesäätiön etuusperusteisen lisäeläketurvan perusteena olevia ansioita tai maksettavia lisäeläkkeitä ei tarkisteta eläkeindeksiin korotuksella vuodesta 2021 alkaen. Eläkesäätiön lisäeläkevastuu on suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. Lisäksi noin 500:lla Finnairin liikennelentäjällä on eläkesäätiön etuusperusteisen vanhuuseläketurvan lisäksi oikeus 55 vuotta täytettyään erilliseen henkivakuutusyhtiössä järjestettyyn maksuperusteiseen lisäeläkkeeseen, mikäli liikennelentäjä jatkaa työskentelyään liikennelentäjän tehtävässä yli 55 vuoden iän ja jää työstään vanhuuseläkkeelle.

A = Laadintaperiaatteet

I = Keskeiset tilinpäätösarviot

Kuvaus olennaisimmista riskeistä

Varojen volatiilisuus: Järjestelyyn kuuluvista varoista osa on sijoitettu osakemarkkinoille, joihin lyhyen aikavälin tarkastelussa liittyy tuotto- ja volatiliiteettiriski, 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. Veloitteen 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.

Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt

Milj. euroa	2023	2022
Tuloslaskelman etuuspohjainen eläkekulu määräytyy seuraavasti		
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	3,8	6,2
Takautuvaan työsuoritukseen perustuvat menot	4,4	5,3
Järjestelyjen supistamiset	-	-0,1
Henkilöstökuluihin sisältyvät eläkekulut yhteensä	8,3	11,4
Nettokorkomenot ja kurssierot	-4,4	-0,6
Tulosvaikutteiset kulut yhteensä	3,8	10,8

Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset etuuspohjaisista eläkkeistä		
Kokemuseräiset oikaisut	-5,7	1,5
Muutokset taloudellisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	15,2	-86,4
Järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotto	-21,1	34,9
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	-11,6	-49,9

Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, eläkesäätiö	3 893	4 258
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, muut etuuspohjaiset järjestelyt	51	53

Taseessa esitetyt erät

Milj. euroa	2023		2022	
	Eläke-saamiset	Eläke-velvoitteet	Eläke-saamiset	Eläke-velvoitteet
Rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo	-260,6	-5,9	-263,2	-1,1
Järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo	388,5	5,1	383,3	0,5
Eläkesaamiset (+) / eläkevelvoitteet (-) taseessa	128,0	-0,8	120,0	-0,7

Eläkesaamiset ovat 128,0 miljoonaa euroa (120,0), josta 127,9 miljoonaa euroa (119,7) liittyy eläkesäätiön tarjoamiin eläke-etuuksiin ja 0,1 miljoonaa euroa (0,4) muihin lisäeläkejärjestelyihin. Eläkevelvoitteet 0,8 miljoonaa euroa (0,7) liittyvät muihin lisäeläkejärjestelyihin. Muutos tilikauden 2023 aikana johtuu pääosin diskonttokoron muutoksesta 3,01 prosenttiin (3,69 %), järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotosta ja kokemuseräisistä tarkistuksista.



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

Eläkevelvolitteiden muutokset

Milj. euroa	2023	2022
Järjestelyyn kuuluvat velvoitteet kauden alussa	264,4	361,2
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	3,3	5,7
Aikaisempaan työsuoritukseen perustuvat menot	4,4	5,3
Järjestelyjen supistamiset	-	-0,5
Korkokulut ja kurssierot	9,4	2,3
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset	17,2	12,8
Muutokset vakuutusmatemaattisissa olettamissa	15,2	-86,4
Kokemusperäiset tarkistukset	-5,7	1,5
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut uudelleenarvostukset yhteensä	9,5	-84,9
Maksetut etuudet	-24,6	-24,8
Järjestelyyn kuuluvien velvoitteiden nykyarvo	266,5	264,4

Järjestelyyn kuuluvien varojen muutokset

Milj. euroa	2023	2022
Järjestelyyn kuuluvien varojen käyvät arvot tilikauden alussa	383,7	441,4
Hallintokulut	-0,5	-0,5
Järjestelyjen supistamiset	-	-0,4
Korkotuotot ja kurssierot	13,8	2,9
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset yhteensä	13,3	2,0
Varojen tuotto	21,1	-34,9
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	21,1	-34,9
Kannatusmaksut	0,1	0,0
Maksetut etuudet	-24,6	-24,8
Järjestelyyn kuuluvien varojen arvo tilikauden lopussa	393,7	383,7

Järjestelyyn kuuluvien varojen jakautuminen omaisuusryhmittäin

%	2023	2022
Pörssiosakkeet	14,8	12,2
Velkakirjat	56,7	59,7
Kiinteistöt	25,2	24,2
Muut	3,3	3,9
Yhteensä	100,0	100,0

Eläkejärjestelyn varoihin sisältyy Finnair Oyj:n osakkeita käyvältä arvoltaan 0,9 miljoonaa euroa (0,6) sekä konsernin käytössä olevat rakennukset käyvältä arvoltaan 22,0 miljoonaa euroa (13,0).

Etuus pohjaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset oletukset

%	2023	2022
Diskonttokorko %	3,01 %	3,69 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	0,90 %	0,60 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset %	0,00 %	0,00 %
Arvioitu jäljellä oleva työaika vuosina	8	8

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 laskentametoiteita 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 %	-5,2	-2,0 %	5,4	2,1 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	0,25 %	1,3	0,5 %	-1,3	-0,5 %
Elinikäolettaman muutos	1 vuosi	5,6	2,1 %	-	-

Eläkesäätiön tulee olla suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. Finnair ennakoii, että se ei maksa kannatusmaksua eläkesäätiölle vuoden 2024 aikana. Eläkevelvoitteen duraatio on 8 vuotta. Duraatio on laskettu käyttämällä diskonttokorkokantaa 3,01 %.



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

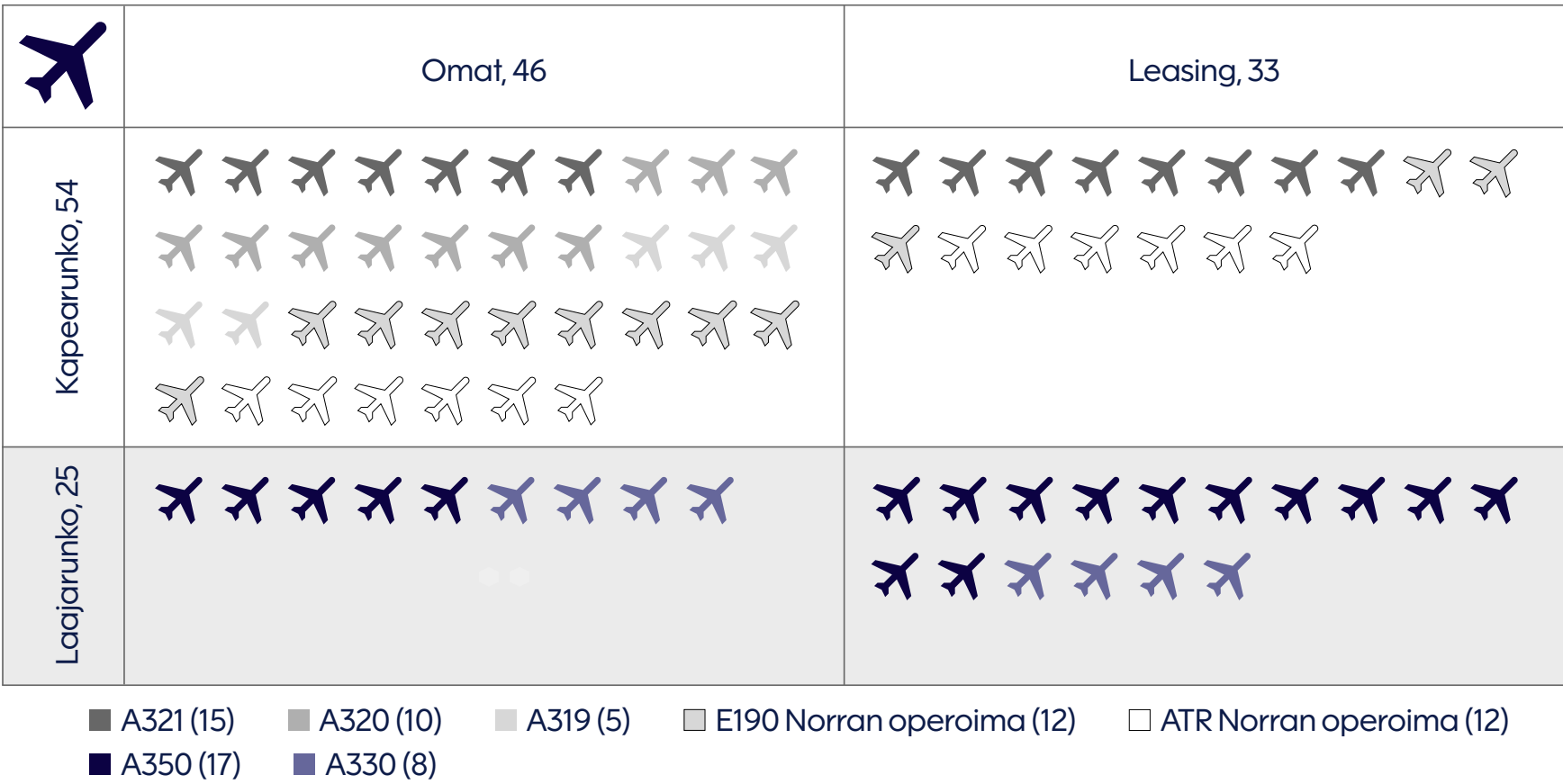
Tilintarkastuskertomus

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 oli tilikauden 2023 lopussa 46 (37) ja vuokrattuja 33 (43). Tilikauden aikana Finnair osti kaksi A320 ja seitsemän A321 vuokrattuna ollutta konetta. Kaikki lentokoneet olivat tilinpäätöshetkellä operatiivisessa käytössä.

Laivasto



Laivasto Finnairin taseessa

Milj. euroa	2023	2022	Muutos
Maksetut ennakot tulevasta laivastosta	95,8	111,2	-15,4
Omistetut lentokoneet	957,2	783,6	173,6
Käyttöoikeuslaivasto	775,0	932,9	-157,9
Laivasto yhteensä	1828,0	1827,6	0,4
Vuokrasopimusvelat laivastosta	940,3	1164,4	-224,1
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset laivastosta			
Tilikauden poistot omistetuista lentokoneista	-139,5	-120,9	-18,6
Tilikauden poistot käyttöoikeuslaivastosta	-156,9	-156,0	-0,9
Arvonalennukset omistetuista lentokoneista	-	-32,7	32,7

I = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet

2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus

A Laivasto ja muu käyttöomaisuus on merkitty taseeseen alkuperäiseen hankintamenoonsa poistoilla ja mahdollisilla arvonalentumisilla vähennettynä. Laivasto sisältää lentokoneita ja lentokoneiden ennakkomaksuja. Lentokoneiden hankintameno kohdistetaan erikseen koneen rungolle, matkustamokomponenteille, moottoreille ja huoltokomponenteille. Huoltokomponentteina käsitellään rungon raskashuollot, määräaikaishuollot, apuvoimalaitteiden huollot, laskeutumislaitteiston ja -siivikkeiden huollot sekä moottoreiden käyttöaikarajoitteisten osien huollot. Lentokoneen ja moottorin runko poistetaan lentokoneen taloudellisen vaikutusajan aikana. Huoltokomponentit poistetaan huoltojakson aikana. Matkustamokomponentit poistetaan niiden taloudellisen vaikutusajan aikana. Sekä omille että vuokratuille koneille tehdyt merkittävät uudistus- ja perusparannusinvestoinnit (modifikaatiot) kirjataan taseeseen erillisenä omaisuuseränä, ja poistetaan taloudellisen vaikutusajan aikana, joka vuorakoneilla voi korkeintaan olla vuorakauden loppuun. Korvattujen osien kirjanpitoarvo kirjataan pois taseesta. Lentokoneiden ennakkomaksut kirjataan osaksi laivastoa aineellisiin käyttöomaisuushyödykkeisiin. Ennakkomaksuihin liittyvät korkomenot aktivoidaan osaksi hankintamenoa siltä ajalta, kun Finnair rahoittaa niillä lentokoneen valmistusta. Lentokoneiden hankintaan 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 ennakkomaksuista. Muu käyttöomaisuus poistetaan sen taloudellisen pitoajan aikana. Aineeton omaisuus koostuu lähinnä tietokoneohjelmista ja liittymismaksuista. Liittymismaksuista ei tehdä poistoja. Hyödykkeiden luovutuksista ja käytöstä poistamisesta syntyvät voitot ja tappiot sisältyvät liiketoiminnan muihin tuottoihin ja kuluihin.

Taloudellinen vaikutusaika ja jäännösarvo

Laivaston ja muun käyttöomaisuuden 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 määräaikaishuollot, apuvoima- ja laskeutumislaitteiston huollot, työntövoiman käntölaitteet sekä moottoreiden käyttöaikarajoitteiset osat tasapoistoina huoltojakson aikana
- Matkustamokomponentit 7–20 vuodessa
- Lentokaluston korjauskiertoiset varaosat ja komponentit 15 vuoden kuluessa 0 %: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.

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. Myytäväksi luokiteltuja omaisuuseriä ei enää poisteta. **A**



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

Laivasto 2023

Milj. euroa	Laivasto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2023	1 828,1	111,2	1 939,3
Lisäykset	348,0	49,6	397,7
Vähennykset	-44,6	-	-44,6
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-	-10,2	-10,2
Siirrot erien välillä	-34,7	-54,8	-89,5
Hankintameno 31.12.2023	2 096,8	95,8	2 192,7
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2023	-1 044,5	-	-1 044,5
Vähennykset	44,3	-	44,3
Tilikauden poistot	-139,5	-	-139,5
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2023	-1 139,7	-	-1 139,7
Kirjanpitoarvo 31.12.2023	957,2	95,8	1 053,0

Käyttöomaisuuden lisäykset laivastoon tilikauden 2023 aikana liittyivät pääosin kahden vuokratun A320- ja seitsemän vuokratun A321-lentokoneen ostoon, Finnairin laajarunkokoneiden matkustamouudistukseen sekä lentokoneiden huoltoinvestointeihin. Lentokonehankintojen valuuttasuojauksesta on kerrottu liitteissä 3.5 Rahoitusriskien hallinta ja 3.8 Johdannaiset.

Laivasto 2022

Milj. euroa	Laivasto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2022	1 749,4	127,7	1 877,1
Lisäykset	69,1	12,2	81,2
Vähennykset	-39,5	-	-39,5
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-	20,4	20,4
Siirrot erien välillä	49,2	-49,2	-
Hankintameno 31.12.2022	1 828,1	111,2	1 939,3
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2022	-930,8	-	-930,8
Vähennykset	39,5	-	39,5
Siirrot erien välillä	0,4	-	0,4
Tilikauden poistot	-120,9	-	-120,9
Arvonalentumiset	-32,7	-	-32,7
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2022	-1 044,5	-	-1 044,5
Kirjanpitoarvo 31.12.2022	783,6	111,2	894,8

Muu käyttöomaisuus 2023

Milj. euroa	Lentokaluston	Rakennukset	Muu kalusto	Aineettomat	Ennakot	Yhteensä
	korjaus- kiertoiset varaosat	ja maa-alueet		hyödykkeet		
Hankintameno 1.1.2023	35,3	74,5	122,5	40,7	0,4	273,4
Lisäykset	3,6	-	2,5	0,3	0,8	7,3
Vähennykset	-1,7	-	-0,6	-9,0	-	-11,3
Siirrot erien välillä	-	-	0,1	0,1	-0,1	0,0
Hankintameno 31.12.2023	37,2	74,5	124,5	32,0	1,0	269,3
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2023	-22,3	-12,7	-50,5	-37,7	-	-123,3
Vähennykset	1,4	-	0,6	9,0	-	11,0
Tilikauden poistot	-3,1	-1,8	-9,4	-1,0	-	-15,3
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2023	-24,1	-14,5	-59,3	-29,7	-	-127,5
Kirjanpitoarvo 31.12.2023	13,2	60,1	65,2	2,3	1,0	141,8

Käyttöomaisuuteen sisältyvien korjauskiertoisten varaosien lisäksi Finnairin vaihto-omaisuuteen sisältyy kertakäyttöisiä lentokaluston varaosia 26,7 miljoonan euron arvosta (24,4).

Muu käyttöomaisuus 2022

	Lentokaluston	Rakennukset		Aineettomat		
Milj. euroa	korjaus- kiertoiset varaosat	ja maa-alueet	Muu kalusto	hyödykkeet	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2022	34,2	74,5	119,5	47,8	0,8	276,7
Lisäykset	2,3	-	4,4	0,2	0,4	7,2
Vähennykset	-1,1	-	-1,4	-7,9	-	-10,5
Siirrot erien välillä	-	-	0,1	0,6	-0,8	0,0
Siirrot myytävänä olevista omaisuuseristä	0,0	-	0,1	-	-	0,0
Hankintameno 31.12.2022	35,3	74,5	122,5	40,7	0,4	273,4
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2022	-19,2	-10,8	-41,9	-42,5	-	-114,4
Vähennykset	1,0	-	0,9	7,9	-	9,8
Siirrot myytävänä olevista omaisuuseristä	0,3	-	-	-	-	0,3
Tilikauden poistot	-4,5	-1,8	-9,5	-3,1	-	-18,9
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2022	-22,3	-12,7	-50,5	-37,7	-	-123,3
Kirjanpitoarvo 31.12.2022	12,9	61,8	72,0	3,0	0,4	150,1



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● Konsernitiilinpäätöksen 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

Aktivoidut vieraan pääoman kulut

	Lentokalusto		Ennakot		Yhteensä	
Milj. euroa	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Kirjanpitoarvo 1.1.	8,3	8,8	4,5	2,7	12,8	11,5
Lisäykset	-	-	2,9	1,8	2,9	1,8
Poistot	-0,5	-0,5	-	-	-0,5	-0,5
Kirjanpitoarvo 31.12.	7,8	8,3	7,4	4,5	15,3	12,8

Tilikaudella 2023 aktivoitiin aineellisiin hyödykkeisiin vieraan pääoman kuluja 2,9 miljoonaa euroa (1,8) liittyen Airbus A350 investointiohjelmaan. Finnair käyttää korkokustannuksen aktivoinnissa efektiivistä korkokantaa, joka vastaa investoinnin rahoittamiseen käytetyn lainan kustannuksia. Vuonna 2023 korkokannan keskiarvo oli 5,1 % (4,2 %). Pääomaproentin laskentaan sisällytetään käyttöomaisuuden hankinnan rahoittamiseen käytetyt yleiset lainat.

Myytäväksi luokitellut omaisuuserät ja velat

Finnairilla ei ollut tilikauden 2023 lopussa myytävissä oleviin omaisuuseriin luokiteltua käyttöomaisuutta.

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 ja yksi A350-lentokone, joissa juridinen omistusoikeus siirtyy Finnairille, kun lainat on maksettu. Näistä järjestelyistä on kerrottu lisää liitetiedossa 3.3. Rahoitusvelat.

Investointisitoumukset

Investointisitoumukset tilikauden lopussa olivat yhteensä 313,7 miljoonaa euroa (366,1) ja luku sisältää lentokonetilaukset, muut lentokoneisiin liittyvät investoinnit sekä huoltositoumuksia. Sitoumuksista 175,6 miljoonaa euroa ajoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 138,1 miljoonaa euroa sitä seuraavan 1–5 vuoden ajalle. Investointisitoumusten summa vaihtelee lentokoneen tilaamisen ja toimittamisen välisenä aikana pääasiassa EUR/USD-valuuttakurssin ja lentokoneiden ostosopimuksiin sisältyvien eskalaatioehtojen takia. Yhtiön lopullinen vastuu määräytyy jokaisen lentokoneen kohdalla koneen toimitushetkellä.

2.2 Vuokrasopimukset

A Konserni vuokralleottajana

Finnair arvioi pysyviä käyttöomaisuushyödykkeitä koskevien sopimusten kohdalla, onko sopimus IFRS 16 -standardissa määritelty 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 täytöntöönpanokelpoisena 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 täytöntöönpanosta, luokitellaan lyhytaikaisiksi. Vuokrasopimuksiksi ei myöskään luokitella arvoltaan vähäisiä sopimuksia, jotka eivät ole Finnairin kannalta merkittäviä.

A = Laadintaperiaatteet

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 koituvaa 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

Yleensä 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.

Koneiden huoltokustannukset voidaan jakaa kahteen pääryhmään:

- 1) kustannukset, jotka aiheutuvat lentokoneen käytöstä / vuokra-ajan pituudesta 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 huoltovarauksen 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 määritelty vuokra-aika tai vuokramaksut (esim. lentokoneiden muuttuvien 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 nolnaan, 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 päättymispäivään mennessä, mikäli se on taloudellista pitoaikaa 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 ja jäännösarvo ovat saatavilla julkisesti kolmansilta osapuolilta, joten Finnair pystyy laskemaan implisiittisen koron kullekin lentokoneita koskevalle vuokrasopimukselleen. Vuokrasopimuksen sisäinen korko määritellään korkoksi, 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.

Muille vuokrasopimuksille sisäistä 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 vuokravelan lyhennyksinä ja korkokuluina.

Konserni vuokralleantajana

Konsernin ulkopuolelle vuokratut omaisuuserät käsitellään operatiivisina vuokrasopimuksina silloin, kun omistukselle ominaiset riskit ja edut eivät olennaisilta osin siirry vuokralleottajalle. Operatiivisiin vuokrasopimuksin vuokralle annetut hyödykkeet sisältyvät taseen aineellisiin hyödykkeisiin ja niistä tehdään poistot taloudellisenä vaikutusaikana. Poistoajat vastaavat omassa käytössä olevien hyödykkeiden poistoajoja. Erät lentokoneiden vuokrasopimukset velvoittavat vuokralle ottajaa maksamaan tietyin 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 olennainen osa omistukselle ominaisista riskeistä ja eduista siirtyy vuokralleottajalle, luokitellaan rahoitusleasingsopimuksiksi. Finnair kirjaa rahoitusleasingsopimuksella olevat



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

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 edelleenvuokraa lentokoneita, muutamia rakennuksia sekä toisinaan myös pieniä määriä maahuolintalaitteita, jotka se luokittelee sopimusehtojen mukaisesti rahoitus- tai operatiiviseksi leasingisopimukseksi. 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 (nettoinvestointi) välinen erotus kirjataan liiketoiminnan muihin tuottoihin ja kuluihin 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. **A**

****I** Vuokrasopimukset**
Vuokramaksujen diskonttauksessa käytetyn korkokannan ja vuokra-ajan määrittely, arvio lentokonevuokrien palautushetken huoltovelvoitteesta sekä edelleenvuokraussopimusten luokittelu operatiivisiin ja rahoitusleasingisopimuksiin edellyttävät johdolta harkintaa laadintaperiaatteiden valinnassa ja soveltamisessa. Käyttöoikeusomaisuus sisältyy rahavirtaa tuottavaan yksikköön, joka on testattu arvonalentumisen varalta tilinpäätöspäivänä. Tästä on kerrottu lisää liitetiedossa 2.3. **I**

Käyttöoikeusomaisuus 2023

Milj. euroa	Rakennukset ja maa-alueet		Lentokalusto	Muu kalusto	Yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2023	932,9	114	31,4	1 078,20	
Uudet sopimukset	0,2	18,6	5,5	24,3	
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	45,0	9,0	-3,5	50,5	
Vähennykset	-46,2	-	-	-46,2	
Tilikauden poistot	-156,9	-13,1	-7,7	-177,8	
Arvonalentumiset	-	-13,7	-	-13,7	
Kirjanpitoarvo 31.12.2023	775,0	114,8	25,6	915,3	

Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot johtuvat pääasiassa vuokrasopimusten indeksimuutoksista sekä toimitilojen ja autopaikkojen vuokrasopimusten muutoksista. Vähennykset liittyvät Finnairilla aiemmin vuokrattuna olleeseen kahteen A320-lentokoneeseen ja seitsemään A321-lentokoneeseen, joiden vuokrasopimukset päätettiin koneiden omaksi oston yhteydessä.

Käyttöoikeusomaisuus 2022

Milj. euroa	Rakennukset ja maa-alueet		Lentokalusto	Muu kalusto	Yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2022	1 025,3	123,0	33,4	1 181,7	
Lisäykset	0,0	0,5	9,0	9,5	
Muutokset sopimuksissa	63,5	3,8	-3,0	64,3	
Tilikauden poistot	-156,0	-13,3	-8,0	-177,3	
Kirjanpitoarvo 31.12.2022	932,9	114,0	31,4	1 078,2	

A = Laadintaperiaatteet
I = Keskeiset tilinpäätösarviot

Vuokrasopimusvelat

Milj. euroa	Lentokalusto		Rakennukset ja maa-alueet		Muu kalusto	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
alle vuoden	143,2	183,0	14,8	12,2	6,0	7,4
1–5 vuotta	464,8	605,5	51,5	41,1	20,5	22,3
yli 5 vuotta	332,3	375,9	81,9	80,8	0,0	2,5
Yhteensä	940,3	1 164,4	148,2	134,1	26,6	32,2

Konserni on vuokrannut lentokoneita, toimitiloja ja muuta käyttöomaisuutta, joita vastaava velka on kirjattu taseeseen. Vuokrasopimukset sisältävät eritasoisia vuokrakauden pidennysehtoja sekä erilaisia indeksi- ja muita ehtoja. Tilikauden lopussa konserni operoi 33 vuokralentokonetta, joiden vuokrakaudet päättyvät eri aikoina.

Rahoitusleasingisaamiset, konserni vuokranantajana

Milj. euroa	Rakennukset ja maa-alueet	
	2023	2022
alle 12 kk	0,3	0,3
13–24 kk	0,3	0,3
25–36 kk	0,0	0,3
37–48 kk	0,0	0,0
49–60 kk	0,0	0,0
yli 60 kk	0,1	0,1
Yhteensä	0,8	1,1

Konsernilla oli tilikaudella rahoitusleasingisaamia lentokenttäalueella sijaitsevista rakennuksista ja maa-alueista.

Vuokrasopimukset tuloslaskelmalla

Milj. euroa	2023	2022
Käyttöoikeusomaisuuden poistot	-177,8	-177,3
Vuokrasopimusvelkojen korkokulut	-70,7	-80,1
Korkotuotto alivuokrasopimuksista	0,0	0,1
Valuuttakurssien muutokset	37,0	-76,1
Vuokrasopimusvelan suojaustulos	-4,6	19,1
Lyhytaikaiset lentokonevuokrat miehistöineen	-26,9	-28,4
Lyhytaikaiset toimitilavuokrat	-3,8	-3,2
Muuttuvat ostoliikenteen ja rahtikapasiteetin vuokrat	-80,3	-74,0
Yhteensä	-327,1	-419,9

Liiketoiminnan kuluihin sisältyy kuluja taseen ulkopuolisista lyhytaikaisista vuokrasopimuksista ja kapasiteettiin perustuvista sopimuksista, jotka eivät ole konsernin kannalta merkittäviä tai eivät ole IFRS 16-mukaisia vuokrasopimuksia. Lyhytaikaiset lentokonevuokrat miehistöineen ja muuttuvat ostoliikenteen ja rahtikapasiteetin vuokrat sisältyvät tuloslaskelmalla kapasiteettivuokrien erään ja lyhytaikaiset toimitilavuokrat sisältyvät kiinteistö-, IT- ja muihin kuluihin. Voitot myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyistä on kirjattu tuloslaskelmalla liiketoiminnan muihin tuottoihin. Vuokrasopimuksista johtuva tilikauden aikainen kassavirtavaikutus oli -376,3 miljoonaa euroa (-376,7).



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

Vuokriin liittyvät taseen ulkopuoliset vastuut, konserni vuokralleottajana

Milj. euroa	Kiinteistöjen vuokrat		Muut vuokrat	
	2023	2022	2023	2022
alle vuoden	2,6	2,5	0,9	1,5
1–5 vuotta	4,7	5,5	0,5	0,9
yli 5 vuotta	7,0	6,7	-	-
Yhteensä	14,3	14,7	1,5	2,4

Vuokriin liittyvät taseen ulkopuoliset vastuut sisältää lyhytaikaisia vuokrasopimuksia sekä muita vuokrasopimuksia, joiden kohdeomaisuuserä on arvoltaan vähäinen tai jotka eivät sisällä IFRS 16-standardin mukaista vuokrasopimusta. Näistä sopimuksista ei siten ole kirjattu käyttöoikeusomaisuutta eikä vuokravelkaa. 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 vuokria, jotka eivät ole olennaisia.

Operatiivisiin vuokrasopimuksiin liittyvät taseen ulkopuoliset saamiset, konserni vuokralleantajana

Milj. euroa	Lentokalusto		Rakennukset ja maa-alueet	
	2023	2022	2023	2022
alle 12 kk	23,5	23,5	2,3	2,1
13–24 kk	23,5	23,5	2,2	2,1
25–36 kk	23,5	23,5	1,9	2,1
37–48 kk	11,3	23,5	1,9	2,1
49–60 kk	3,4	11,3	0,8	1,8
yli 60 kk	0,4	3,8	0,0	2,5
Yhteensä	85,6	109,0	9,1	12,7

Konserni on vuokrannut 15 omistamaansa lentokonetta sekä toimitiloja ei-purettavissa olevilla operatiivisilla vuokrasopimuksilla. Lisäksi Finnair on edelleenvuokrannut 9 vuokraamansa lentokonetta operatiivisilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksiehtoja.

2.3 Poistot ja arvonalentumiset

A Poistot Omaisuserien poistot on määritetty niiden odotetun taloudellisen pitoajan tai huoltojakson pituuden sekä jäännösarvon perusteella. Kaikki omaisuserät poistetaan tasapoistomenetelmällä. Poistot aloitetaan, kun omaisuserä on valmis käytettäväksi. Poistot lopetetaan joko silloin, kun omaisuserä siirretään myytävänä pidettäväksi tai omaisuserä kirjataan pois taseesta. Omaisuserien taloudelliset pitoajat ja jäännösarvot on esitetty liitetiedossa 2.1. A		
Milj. euroa	2023	2022
Poistot aineettomista hyödykkeistä	1,0	3,1
Poistot omistetuista lentokoneista	139,5	120,9
Poistot käyttöoikeuslaivastosta	156,9	156,0
Poistot muista aineellisista hyödykkeistä	14,3	15,8
Poistot muista käyttöoikeusomaisuuksista	20,9	21,3
Poistot yhteensä	332,6	317,1
Arvonalentumiset	13,7	32,7
Arvonalentumiset yhteensä	13,7	32,7
Yhteensä	346,2	349,8
Poistot ja arvonalentumiset tuloslaskelmalla	346,2	349,8

Poistot ja arvonalentumiset sisältää sekä suunnitelman mukaiset poistot että kaudella kirjatut arvonalentumiset. Kauden aikaiset poistot omistetuista lentokoneista kasvoivat, mikä johtui pääosin kauden aikana ostetuista yhdeksästä lentokoneesta. Finnair kirjasi tilikauden 2023 aikana 13,7 miljoonan euron suuruisen arvonalentumisen liittyen lentokenttäalueella sijaitsevan maa-alueen ja sillä olevan rakennuksen vuokrasopimuksiin. Alaskirjaus johtui vuokrakiinteistön matalasta käyttöasteesta Nordic Regional Airlines AB:n kanssa yhteistyössä toteutettujen operatiivisten toimintojen uudelleenjärjestelyn seurauksena. Finnairin konsernitaseella vuokrasopimusveloissa raportoitu kyseiseen kiinteistöön liittyvä vuokrasopimusvelka katsauskauden lopussa oli 13,4 miljoonaa euroa.

Arvonalentumistestaus

A Arvonalentumistestaus Finnair arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että laivaston, jonkin muun käyttöomaisuuserän tai muiden pitkäaikaisten varojen arvo olisi alentunut. Kerryttävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Arvonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuserästä kerryttävissä olevan rahamäärän. Kerryttävissä oleva rahamäärä määritetään rahavirtaa tuottavalle yksikölle, ja arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavan yksikön tasolla. Finnair on verkostolentoyhtiö, jolla on vahvasti integroitu laivasto, ja se luokittelee laivastonsa (mukaan lukien käyttöomaisuuslaivastonsa) ja muut läheisesti toisiinsa liittyvät varat kuuluvaksi yhteen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Myös aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen pitoaika luokitellaan sisältyvän kyseiseen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Hyödykkeet, jotka on poistettu käytöstä tai joita pidetään ainoastaan myyntitarkoituksessa, erotetaan rahavirtaa tuottavasta yksiköstä ja arvioidaan erikseen. A		
---	--	--

A = 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

! Kerryttävissä olevan rahamäärän määrittäminen

Finnair käyttää kerryttävissä olevan rahamäärän määrittelyssä ensisijaisesti käyttöarvomenetelmää. Käyttöarvo määritetään käyttäen diskontattuihin rahavirtoihin perustuvaa menetelmää, jossa rahavirtaennusteet perustuvat hallituksen hyväksymään viimeisimpään strategiaan ja tästä johdettuun ennusteeseen seuraavan viiden vuoden ajalle. Viiden vuoden ennusteperiodin jälkeiset rahavirrat perustuvat yhtiön johdon määrittämään pitkän aikavälin kasvuodotukseen. Arvon alentumistestauksessa käytettävien laskelmien laatiminen vaatii merkittävää johdon harkintaa ja arvioiden käyttöä, mistä syystä arviot ja oletukset voivat poiketa tulevaisuudessa toteutuvista lopputulemista. **i**

Finnair ei vuoden 2023 konsernitilinpäätöksen laatimisen yhteydessä tekemässään arviossa ole tunnistanut viitteitä mahdollisesta kassavirtaa tuottavan yksikön arvonalentumisesta. Finnairin johto on viitteiden arvioinnin lisäksi laatinut yhtiön sisäisen prosessin mukaisen vuosittaisen arvonalennustestauksen, joka ei osoittanut tarvetta arvonalentumiselle. Arvon alentumistestauksessa minkään yksittäisen keskeisen oletuksen mahdollinen muutos ei johtaisi arvonalentumiskirjauksen tekemiseen.

Aiemmalla, 31.12.2022 päättyneellä tilikaudella, Finnair piti COVID-19-pandemiaa ja Venäjän ilmatilan sulkua seuranneita taloudellisia ja liiketoiminnallisia negatiivisia vaikutuksia viitteinä mahdollisesta arvonalentumisesta ja laati arvonalennustestin, jonka perusteella kassavirtaa tuottavan yksikön kerryttävissä rahamäärä (2 059,2 miljoonaa euroa) ylitti omaisuuserien kirjanpitoarvon (1 635,0 miljoonaa euroa). Diskonttokorkona käytetty pääoman kustannus verojen jälkeen oli 8,5 % ja ennen veroja 9,9 %. Huomioidakseen liiketoimintaympäristön korostuneen epävarmuuden, Finnair sovelsi laskelmissa odotusarvomenetelmää, joka huomioi kolme eri ennusteskenaariota, joille kullekin johto oli erikseen määritellyt todennäköisyydet. Aiemmalla tilikaudella laaditusta arvonalennustestistä ja siinä käytetyistä oletuksista on kerrottu tarkemmin vuoden 2022 konsernitilinpäätöksessä.

! = Keskeiset tilinpäätösarviot
i = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet

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**

A 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. **A**

Milj. euroa	2023	2022
Korkotuotot vuokrasopimuksista	0,0	0,1
Tuotot tulosvaikutteisesti kirjattavista sijoitusinstrumenteista	38,0	3,7
Korkotuotot jaksoitettuun hankintamenoön arvostettavista rahoitusvaroista	14,7	2,7
Muut korkotuotot	0,0	0,0
Muut rahoitustuotot	3,4	0,1
Osinkotuotot	0,0	0,0
Rahoitustuotot yhteensä	56,2	6,5
Korkokulut vuokrasopimuksista	-70,7	-80,1
Muut rahoituskulut	-25,4	-29,7
Korkokulut jaksotettuun hankintamenoön arvostettavista veloista	-46,0	-28,1
Rahoituskulut yhteensä	-142,2	-137,9
Kurssivoitot ja tappiot	13,7	-38,8
Rahoituskulut, netto	-72,3	-170,2

Konsernin suojauslaskennan tehokkuustestauksessa todettiin, että sekä rahavirran, että käyvän arvon suojaus on tehokasta. Näin ollen rahoituseriin ei sisälly tehottomuutta vuoden 2023 tilinpäätöshetkellä eikä myöskään vertailuvuonna 2022. Rahoitustuottoihin ja -kuluihin sisältyy käyvän arvon suojausinstrumenteista ja suojattavasta riskistä johtuvista suojauskohteista yhtäläinen määrä voittoja ja tappioita.

Vuoden 2023 rahoituskuluihin kirjatut kurssivoitot ja tappiot koostuvat 1,1 miljoonan euron realisoituneista nettokurssitappioista ja 14,8 miljoonan euron realisoitumattoimista nettokurssivoitoista, jotka johtuivat pääasiassa Yhdysvaltain dollarin vahvistumisesta euroon nähden. Tilikaudella 2023 on aktivoitu A350-investointiohjelmaan liittyen yhteensä 3,0 miljoonaa euroa korkokuluja (1,8). Korkojen aktivoinnista on kerrottu liitetiedossa 2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus.

Muut rahoituskulut sisältävät muun muassa takauksiin liittyviä kuluja sekä veroihin liittyviä viivästysseuraamuksia ja veronkorotuksia.



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

3.2 Rahoitusvarat

A Rahoitusvarat

Konsernissa rahoitusvarat on luokiteltu IFRS 9 ”Rahoitusinstrumentit” – standardin mukaisesti seuraaviin ryhmiin: jaksetettu 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 pidettäviksi 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.

Noteeraamattomat osakkeet arvostetaan Finnair-konsernissa hankintahintaan luotettavan käyvän arvon puuttuessa.

Rahoitusvaroina olevat velkakirjasijoitukset kuten yritystodistukset ja talletukset arvostetaan jaksetettuun hankintamenoon, 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. Jaksetettuun hankintamenoon arvostettavat rahoitusvarat sisältävät myyntisaamisia 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 merkittävilä osin riskit ja tuotot konsernin ulkopuolelle.

Rahoitusvarojen arvonalentuminen

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 ennakoiava, 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. 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. Jaksetettuun 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. Valuuttamääräiset erät on muunnettu euroiksi käyttäen tilinpäätöspäivän kesikursseja. **A**

3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat

Milj. euroa	2023	2022
Yritys- ja sijoitustodistukset ja joukkovelkakirjalainat	53,4	47,8
Lyhyen koron rahastot	723,4	690,8
Yhteensä	776,8	738,6
Vastapuolien luottoluokittelu		
Parempi kuin A		
A	-	11,0
BBB	21,7	12,0
BB	3,9	2,0
Luottoluokittelemattomat	751,2	713,7
Yhteensä	776,8	738,6

Tilinpäätöshetkellä sijoitukset luottoluokittelemattomiin instrumentteihin sisälsivät pääosin sijoitukset rahamarkkinarahastoihin (EUR 723,4 miljoonaa euroa).

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

3.2.2 Rahavarat

Milj. euroa	2023	2022
Käteinen raha ja pankkitalletukset	145,1	785,8
Yhteensä	145,1	785,8

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

3.3 Rahoitusvelat

A Rahoitusvelat

Konsernin rahoitusvelat luokitellaan kahteen eriin luokkaan: jaksetettuun hankintamenoan 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 jaksetettuun hankintamenoan. 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 kesikurssiin ja kurssierot kirjataan rahoituseriin.

Ostovelat kirjataan alun perin käypään arvoon ja myöhemmin ne arvostetaan jaksetettuun hankintamenoan efektiivisen koron menetelmällä.

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

A = Laadintaperiaatteet



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● Konsernitiilinpäätöksen 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

Pitkäaikaiset velat

Milj. euroa	2023	2022
Lainat rahoituslaitoksilta, pitkäaikaiset	199,8	399,2
JOLCO-lainat ja muut lainat	209,2	261,3
Joukkovelkakirjalainat	381,3	397,9
Vuokrasopimusvelat	951,0	1 128,0
Korolliset velat yhteensä	1 741,3	2 186,4
Korottomat velat	6,9	6,3
Yhteensä	1 748,1	2 192,7

Konsernin korolliset velat laskivat tilikauden 2023 aikana. Merkittävimmät korollisiin velkoihin vaikuttavat rahoitusjärjestelyt vuoden 2023 aikana olivat 100 miljoonan euron ja 220 miljoonan euron TyEL takaisinlainan lyhennykset kesäkuussa ja joulukuussa 2023. Korottomat pitkäaikaiset velat sisältävät pääosin vuokra- ja huoltovaroja liittyen lentokoneisiin, jotka on vuokrattu muille lentoyhtiöille.

JOLCO-lainat ja muut lainat sisältävät kolmen A350-lentokoneen hankintaa varten nostetut JOLCO-lainat (Japanese Operating lease with call option) sekä saadun vientiluottotakauksen yhdelle A350-lentokoneelle. Vientiluottotakaus on velkajärjestely koneen rahoittamiseksi. Finnairin kirjanpidossa JOLCO-rahoitus käsitellään lainana ja kone omistettuna. Korottomat velat sisältävät pääosin vuokra- ja huoltovaroja liittyen lentokoneisiin, jotka on vuokrattu muille lentoyhtiöille.

Lyhytaikaiset korolliset velat

Milj. euroa	2023	2022
Lainat rahoituslaitoksilta, lyhytaikainen	80,0	199,6
JOLCO-lainat ja muut lainat	40,4	40,4
Vuokrasopimusvelat	164,0	202,7
Yhteensä	284,3	442,7

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

Korolliset velat, miljoonaa euroa	Käypä arvo		Kirjanpitoarvo	
	2023	2022	2023	2022
Vuokrasopimusvelat	1 115,0	1 330,7	1 115,0	1 330,7
Lainat rahoituslaitoksilta	272,1	512,9	279,7	598,8
Joukkovelkakirjalainat	371,9	298,0	381,3	397,9
JOLCO-lainat ja muut	231,9	217,3	249,5	301,8
Yhteensä	1 990,9	2 358,9	2 025,6	2 629,2

Velkojen käyvät arvot (poislukien vuokrasopimusvelat) on laskettu diskonttaamalla velkojen tulevat kassavirrat käyttämällä tilinpäätöspäivän markkinakorkoa ja yrityksen luottoriskipreemiota. Joukkovelkakirjojen käypä arvo on laskettu käyttämällä tilinpäätöspäivän noteerattua hintaa (97,2).

	Lyhytaikaiset lainat	Pitkäaikaiset lainat	Lyhytaikaiset	Pitkäaikaiset	Yhteensä
			vuokra- sopimusvelat	vuokra- sopimusvelat	
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 1.1.2023	240,0	1 058,4	202,7	1 128,0	2 629,1
Takaisinmaksut	-239,8	-137,5	-198,1	-	-575,5
Hankinnat	-	-	3,1	73,1	76,1
Luovutukset	-	-	-	-56,9	-56,9
Valuuttakurssioikaisut	-	-12,4	-5,7	-31,0	-49,1
Siirto lyhytaikaisiin velkoihin	120,0	-120,0	162,1	-162,1	0,0
Muut muutokset, joihin ei liity maksua	0,1	1,7	-	-	1,8
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 31.12.2023	120,3	790,2	164,0	951,1	2 025,6

	Lyhytaikaiset lainat	Pitkäaikaiset lainat	Lyhytaikaiset	Pitkäaikaiset	Yhteensä
			vuokra- sopimusvelat	vuokra- sopimusvelat	
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 1.1.2022	441,7	986,2	176,9	1 204,1	2 808,9
Takaisinmaksut	-144,0	-	-193,4	-	-337,4
Hankinnat	-	-	3,9	69,2	73,1
Luovutukset	-	-	-	-5,7	-5,7
Valuuttakurssioikaisut	-	14,4	9,1	66,5	90,0
Siirto lyhytaikaisiin velkoihin	-57,2	57,2	206,1	-206,1	0,0
Muut muutokset, joihin ei liity maksua	-0,4	0,6	-	-	0,2
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 31.12.2022	240,0	1 058,4	202,7	1 128,0	2 629,1

Rahoitusvelkojen erääntymisajat

31.12.2023 milj. euroa	2024	2025	2026	2027	2028	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset	-	23,4	11,7	-	-	-	35,1
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	40,4	85,9	31,9	10,0	10,1	39,3	217,5
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuva korkoinen	80,0	200,0	-	-	-	-	280,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	-	382,5	-	-	-	-	382,5
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	127,6	131,9	101,8	89,7	68,5	329,0	848,5
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	36,4	36,4	35,9	37,7	35,0	85,2	266,5
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	284,4	860,1	181,2	137,3	113,7	453,4	2 030,1
Maksut valuuttajohdannaisista	872,4	2,3	2,7	-	1,7	-	879,1
Saamiset valuuttajohdannaisista	-864,9	-	-	-	-	-	-864,9
Hyödykejohdannaiset	15,8	1,5	-	-	-	-	17,4
Ostovelat ja muut velat	274,1	-	-	-	-	-	274,1
Sopimuksiin perustuvat korkomaksut	96,8	73,2	45,1	34,6	27,6	84,1	361,3
Yhteensä	678,5	937,2	229,1	171,9	142,9	537,5	2 697,0



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

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2022 milj. euroa	2023	2024	2025	2026	2027	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset	-	-	26,0	13,0	-	-	39,0
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	40,4	41,8	89,0	33,0	10,3	51,2	265,8
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuva korkoinen	200,0	200,0	200,0	-	-	-	600,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	-	-	400,0	-	-	-	400,0
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	144,4	148,0	150,0	104,6	86,3	353,7	987,0
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	58,2	61,0	51,5	32,9	34,6	105,5	343,7
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	443,1	450,8	916,5	183,6	131,2	510,4	2 635,5
Maksut valuuttajohdannaisista	809,4	-	-	-	-	-	809,4
Saamiset valuuttajohdannaisista	-792,1	-8,7	-	-	-	-	-800,8
Hyödykejohdannaiset	4,4	0,2	-	-	-	-	4,6
Ostovelat ja muut velat	234,7	-	-	-	-	-	234,7
Sopimuksiin perustuvat korkomaksut	121,4	98,9	69,5	39,9	29,8	92,8	452,3
Yhteensä	820,9	541,2	986,0	223,5	160,9	603,2	3 335,7

Konsernin vaihtuvakorkoiset lainat ja leasingsopimukset on sidottu 3 kuukauden viitekorkoihin. Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä joukkovelkakirjalainasta tehtyä 1,2 miljoonan euron euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2021 ja erääntyy vuonna 2025. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,1 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025 ja lainat rahoituslaitoksilta ei sisällä 0,3 miljoonaa euroa TyEL takaisinlainan järjestelypalkkiota, joka on maksettu 2022. Näin ollen, korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran. Finnair on lyhentänyt TyEL-takaisinlainaansa 320 miljoonaa euroa vuoden 2023 aikana. TyEL-takaisinlainaa on jäljellä 280 miljoonaa euroa, ja sillä on takaisinmaksuaikataulu, jossa maksetaan 80 miljoonan euron ja 200 miljoonan euron lyhennykset. Ensimmäinen 80 miljoonan euron lyhennys maksetaan vuoden 2024 toisen kvartaalin aikana ja toinen 200 miljoonan euron lyhennys maksetaan vuoden 2025 toisen kvartaalin aikana.

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

Korolliset velat jakaantuvat valuutoittain seuraavasti:

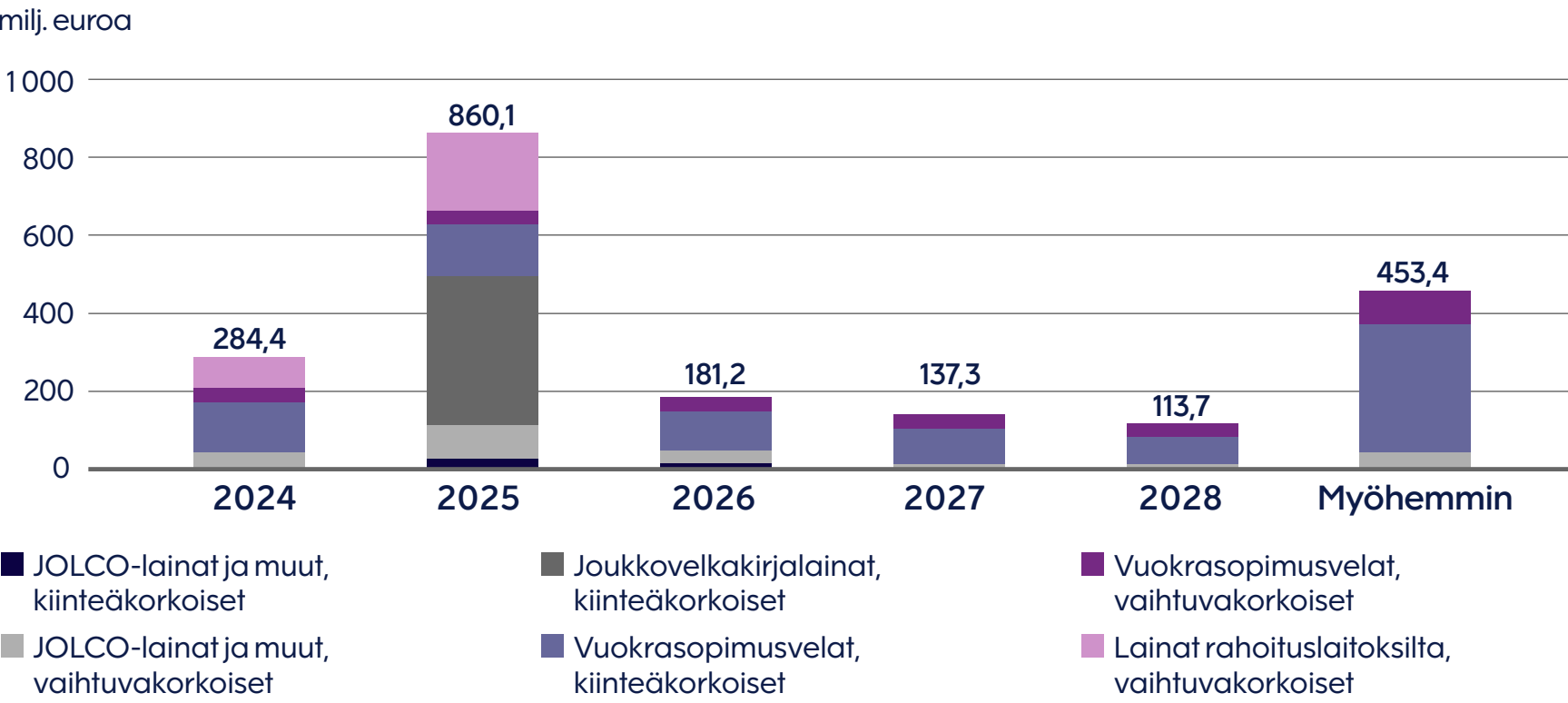
Milj. euroa	2023	2022
EUR	841,2	1 170,7
USD	1 149,2	1 418,7
JPY	35,1	39,6
HKD	0,1	0,1
SGD	-	0,0
	2 025,6	2 629,1

Korollisten velkojen efektiivisten korkokantojen painotettu keskiarvo oli 5,0 % (4,0 %).

Korollisten velkojen koronmääräytymisjakso

	2023	2022
Enintään 6 kuukautta	22,2 %	23,6 %
6–12 kuukautta	0,1 %	3,9 %
1–5 vuotta	43,9 %	43,2 %
Yli 5 vuotta	33,8 %	29,3 %
Yhteensä	100,0 %	100,0 %

Rahoitusvelkojen erääntymisajat



Valtion tuki Finnairin rahoitusjärjestelyissä

Valtiontuki osakeannissa

Finnair julkisti 27.10.2023 noin 570 miljoonan euron kokaisen merkintäoikeusannin ehdot ja merkintäoikeusanti saatiin päätökseen 23.11.2023. Finnair toteutti osakeannin tarjoamalla yhtiön nykyisille osakkeenomistajille annettavien merkintäetuoikeuksien nojalla enintään 19 012 413 069 uutta osaketta merkittäväksi.

Suomen valtio sitoutui peruuttamattomasti merkitsemään suhteellisen osuutensa uusista osakkeista sille allokoitavien merkintäoikeuksien perusteella ehtojen mukaisesti. Suomen valtio maksoi osallistumisensa osakeantiin kuittaamalla koko merkintähinnan vastaavalla määrällä pääomalainan pääomaa. Summa kokonaisuudessaan oli noin 318,6 miljoonaa euroa. Osakeannin toteuttamisen jälkeen Finnair maksoi Suomen valtiolle takaisin pääomalainan loppuosan eli 81,4 miljoonaa euroa. Lisäksi Finnair maksoi valtiolle pääomalainaan liittyvät korot ja muut maksut eli yhteensä 48,9 miljoonaa euroa. Näin ollen pääomalaina on kokonaisuudessaan maksettu takaisin.

Valtiontuki TyEL-takaisinlainan uudelleenrahoituksessa

Euroopan komission kilpailuviranomainen antoi 20.6.2022 hyväksyntänsä Suomen valtion myöntämälle 540 miljoonan euron takauksen jatkamiselle koskien TyEL-takaisinlainaa. Ylläpitääkseen tarvittavaa kassaa vallitsevassa epävarmassa toimintaympäristössä yhtiö on sopinut muiden osapuolten kanssa, että jatkettujen takausten myötä laina-aikaa jatketaan vuoteen 2025 saakka ja takaisinmaksuaikataulua muutetaan siten, että yhtiö lyhentää lainaa kesäkuusta 2023 alkaen 100 miljoonaa euroa puolivuosittain, kuitenkin niin, että kaksi



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

viimeistä 100 miljoonan euron lyhennystä maksetaan kokonaisuudessaan 15.5.2025. TyEL-takaisinlainan ehtojen mukaisesti lainalla on oltava voimassa oleva takaus lainanantajalle. Takauksen TyEL-takaisinlainalle on antanut Suomen valtio ja liikepankki.

3.4 Vastuusitoumukset

Milj. euroa	2023	2022
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	51,5	52,5
Yhteensä	51,5	52,5

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 valuuttasuojasta ja lentopetrolin hinta- ja valuuttariskin suojasta IFRS 9 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. Käyvän arvon suojauksena on toteutettu korkosuojasta liikkeelle lasketulle joukkovelkakirjalainalle, sekä kiinteäehtoisen sitoumuksen käyvän arvon suojauksena lentokoneinvestointien valuuttasuojasta.

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 noin 64 prosenttia Finnairin polttoaineen ostosopimuksista pohjautuu kyseiseen hintaindeksiin. Finnair noudattaa lentopetrolisuojauksissaan aikahajauttamisen periaatetta. Finnair päivitti rahoituspolitiikkaansa joulukuussa 2023, ja suojaushorisontti pidennettiin 12 kuukaudesta 18 kuukauteen. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on noin 70 prosentin ja 95 prosentin välillä tavoitetason ollessa 80 prosenttia ensimmäisen vuosineljänneksen osalta. Ensimmäisen vuosineljänneksen jälkeen suojausaste laskee jokaisella vuosineljänneksellä. Suojauksien jakottamisella 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 2023 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 polttoaineestoja, 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 korrelaatio suojiiksi, kun suojaudutaan eri indeksien mukaan määräytyvien polttoaineestojen hinnanheilatelulta. Näin ollen tämä voi aiheuttaa suojauksen tehottomuutta, jos Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin ja alla olevan polttoainekulutuksen vertailuhinnan välinen korrelaatio ei riitä suojausinstrumentin ja suojauskohteen käypien arvojen muutosten kumoutumiseen. Ylisuojauksen tai riittämättömän korrelaation aiheuttama tehottomuus kirjataan Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset-erään.

Rahoitusriskien hallinnan päivitys

Finnair on vuoden 2023 aikana jatkanut normaaleja suojausoperaatioita. Vuoden 2023 aikana Finnair on nostanut suojausasteitaan tasaisesti korkeammille tasoille ja joulukuussa 2023 rahoituspolitiikkaa uudistettiin suojausasteiden ja suojaushorisontin osalta. Päivitetyssä rahoituspolitiikassa suojausasteiden minimi-, maksimi- ja tavoitetasoja nostettiin viisi prosenttia. Lisäksi suojaushorisonttia pidennettiin 12 kuukaudesta 18 kuukauteen.

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta	Suojattu hinta \$/tonni	Nimellismäärä (tonnit)	Eräntymisaika	
			Vuoden aikana	1–2 vuotta
31.12.2023				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	892,1	655 264	626 264	29 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	918,3	21 736	21 736	-
31.12.2022				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	1 042,9	358 000	338 000	20 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus				

Erittäin todennäköisiä polttoaineestoja suojaavien instrumenttien suojattu keskihinta 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 798,96 Yhdysvaltain dollaria tonnilta NWE-kulutuksen puolelta ja 809,38 dollaria SING-kulutuksen puolelta. Suojauslaskennan ulkopuoliset optiot eivät ole mukana kummassakaan laskelmassa.

Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 73 prosenttia ennustetuista polttoaineestoistaan vuoden 2024 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta ja 42 prosenttia toiselta vuosipuoliskolta. Tilikaudella 2023 lentotoiminnan polttoaineiden osuus suhteessa konsernin liikevaihtoon oli noin 30 prosenttia. Tilinpäätöshetkellä ennuste vuodelle 2024 on noin 29 prosenttia. Tilinpäätöshetkellä lentopetrolin markkinahinnan 10 prosentin nousu lisää – ilman suojaustoimintaa reittiliikenteen ennustetuilla lentomäärillä laskettua – vuosittaista petrolikulua arviolta 77 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – petrolin 10 prosentin nousu alentaa toiminnallista liikevoittoa noin 49 miljoonaa euroa.

Valuuttariski

Valuuttariski tarkoittaa sitä kassavirran, tuloksen ja taseen epävarmuutta, joka aiheutuu valuuttakurssimuutoksista. Finnair-konsernin valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineestoista, lentokoneestoista ja myynneistä, lentokoneiden huoltomaksuista, yllentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdesta. Konsernin liikevaihdesta noin 59 prosenttia kertyy euroina.Tärkeimmät muut ulkomaiset liikevaihtovaluutat ovat Yhdysvaltain dollari (9 prosenttia liikevaihdesta), Japanin jeni (4 prosenttia) ja Englannin punta (4 prosenttia). Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin 40 prosenttia. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on noin 34 prosenttia kaikista operatiivisista kuluista. Merkittävin



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

dollarikulueriä on 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 volatiliiteettia kassavirrassa ja operatiivisessa tuloksessa. Tämä toteutetaan suojaamalla porrastetusti kahta suurinta valuuttaa sekä hyödyntämällä monien valuuttojen portfolion hajautushyötyä. Suojaussopimukset ajoitetaan eräntymään samaan ajankohtaan operatiivisten kulujen rahavirtojen toteutumisen kanssa. Suojauslimitit on asetettu vain kahdelle suurimmalle valuuttariskilähteelle, eli Japanin jenille (JPY) ja Yhdysvaltain dollarin korille (USD-kori, joka sisältää Yhdysvaltain ja Hong Kongin dollarit). Finnair päivitti rahoituspolitiikkaansa joulukuussa 2023, ja sekä Japanin jenin että Yhdysvaltain dollarin korin suojaushorisonttia pidennettiin 12 kuukaudesta 18 kuukauteen. Suojaushorisontti on jaettu kuuteen kolmen kuukauden periodiin. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on noin 70 prosentin ja 95 prosentin välillä tavoitetason ollessa 80 prosenttia ensimmäisen vuosineljänneksen osalta. Ensimmäisen vuosineljänneksen jälkeen suojausaste laskee jokaisella vuosineljänneksellä.

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, vuokravelat ja myytävänä olevista omaisuseristä. Taseposition maksimisuojauste on 100 % ja minimisuojausaste on 0 %.

Ennustettujen liiketoiminnan nettokassavirtojen osalta, Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 57 prosenttia USD-korista ja 50 prosenttia Japanin jenistä seuraavalle 12 kuukaudelle. Tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 12 kuukauden liiketulokseen noin 62 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti noin 12 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää liiketulosta noin 29 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen huonontaaliike tulosta noin 5 miljoonalla eurolla. Edellä mainituissa luvuissa dollaririskiin on sisällytetty myyntivaluuttana Hongkongin dollari, jonka historiallinen korrelaatio dollarin kanssa on erittäin korkea.

Taseposition osalta suojausasteet olivat tilinpäätöshetkellä USD:n osalta 89 prosenttia ja jenin osalta 86 prosenttia. Tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti tulokseen 115 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 4 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta 13 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin vahvistuminen huonontaa tulosta noin 0,6 miljoonaa euroa.

Nimellismäärän ajoitus milj. euroa 31.12.2023	Nimellismäärä (brutto)	Eräntymisaika		
		Vuoden aikana	1–2 vuotta	2–4 vuotta
USD	1 179,8	923,4	114,0	142,5
JPY	103,1	103,1	-	-

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan.

Tuloksen valuuttariski milj. euroa 31.12.2023	JPY	USD-kori
Ennustetut liiketoiminnan nettokassavirrat, 12kk	136,3	-639,7
Liiketoiminnan nettokassavirtojen suojat, 12kk	-69,8	373,2
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	152,09	1,09
Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttariskit suojauksen jälkeen, 12kk	66,6	-266,5

Erittäin todennäköisiä ennustettuja myyntejä ja ostoja suojaavien instrumenttien suojattu keskikurssi 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 1,10 Yhdysvaltain dollarin puolelta ja 152,09 Japanin jenin puolelta.

Taseen valuuttariski milj. euroa 31.12.2023	JPY	USD
Nettotasepositio	-39,3	-718,6
Nettotaseposition suojat	33,4	590,9
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	155,92	1,09
Taseposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	-5,9	-127,7

Investointiposition valuuttariski milj. euroa 31.12.2023	USD
Nettoinvestointipositio	-289,2
Nettoinvestointiposition suojat	158,9
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	1,11
Investointiposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	-130,3

Tuloksen valuuttariski milj. euroa 31.12.2022	JPY	USD-kori
Ennustetut liiketoiminnan nettokassavirrat, 12KK	83,4	-707,1
Liiketoiminnan nettokassavirtojen suojat, 12KK	-26,2	258,5
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	141,05	1,05
Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttariskit suojauksen jälkeen, 12KK	57,1	-448,7

Taseen valuuttariski milj. euroa 31.12.2022	JPY	USD
Nettotasepositio	-43,8	-988,5
Nettotaseposition suojat	38,9	564,1
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	141,36	1,10
Taseposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	-4,9	-424,5

Investointiposition valuuttariski milj. euroa 31.12.2022	USD
Nettoinvestointipositio	-320,8
Nettoinvestointiposition suojat	183,7
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	1,01
Investointiposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	-137,1



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● Konsernitiilinpäätöksen 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

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 3 kuukautta ja korollisten velkojen ja korkojohdannaisten noin 57 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä korkojen yhden prosenttiyksikön nousu lisää vuotuista sijoitussalkun korkotuottoa noin 7,0 miljoonaa euroa ja lainasalkun korkokulua noin 3,7 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetken tilanne kuvaa hyvin vuoden keskimääristä tilannetta.

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

Nimellismäärän ajoitus milj. euroa 31.12.2023	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika		
		Vuoden aikana	1–2 vuotta	2–4 vuotta
Koronvaihtosopimukset	310,4	53,9	114,0	142,5

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.

Ukrainan sota ei ole suoranaisesti vaikuttanut Finnairin likviditeettiriskin hallintaan. Finnair toteutti useita rahoitustoimia taseen vahvistamiseksi ja maksuvalmiuden ylläpitämiseksi vuoden 2023 aikana. Näistä rahoitustoimista merkittävimmät olivat noin 558 miljoonan euron (nettovarot) merkintäoikeusannin järjestäminen, 400 miljoonan euron pääomalainan konvertointi ja takaisinmaksu, 200 miljoonan euron hybridilainan takaisinmaksu ja yhteensä 320 miljoonan euron TyEL-takaisinlainan lyhennykset.

Konsernin likvidit kassavarat olivat tilikauden 2023 päättyessä 922,0 miljoonaa euroa. Finnair Oyj:llä on kotimainen yritystodistusohjelma määrältään 200 miljoonaa euroa, joka ei ollut käytössä tilinpäätöshetkellä.

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.

Vahvistaakseen tasettaan Finnair järjesti vuoden 2023 aikana noin 558 miljoonan euron (nettovarot) osakeannin, maksoi takaisin ja konvertoi osakkeiksi 400 miljoonan euron pääomalainan, maksoi takaisin 200 miljoonan euron hybridilainan ja lyhensi TyEL-takaisinlainaa yhteensä 320 miljoonaa euroa. Konsernin pääomarakenteen kehitystä seurataan jatkuvasti oikaistulla nettovelkaantumisasteella (adjusted gearing), jota laskettaessa oikaistu korollinen nettovelka on jaettu oman pääoman määrällä. Konsernin oikaistu nettovelkaantumisaste oli vuoden 2023 lopussa 193,2 prosenttia (266,4).

Käyvän arvon rahaston herkkyyshanalyysi

Mikäli Jet fuel CIF NWE- hinta olisi ollut 10 prosenttia korkeampi, olisi rahaston saldo ollut 27,9 miljoonaa euroa (16,1) suurempi. Vastaavasti taas 10 prosenttia alempi Jet fuel CIF NWE-hinta olisi pienentänyt rahastoa 35,3 miljoonaa euroa (17,6). Yhdysvaltain dollarin osalta 10 prosenttia heikompi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 35,9 miljoonaa euroa (25,4) ja 10 prosenttia vahvempi dollari olisi vaikuttanut positiivisesti 33,3 miljoonaa euroa (25,4). Japanin jenin osalta 10 prosenttia vahvempi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 6,8 miljoonaa euroa (2,6) ja 10 prosenttia heikompi JPY olisi vaikuttanut positiivisesti 6,8 miljoonaa euroa (2,6). Korkojen muutoksella ei ole olennaista vaikutusta oman pääoman käyvän arvon rahastoon. Oheisissa herkkyysluvuissa ei ole otettu huomioon laskennallisen verovelan (verosaamisen) muutosta.



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

3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu

Milj. euroa	Suojaus- laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikuttei- sesti kirjattavat	Jaksetettuun hankintameno- on arvostettavat	Kirjanpitoarvo
31.12.2023				
Rahoitusvarat				
Saamiset	-	-	2,6	2,6
Muut rahoitusvarat	-	776,8	-	776,8
Myyntisaamiset ja muut saamiset	-	-	289,0	289,0
Johdannaiset	10,0	1,8	-	11,8
Rahavarat	-	-	145,1	145,1
Kirjanpitoarvo yhteensä	10,0	778,6	436,7	1 225,3

Käypä arvo yhteensä	10,0	778,6	436,7	1 225,3
Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat	-	-	910,6	910,6
Leasingvelat	-	-	1 115,0	1 115,0
Johdannaiset	34,4	8,9	-	43,4
Ostovelat ja muut velat	-	-	274,1	274,1
Kirjanpitoarvo yhteensä	34,4	8,9	2 299,7	2 343,0
Käypä arvo yhteensä	34,4	8,9	1 990,9	2 034,2

Milj. euroa	Suojaus- laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikuttei- sesti kirjattavat	Jaksetettuun hankintameno- on arvostettavat	Kirjanpitoarvo
31.12.2022				
Rahoitusvarat				
Saamiset	-	-	3,7	3,7
Muut rahoitusvarat	-	738,6	-	738,6
Myyntisaamiset ja muut saamiset	-	-	256,9	256,9
Johdannaiset	8,6	14,9	-	23,5
Rahavarat	-	-	785,8	785,8
Kirjanpitoarvo yhteensä	8,6	753,5	1 046,3	1 808,5

Käypä arvo yhteensä	8,6	753,5	1 046,3	1 808,5
Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat	-	-	1 298,5	1 298,5
Leasingvelat	-	-	1 330,7	1 330,7
Johdannaiset	33,1	3,5	-	36,7
Ostovelat ja muut velat	-	-	234,7	234,7
Kirjanpitoarvo yhteensä	33,1	3,5	2 863,8	2 900,5
Käypä arvo yhteensä	33,1	3,5	2 358,9	2 395,6

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 ja muut korolliset ja korottomat velat.

Johdannaiset arvostetaan käypään arvoon, josta kerrotaan tarkemmin käyvän arvon hierarkiataulukossa. Käypään arvoon arvostettavat rahoitusvarat ovat joko rahastoja (käypien arvojen hierarkiataso 1) tai joukkovelkakirjoja-, tai yritystodistuksia (käypien arvojen hierarkiataso 2). Saamiset ovat pääosin lyhytaikaisia ja niiden kirjanpitoarvo vastaa käypää arvoa, sillä diskonttauksen vaikutus ei ole merkittävä. Merkittävimmän erän jaksetettuun hankintameno- on arvostettavien pitkäaikaisten lainojen osalta muodostavat TyEL takaisinlaina ja liikkeelle laskettu joukkovelkakirjalaina. Rahoitusvelkojen käypien arvojen erittely on esitetty liitetiedossa 3.3. Rahoitusvarojen ja -velkojen arvostusperiaatteet on kuvattu tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa.

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista
rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa

Milj. euroa	2023	Taso 1	Taso 2
Varat			
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	776,8	723,4	53,4
Johdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	2,3	-	2,3
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,1	-	0,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	2,0	-	2,0
Hyödykejohdannaiset	9,5	-	9,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	7,9	-	7,9
Yhteensä	788,7	723,4	65,3
Velat			
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvelat			
Johdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	8,9	-	8,9
Valuuttajohdannaiset	7,6	-	7,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,5	-	1,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	6,1	-	6,1
Hyödykejohdannaiset	26,8	-	26,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	26,8	-	26,8
Yhteensä	43,4	-	43,4

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

● Konsernitiilinpäätöksen liitetiedot

- Liiketulos
- Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- Pääomarakenne ja rahoituskulut
- Konsolidointi
- Muut liitetiedot
- Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus

Milj. euroa	2023	2022
Johdannaisvarat bruttomäärä	11,8	23,5
Taseessa esitetty rahoitusvarojen määrä	11,8	23,5
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	-11,8	-21,2
Johdannaisvarat netto	0,0	2,3

Milj. euroa	2023	2022
Johdannaisvelat bruttomäärä	-43,4	-36,7
Taseessa esitetetyt rahoitusvelkojen määrä	-43,4	-36,7
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	11,8	21,2
Johdannaisvelat netto	-31,5	-15,5

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 maksukyvyttömäksi. 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

A Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta

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

Johdannaissopimukset kirjataan tekohefkellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenoon (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuositarkastuksissa. 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, volatiliiteetteja 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 hyväksyttyjä optioiden arvonmäärittämiselle. Hyödyke-termiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmäärittämiselle.

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 johdannaissopimuksen käyttötarkoituksen määrittämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti suojatun riskin luonteen kanssa. Johdannaissopimukset 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 kytkettyjä johdannaisia.

Finnair-konserni dokumentoi suojauslaskentaa aloittaessaan suojattavan kohteen ja suojausinstrumentin välisen taloudellisen suhteen ja suojausasteen, sekä konsernin riskinhallintatavoitteet 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). Näitä periaatteita sovelletaan polttoaineiden hinta- ja valuuttariskin, leasingmaksujen sekä erittäin todennäköisten valuuttamääräisten myyntien ja ostojen valuuttariskin suojauksessa. IFRS-suojauslaskennan käyvän arvon suojausta sovelletaan lentokoneostojen valuutta- ja korkosuojauksessa.

Rahavirran suojauksen ehdot täyttävien ja suojauksiksi määriteltujen 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 hankintameno.

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

Kiinteäkorkoista lainaa suojaavien koronvaihtosopimusten tehokkaaseen osuuteen liittyvä voitto tai tappio kirjataan tuloslaskelmassa rahoituskuluihin. Tehottomaan osuuteen liittyvä voitto tai tappio kirjataan tuloslaskelman muihin rahoitustuottoihin 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 jaksetaan tulosvaikutteisesti 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 johdannaissaamisiin ja –velkoihin, sekä rahoitustuottoihin ja –kuluihin. Lainan käyvän arvon muutokset kirjautuvat yhtäaikaaisesti rahoitustuottoihin ja –kuluihin. Valuutan- ja koronvaihtosopimusten realisoituneet valuuttakurssierot, sekä korkotuotot ja -kulut kirjataan yhtäaikaaisesti lainasta syntyvää kurssiero, korkotuottoja ja -kuluja vastaan rahoitustuottoihin ja –kuluihin.

Finnair-konserni käyttää lentopetroliswappeja (fermiinejä) ja –optioita lentopetrolin hintariskin suojaamisessa. Lentopetrolin suojausinstrumenttien realisoitumattomat käyvän arvon muutokset kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon rahavirran suojauksiksi määriteltujen 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 (fermiinien) ja optioiden käyvän arvon muutokset kirjataan tuloslaskelman johdannaisten käyvän arvon muutokset - erään, realisoitu tulos esitetään polttoainekulut - erässä.

Terminien 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, mutta suojauskohteen (SING) ja suojausinstrumentin (NWE) välinen historiallinen korrelaatio on 0.99. Näin ollen, tämä suojaussuhde määritellään suojaushteeksi, 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 luottoriskissä sekä muutokset suojauskohteen kokonaismäärässä, jotka voivat aiheuttaa ylisuojausta, esimerkiksi jos perusteena oleva polttoainekulutuksen ennuste



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● Konsernitiilinpäätöksen 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

ei ole riittävästi tarkka. Koska konsernissa ei suojata 100 % polttoainekulutusta, ylisuojauksen riski on vähäinen. Finnair on soveltanut 1:1 suojausastetta suojauskohteille.

Finnair käyttää termiinejä ja optioita suojautuessaan valuuttamääraisten kassavirtojen aiheuttamat riskit. Valuuttamääraisten 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-määraisten myyntien suojien voitto tai tappio kirjataan liikevaihtoon, ja realisoituneiden USD-määraisten kulujen suojien voitto tai tappio kohdistetaan kuluihin suhteessa realisoituneisiin kuluihin. Muiden valuuttamääraisten rahavirtojen voitto tai tappio kirjataan muihin kuluihin.

Suojaussuhteen suojausaste määritellään sekä suojausinstrumentin että suojattavan kohteen suhteellisen määrän mukaan. Suojautuessaan valuutariskiltä Finnair yleensä soveltaa 1:1 suojausastetta 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 valuuttamääraisä tase-eriä suojaavien termiinien käyvän arvon muutokset sekä realisoituneet 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 suojaukskustannuksen rahastoon. Aika-arvon käyvän arvon muutokset kirjataan muun laajan tuloksen suojaukskustannuksen rahastoon. Preemiot siirretään tuloslaskelmaan samanaikaisesti suojattavan kohteen realisoitumisen kanssa. Tilinpäätöshetkellä Finnairilla oli vain suojattuihin transaktioihin liittyviä preemioita suojaukskustannusrahastossa. **A**

❗ Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät

Finnair soveltaa IFRS 9-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa. Näitä periaatteita sovelletaan esimerkiksi polttoaineiden hinta- ja valuuttariskin sekä erittäin todennäköisten valuuttamääraisten myyntien ja ostojen valuuttariskin suojauksessa. Suojauslaskentaa voidaan soveltaa vain, jos ennustetut kassavirrat voidaan määritellä erittäin todennäköisesti toteutuviksi. Ennustettujen kassavirtojen toteutuminen perustuu suurelta osin tehtyihin ennusteisiin ja johdon parhaaseen arvioihin ja olettamisiin tilinpäätöshetkellä. Arviot ja oletamat pohjautuvat aikaisempaan kokemukseen ja johdon parhaaseen näkemykseen tulevaisuuden tapahtumista ja muista olettamuksista, joiden uskotaan olevan olosuhteet huomioon ottaen perusteltuja. Arvioita ja oletamia arvioidaan jatkuvasti ja jos niissä tapahtuu muutoksia, johdon täytyy myös arvioida ovatko ennustetut kassavirrat enää todennäköisesti toteutuvia. Esimerkiksi jos ennustettu palautuminen ei toteudu tämänhetkisten ennusteiden mukaisesti, riskinä on että Finnair joutuu lopettamaan suojaussuhteita, koska suojauslaskennan ehdot eivät täyty IFRS-9 standardin mukaisesti. Tällöin suojaustulos kirjattaisiin tuloslaskelmalle käyvän arvon rahaston sijaan. **❗**

A = Laadintaperiaatteet
❗ = Keskeiset tilinpäätösarviot

Milj. euroa	2023				2022			
	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto-arvo	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto-arvo
Valuuttajohdannaiset								
Polttoaineen valuuttasuojaus								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	389,7	2,0	-5,5	-3,5	284,7	0,1	-7,4	-7,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	53,3	0,0	-	0,0	-	-	-	-
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	48,9	-	-0,6	-0,6	-	-	-	-
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	158,9	0,1	-1,5	-1,4	183,7	-	-11,6	-11,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	650,7	2,1	-7,6	-5,5	468,4	0,1	-19,0	-18,9
Taseen suojaus, termiinit	321,8	0,2	-0,1	0,2	337,7	0,4	-0,7	-0,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	321,8	0,2	-0,1	0,2	337,7	0,4	-0,7	-0,3
Valuuttajohdannaiset yhteensä	972,6	2,3	-7,6	-5,3	806,1	0,5	-19,8	-19,3
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	422 000	5,3	-14,9	-9,6	209 000	3,4	-6,0	-2,5
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	255 000	2,6	-	2,6	149 000	4,9	-0,2	4,8
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	255 000	-	-12,0	-12,0	149 000	0,2	-7,9	-7,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	-	7,9	-26,8	-18,9	-	8,6	-14,1	-5,6
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	187 000	1,6	-	1,6	149 000	0,9	-	0,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	-	1,6	-	1,6	-	0,9	-	0,9
Hyödykejohdannaiset yhteensä	-	9,5	-26,8	-17,4	-	9,5	-14,1	-4,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	310,4	-	-8,9	-8,9	253,1	13,5	-2,8	10,7
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	310,4	-	-8,9	-8,9	253,1	13,5	-2,8	10,7
Korkojohdannaiset yhteensä	310,4	-	-8,9	-8,9	253,1	13,5	-2,8	10,7
Johdannaiset yhteensä	-	11,8	-43,3	-31,5	-	23,5	-36,7	-13,2

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2023 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa johdannaissovimuksiin perustuvat saamiset -erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaissovimuksiin perustuvat velat -erässä). Finnair on kuitenkin vuoden 2023 aikana palannut normaaleihin suojausoperaatioihin.



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

Suojauskohteet suojaussuhteissa

	Suojauskohteiden kirjanpitoarvo		Suojauskohteiden kertyneet käyvän arvon oikaisut		Suojaus- kohde sisältävä taseen erä	Tehottomuuden testauksessa käytetty käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta	Tehottomuuden testauksessa käytetty suojaus-instrumentin käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta
31.12.2023	Varat	Velat	Varat	Velat			
Rahavirtasuojaukset							
Polttoaineen hintariski							
- Ennustetut polttoaineostot	-	-	-	-	-	145,6	-9,7
Valuuttariski							
- Ennustetut myynnit ja ostot, USD	-	-	-	-	-	24,6	-0,9
- Ennustetut myynnit ja ostot, JPY	-	-	-	-	-	-8,4	2,3
Käyvän arvon suojaukset							
Valuuttariski							
- Lentokoneiden hankinnat	1,4		1,4		Pitkäai- kaiset varat	11,1	-3,0

Johdannaisvastapuolien luottoluokittelu

Milj. euroa	2023	2022
Parempi kuin A	-3,9	0,7
A	-20,9	-11,9
BBB	-6,7	-2,0
Yhteensä	-31,5	-13,2

Tulosvaikutteisesti realisoituneet johdannaiset

Milj. euroa		2023	2022
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	0,6	21,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Polttoainekulut	-7,2	8,4
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Lentokaluston huoltokulut	-0,8	0,4
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikennöimismaksut	-0,2	0,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikevaihto	4,2	0,3
Kulut suojauslaskennassa olevista eristä yhteensä		-3,3	31,0
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	-6,1	-3,2
Taseen suojaus	Rahoituskulut	-8,4	16,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	Rahoituskulut	3,7	5,5
Kulut suojauslaskennan ulkopuolisista eristä yhteensä		-10,8	18,9

A = Laadintaperiaatteet

3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

A Oma pääöma

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

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

Sijoitetun vapaan pääöman rahastoon on kirjattu merkintäoikeusannista 2020 saadut varat transaktiokuluilla ja veroilla vähennettynä.

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

Lunastettujen omien osakkeiden hankintameno ja transaktiomenot verojen jälkeen on vähennetty omasta pääömosta, kunnes ne mitätöidään ja lasketaan uudelleen liikkeelle. Omien osakkeiden myynnistä tai liikkeeseenlaskusta saatu vastike sisällytetään omaan pääömaan. **A**

Osakkeiden lukumäärä	2023	2022
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden alussa	1 407 001 962	1 405 980 132
Merkintäoikeusanti	19 012 413 069	-
Osakepalkkiojärjestelmästä 2019–2021 myönnetyt osakkeet	-	119 737
Flyshare henkilöstön osakesäästöohjelmasta myönnetyt osakkeet	1 487 760	902 093
Johtoryhmän uudelleenrakennuskannustinojelma	10 670 826	-
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	20 431 573 617	1 407 001 962
Emoyhtiön hallussa olevat osakkeet	49 565 650	399 303
Osakkeiden lukumäärä yhteensä tilikauden lopussa	20 481 139 267	1 407 401 265

Finnair Oyj:n kokonaan maksettu ja kaupparekisteriin rekisteröity osakepääöma oli vuosien 2022 ja 2023 lopussa 75 442 904,30 euroa. Osakkeilla ei ole nimellisarvoa. Vuoden 2023 aikana yhtiö myönsi 1,487,760 osaketta FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille, sekä 10,670,826 osaketta johtoryhmän uudelleenrakennuskannustinohjelman osallistujille.



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

Konsernin käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät

Milj. euroa	2023	Siirretty tulosvaikut- teisiksi	Realisoitumat- tomat voitot ja tappiot muun laajan tuloksen kautta	2022	Laajan tuloslaskelman erä, johon luokittelun muutoksesta johtuva oikaisu sisältyy
Polttoaineen hintasuojaus	-13,2	-0,6	-6,8	-5,9	Polttoainekulut
Polttoaineen valuuttasuojaus	-	-	-	-	Polttoainekulut
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	-3,5	3,9	-0,1	-7,3	Lentokaluston leasemaksut
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-2,8	0,7	-	-3,6	Liikevaihto ja kulu- erät*
Etuuspohjaisten eläkejärjes- telyjen vakuutusmatemaat- tiset voitot ja tappiot	82,0	-	11,6	70,4	
Suojauskustannusten rahasto	-1,7	-	-4,9	3,3	
Verovaiutus	-12,2	-	1,9	-14,1	
Yhteensä	48,6	4,1	1,7	42,8	

*Ennustettujen valuuttamäärien myyntien ja kulujen suojaukset (termiinit ja optiot) määritellään samankaltaisten suojauskohteiden ryhmän suojiksi. 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	2024	2025	2026	2027	2028	Myöhemmin	Yhteensä
Polttoaineen hintasuojaus	-11,7	-1,5	-	-	-	-	-13,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	-3,5	-	-	-	-	-	-3,5
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	0,0	-	-2,8
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	82,0	-	-	-	-	-	82,0
Suojauskustannusten rahasto	-1,7	-	-	-	-	-	-1,7
Verovaiutus	-12,9	0,5	0,1	0,1	0,0	-	-12,2
Yhteensä	51,5	-1,8	-0,6	-0,6	0,0	-	48,6

Merkintäoikeusanti

Vuoden 2023 kolmannen kvartaalin aikana Finnair järjesti merkintäoikeusannin vahvistaakseen taloudellista asemaansa. Merkintäetuoikeusannin tavoitteena oli pienentää Finnairin rahoituskustannuksia, tukea kestäväään kannattavaan kasvuun tähtäävän strategian toteuttamista ja varmistaa yhtiön kyky toteuttaa investointeja tulevaisuudessa. Merkintäetuoikeusannilla Finnair myös pyrki palauttamaan yhtiön varojenjakokyvyn. Merkintäoikeusannin lopullisen tuloksen mukaan osakeannissa merkittiin yhteensä 19 038 769 224 uutta osaketta, joka vastaa noin 100,14 prosenttia tarjoituista osakkeista, ja siten osakeanti oli ylimerkitty. Yhteensä 18 102 803 535 tarjottavaa osaketta merkittiin käyttäen merkintäoikeuksia. Jäljelle jääneet 909 609 534 tarjottavaa osaketta, jotka merkittiin ilman merkintäoikeuksia, on allokoitu osakeannin ehtojen mukaisesti toissijaisessa merkinnässä. Merkintähinta oli 0,03 euroa tarjottavalta osakkeelta. Osakeannin bruttovarat olivat noin 570,4 miljoonaa euroa, ja nettovarot olivat noin 558,2 miljoonaa euroa. Brutto- ja nettovaroihin sisältyy Suomen valtion 318,6 miljoonan euron suhteellinen merkintäosuus, jonka Suomen valtio maksoi kuittaamalla vastaavan määrän Suomen valtion Finnairille myöntämästä pääomालainasta osakeannin ehtojen mukaisesti.

Oman pääoman ehtoinen hybridilaina

Finnair nosti vuoden 2020 aikana 200 miljoonan euron hybridilainan, joka kirjattiin omaan pääomaan (omistajille kuuluvan pääoman jälkeen). Finnair lunasti hybridilainan täysimääräisesti vuoden 2023 kolmannen kvartaalin aikana.

Pääomalaina

Finnair nosti vuoden 2022 aikana 400 miljoonan euron pääomalainan, joka kirjattiin omaan pääomaan. Marraskuun 2023 aikana Finnairin toteuttamassa noin 558 miljoonan euron merkintäoikeusannissa Suomen valtio merkitsi uusia osakkeita täysimääräisesti sille allokoitujen merkintäoikeuksien perusteella. Suomen valtio maksoi osakkeiden merkinnän kuittaamalla merkintähinnan vastaavalla määrällä eli 318,6 miljoonalla eurolla pääomalainan pääomaa. Finnair maksoi 24.11.2023 Suomen valtiolle takaisin pääomalainan loppuosan eli 81,4 miljoonaa euroa. Lisäksi Finnair maksoi valtiolle pääomalainaan liittyvät korot ja muut maksut, jotka olivat yhteensä 48,9 miljoonaa euroa.

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 ja pääomalainan korot sekä muut kulut maksuhetkestä riippumatta, uuden lainan liikkeeseenlaskuun liittyvät transaktiokulut ja lainan takaisinmaksun yhteydessä maksettava preemio verovaiikutukset 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	2023	2022
Tilikauden tulos, milj. euroa	254,3	-476,2
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot, milj. euroa	-13,7	-20,5
Pääomalainan korot ja muut kulut, milj. euroa	-32,9	-15,9
Verovaiutus	9,3	7,3
Oikaistu tilikauden tulos	216,9	-505,3
Keskimääräinen painotettu ulkona olevien osakkeiden määrä, milj. kpl		
osakemäärä, milj. kpl	9 640,7	8 380,5
Laimentaton osakekohtainen tulos, euroa	0,022	-0,060
Laimennettu osakekohtainen tulos, euroa	0,022	-0,060
Omien osakkeiden vaikutus, euroa	0,000	0,000

Osinko

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa ei makseta vuodelta 2023. Yhtiökokous päätti 23.3.2023 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2022 vahvistetun taseen perusteella ei jaeta osinkoa.

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat

Milj. euroa	2023
Käyvän arvon rahasto	-14,7
Sijoitetun vapaan pääoman rahasto	1 344,4
Edellisten tilikausien voitto	-1 008,0
Tilikauden voitto/tappio	231,5
Voitonjakokelpoiset varat yhteensä	473,1



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

I = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet

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 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.

4.2 Tytäryhtiöt

A **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 muutuvaan 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 hankintamenetelmällä, 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. **A**

Tytäryritykset

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

4.3 Hankitut ja myytyt liiketoiminnot

Finnairilla ei ollut yrityshankintoja tai -myyntejä tilikausilla 2023 ja 2022.

4.4 Osuudet yhteisyrityksissä

A Yritykset, joissa konsernilla on yhteinen määräysvalta toisen osapuolen kanssa ja merkittävät päätökset vaativat molempien osapuolien hyväksynnän, käsitellään luonteensa mukaisesti yhteisyrityksinä ja ne 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 yhteisyrityksestä sisältää sen hankinnassa syntyneen liikearvon. Konsernin osuus hankintahetken jälkeisistä tuloksista on kirjattu tuloslaskelmaan. Jos konsernin osuus yhteisyrityksen tappiosta ylittää sijoituksen kirjanpitoarvon, sijoitus merkitään taseeseen nolla-arvoon, ellei konserni ole sitoutunut yhteisyrityksen velvoitteiden täyttämiseen.
Konsernin ja yhteisyrityksen välisestä liiketoimista merkitään konsernitilinpäätökseen vain konsernin ulkopuolisille omistajille kuuluva osuus. Jokaisen raportointikauden lopussa tarkistetaan, onko objektiivista näyttöä siitä, että yhteisyritykseen tehdyn sijoituksen arvo on alentunut. Jos tällaista näyttöä on, arvonalentumistappio määritetään yhteisyrityksestä kerrytettävissä olevan rahamäärän ja sen kirjanpitoarvon välisenä erotuksena ja se merkitään tuloslaskelman erään osuus yhteisyritysten tuloksista.
Yhteisyritysten tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita. Jos yhteisyrityksestä ei ole ollut käytössä vahvistettua tilinpäätöstä, on yhdistelyssä käytetty alustavia tilinpäätöslukuja tai viimeisintä saatua tietoa. **A**

Tiedot konsernin yhteisyrityksistä

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.

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus- osuus %
31.12.2023	Ruotsi	110,7	110,4	84,0	0,5	40,00
31.12.2022	Ruotsi	133,9	134,2	77,1	0,5	40,00

Konsernin yhteisyritysten tulos tilikaudelta 2023 oli 0,5 (0,5) miljoonaa euroa, josta Finnairin osuus on 0,0 (0,0) miljoonaa euroa. Osuudet yhteisyrityksissä konsernin taseessa olivat 0,0 (0,0) miljoonaa euroa. Yhteisyritysten kanssa tehdyistä liiketoimista on kerrottu lisäksi liitetiedossa 4.5 Lähipiiritapahtumat.

4.5 Lähipiiritapahtumat

Finnair-konsernin lähipiiriin kuuluvat sen tytäryhtiöt, johto (hallitus, toimitusjohtaja ja johtoryhmä), heidän läheiset perheenjäsenensä ja heidän tai heidän läheisten perheenjäsentensä määräysvallassa olevat yhtiöt, osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset, Finnairin eläkesätiö sekä Finnair-konsernin sairauskassa. Tytäryhtiöt on esitelty liitteessä 4.2 ja yhteisyritykset liitteessä 4.4. Lähipiiritapahtumina on esitetty sellaiset liiketoimet lähipiirin kanssa, jotka eivät eliminoidu konsernitilinpäätöksessä.
Finnairissa määräysvaltaa käyttävä Suomen valtio omistaa 55,7 % (55,9 %) Finnairin osakkeista. Suomen valtio osallistui tilikaudella 2023 toteutettuun merkintäoikeusantiin omistusosuutensa suhteessa kuittaamalla koko merkintahinnan 318,6 miljoonaa euroa vastaavalla määrällä pääomalainan pääomaa. Suomen valtion myöntämästä TyEL-takaisinlainaa koskevasta takauksesta ja raportointikauden aikana Suomen valtiolle



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

takaisinmaksetusta pääomalainasta kerrotaan liitetiedossa 3.3 Rahoitusvelat. Kaikki liiketoimet Finnairin sekä muiden suomalaisten valtionyhtiöiden ja muun lähipiirin välillä tapahtuvat markkinaehtoisesti ja ne vastaavat ehdoiltaan riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia. Lähipiiriyhteisöjen kanssa toteutuivat seuraavat liiketapahtumat:

Milj. euroa	2023	2022
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Yhteisyritys	25,4	25,7
Eläkesäätiö	0,2	0,3
Sairaukassa	0,3	0,0
Työsuhde-etuudet		
Eläkesäätiö	8,3	11,2
Sairaukassa	0,8	0,6
Toimitusjohtaja ja johtoryhmä	7,5	4,1
Hallitus	0,4	0,4
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Yhteisyritys	84,7	78,2
Eläkesäätiö	1,6	2,0
Rahoitustuotot		
Eläkesäätiö	4,4	0,6
Saamiset		
Yhteisyritys	6,7	6,4
Eläkesäätiö	128,1	119,9
Velat		
Yhteisyritys	4,6	4,3
Eläkesäätiö	25,6	13,0
Sairaukassa	0,1	-

Työsuhde-etuudet ja pitkäaikaiset saamiset eläkesäätiöltä liittyvät etuuspohjaisiin eläkejärjestelyihin Finnairin eläkesäätiössä. Näitä kuvataan tarkemmin liitetiedossa 1.3.8.2. Johdon palkkiot on esitetty liitetiedossa 1.3.8. Johdolle ei ole myönnetty lainoja eikä johdon kanssa ole tehty muita liiketoimia. Lisätietoa yhteisyrityksestä 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 2023 ja 2022 Finnair ei maksanut eläkesäätiölle kannatusmaksuja. Eläkesaaminen tilikauden lopussa oli 127,9 miljoonaa euroa (119,7).

Finnair-konsernin sairauskassa

Finnair-konsernin sairauskassa on erillinen juridinen yksikkönsä, joka tarjoaa jäsenilleen mahdollisuuden hakeutua nopeasti parhaaseen mahdolliseen sairauden hoitoon korvaamalla siitä syntyviä kustannuksia. Kassan toimintapiirin muodostavat konserniyhtiöihin (osakkaisiin) työsuhteessa olevat henkilöt (jäsenet). Vakuutuskassan toiminta rahoitetaan osakkailta ja jäseniltä perittävillä vakuutusmaksuilla.

I = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet
I = Keskeiset tilinpäätösarviot

5 Muut liitetiedot

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

5.1 Tuloverot

A 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. Laskennalliset verot kirjataan kirjanpidon ja verotuksen välisestä 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 käyttöomaisuushyödykkeiden 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. **A**

I **Laskennalliset verot**
Laskennallisen verosaamisen kirjaaminen perustuu johdon ennusteisiin ja arvioihin siitä, tuleeko yhtiölle tulevaisuudessa riittävästi verotettavaa tuloa. Laskennassa käytetyt arviot perustuvat viimeisimpään johdon ennusteeseen raportointipäivänä ja oletuksiin, jotka ovat yhdenmukaisia muualla tilinpäätöksessä käytettyjen oletusten kanssa. Finnairin toimintaympäristöön liittynyt epävarmuus on vähentynyt merkittävästi vuoden 2023 aikana parantuneen liiketoimintaympäristön ja uuden strategian onnistuneen toteuttamisen seurauksena. Tämä on johtanut matkustajaliikevaihdon ja kannattavuuden merkittävään kasvuun, minkä lisäksi myös Finnairin tulosnäkymä on parantunut. Vaikka Venäjän ilmatilan sulkemisen odotetaan vaikuttavan pidempään Finnairin Aasian-lentojen reitteihin ja toimintakustannuksiin, yhtiön johto arvioi toisen vuosineljänneksen aikana tehdyssä strategiapäivityksessä Finnairin saavuttavan 6 prosentin vertailukelpoisen liikevoittomarginaalitavoitteen vuoden 2025 loppuun mennessä. Liiketoimintaympäristön normalisoitumisen seurauksena Finnairin johto on tilinpäätöksen 2023 laatimisen yhteydessä tarkastellut ainoastaan yhtä ennusteskenaariota erotuksena edellisellä tilikaudella laadiittuihin useampiin skenaarioihin. Tilikaudella 2022 tehtiin laskennallisen verosaamisen alaskirjaus vuosien 2020-2021 verotuksellisista tappioista ja laskennallinen verosaaminen vuoden 2022 tappiosta jätettiin kirjaamatta. Tilikaudella 2023 edellisellä tilikaudella tehty laskennallisen verosaamisen alaskirjaus kirjattiin kokonaan takaisin taseeseen ja suurin osa laskennallisesta verosaamisesta tilikauden 2022 tappiosta kirjattiin taseeseen. Finnair olettaa pystyvänsä käyttämään taseeseen kirjatut verotukselliset tappiot ennen 10 vuoden vanhentumisaikaa. **I**

Globaali vähimmäisverosääntelymalli (pilari 2)

OECD julkaisi uuden globaalin vähimmäisverosääntelymallin (pilari 2) vuoden 2021 lopussa, ja joulukuussa 2022 tuli voimaan EU:n vähimmäisverodirektiivi (pilari 2). EU-direktiivillä on tarkoitus panna täytäntöön maailmanlaajuinen 15 prosentin vähimmäisverokanta monikansallisille konserneille ja suurille kotimaisille konserneille, ja sitä sovelletaan EU:ssa vuodesta 2024 alkaen. Siirtymäsäännösten noudattamisen ja hallinnollisen taakan helpottamiseksi OECD on ottanut käyttöön olettamäsääntöihin perustuvia helpotuksia (Framework for Transitional Safe CbCR Safe Harbours), joita sovelletaan siirtymäkaudella, joka kattaa verovuodet 2024–2026.

Finnair on arvioinut konserniin kohdistuvaa pilari 2 -sääntelyn vaikutusta eikä se tämän hetkisen arvion mukaan odota olennaisia täydennysvero-oikaisuja siirtymäkauden 2024–2026 aikana. Finnair seuraa säädöspäivitysten kehittymistä, sillä OECD:n odotetaan julkaisevan yksityiskohtaisempia lisäohjeistuksia liittyen muun muassa ilmailualaan, pysyvien olettamasääntöjen (Safe Harbours) täytäntöönpanoon ja hyväksyttäisiin kotimaisiin vähimmäisverojärjestelmiin.



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

Tuloverot

Milj. euroa	2023	2022
Tilikauden verot		
Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero	-0,1	-
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut	-	-
Laskennalliset verot	135,3	-105,4
Yhteensä	135,2	-105,4

Tuloverojen täsmäytys Suomen yhteisöverokannan mukaiseen tuloveroon

Milj. euroa	2023	2022
Tulos ennen veroja	119,1	-370,7
Verot laskettuna kotimaan verokannalla 20 %	-23,8	74,1
Ulkomaisten tytäryritysten erilaiset verokannat	0,1	0,1
Verovapaat tulot	0,4	0,4
Vähennyskeltottomat kulut	3,2	-3,9
Taseeseen merkitsemättömät verotukselliset tappiot	-	-33,9
Taseeseen merkitsemättömät väliaikaiset erot	-3,3	-25,2
Laskennallisen veron alaskirjaus vuosien 2020-2021 tappioista	-	-117,0
Taseeseen takaisinkirjatut verotukselliset tappiot vuosien 2020-2021 tappioista	117,0	-
Taseeseen kirjatut väliaikaiset erot vuodelta 2022	13,9	-
Taseeseen kirjatut verotukselliset tappiot vuoden 2022 tappiosta	27,7	-
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut	0,0	0,0
Tuloverot yhteensä	135,2	-105,4

Mikäli ulkomaiset tytäryritykset maksaisivat osinkoina voittovaransa, aiheutuisi tästä 0,4 miljoonan euron (0,3) verovaikutus.

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 2023 aikana:

Milj. euroa	2022	Kirjattu tulos- laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2023
Laskennalliset verosaamiset				
Vahvistetut tappiot	93,7	116,0 *	9,8 *	219,5
Käyttöomaisuus**	60,4	-10,4	-	49,9
Vuokrasopimukset**	279,2	-53,1	-	226,0
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	-	-	4,2	4,2
Muut väliaikaiset erot	16,9	-6,1	6,4	17,3
Yhteensä	450,2	46,4	20,5	517,0
Netotettu laskennallisista verovelosta	-369,6	88,9	-2,3	-283,0
Laskennalliset verosaamiset taseessa	80,6	135,3	18,1	234,0

Milj. euroa	2022	Kirjattu tulos- laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2023
Laskennalliset verovelat				
Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt	-24,0	0,8	-2,3	-25,5
Käyttöomaisuus**	-109,2	32,8	-	-76,4
Vuokrasopimukset**	-236,4	55,3	-	-181,1
Yhteensä	-369,6	88,9	-2,3	-283,0
Netotettu laskennallisista verosaamisista	369,6	-88,9	2,3	283,0
Laskennalliset verovelat taseessa	-	-	-	-

* Raportointikaudella tuloslaskelmaan kirjatun vahvistettuihin tappioihin liittyvän laskennallisen verosaamisen (145 miljoonaa euroa) määrää netottaa raportointikauden verotettavaa tulosta vastaan kirjattu laskennallisen verosaamisen vähennys (29 miljoonaa euroa). Lisäksi omaan pääomaan kirjattiin vahvistettuihin tappioihin liittyvä laskennallinen verosaaminen pääomalainan kuluista (9,8 miljoonaa euroa).

** Muutos IAS 12 -standardissa 1.1.2023 alkaen edellyttää sekä laskennallisen verosaamisen että laskennallisen verovelan kirjaamista vuokrasopimuksiin ja Finnairin kirjanpidossa omistettuina esitettäviin JOLCO-lainalla ja vientiluottotakauksella rahoitettuihin lentokoneisiin liittyen silloin kun väliaikaiset erot, jotka syntyvät omaisuuserän ja velan kirjaamisesta, ovat yhtä suuret. Vertailukausi on oikaistu vastaavasti. Muutoksella ei ole vaikutusta Finnairin konsernitaseeseen, koska laskennalliset verosaamiset ja -velat voidaan netottaa.

Finnairin verotettava tulos vuonna 2023 kääntyi voitolliseksi ja osa vuosien 2020–2021 verotuksellisista tappioista pystyttiin hyödyntämään. Finnairin johto seuraa jatkuvasti laskennallisten verosaamisten hyödyntämisen todennäköisyyttä ja harkitsee arvioinnissaan sekä positiivista että negatiivista näyttöä. Perustuen IAS 12:n mukaisiin kriteereihin ja johdon arvioihin Finnair-konsernin ennustetusta tuloksesta Finnair kirjasi tilikaudella 2023 kokonaan takaisin taseeseen 117 miljoonan euron laskennallisen verosaamisen, joka oli alaskirjattu tilikaudella 2022. Lisäksi siltä osin kuin positiivinen näyttö puolsi, osasta vuoden 2022 tappiosta kirjattiin laskennallista verosaamista 28 miljoonaa euroa. Johto arvioi tilinpäätöksen laatimisen yhteydessä, että Finnairin uudistetun strategian onnistunut toteuttaminen ja palautunut kannattavuus sekä johdon ennuste tulevaisuuden verotettavasta tuloksesta antavat positiivista näyttöä yhtiön kyvystä hyödyntää käyttämättömät verotukselliset tappiot ja muut verotuksessa vähennyskelpoiset väliaikaiset erot.



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

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2022 aikana:

Milj. euroa	2021	Kirjattu tulos- laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2022
Laskennalliset verosaamiset				
Vahvistetut tappiot	216,6	-122,8	-	93,7
Käyttöomaisuus**	66,5	-6,1	-	60,4
Vuokrasopimukset**	279,2	-	-	279,2
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	0,9	-	-0,9	-
Muut väliaikaiset erot	16,2	-3,3	4,1	16,9
Yhteensä	579,2	-132,3	3,2	450,2
Netotettu laskennallisista verovelosta	-387,4	26,9	-9,1	-369,6
Laskennalliset verosaamiset taseessa	191,9	-105,4	-5,8	80,6

Milj. euroa	2021	Kirjattu tulos- laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2022
Laskennalliset verovelat				
Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt	-16,1	2,2	-10,0	-24,0
Käyttöomaisuus**	-134,0	24,7	-	-109,2
Vuokrasopimukset**	-236,4	0,0	-	-236,4
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	-0,9	-	0,9	-
Yhteensä	-387,4	26,9	-9,1	-369,6
Netotettu laskennallisista verosaamisista	387,4	-26,9	9,1	369,6
Laskennalliset verovelat taseessa	-	-	-	-

Finnair ei ole kirjannut laskennallisia verosaamisia alla olevassa taulukossa esitettyihin väliaikaisiin eroihin liittyen.

Kirjaamattomat laskennalliset verosaamiset:

Milj. euroa	2023			2022		
	Vanhene- misvuosi	Brutto- määrä	Vero- vaikutus	Vanhene- misvuosi	Brutto- määrä	Vero- vaikutus
Verotukselliset tappiot	2032	31,1	6,2	2030–2032	754,4	150,9
Vuokrasopimukset	-	-	-	Ei vanhene	64,1	12,8
Korkovähennysoikeuden rajoittamisen piirissä olevat korkokulut	Ei vanhene	73,1	14,6	Ei vanhene	56,7	11,3
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	-	-	-	Ei vanhene	13,5	2,7
Muut väliaikaiset erot	-	-	-	Ei vanhene	5,4	1,1
Yhteensä	-	104,2	20,8	-	894,1	178,8

Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti, kuin on todennäköistä, että tulevaisuudessa syntyy verotettavaa tuloa, jota vastaan väliaikainen ero voidaan hyödyntää, huomioiden myös Finnairilla käytettävissään olevat verosuunnittelumenetelmät liittyen kertyneisiin poistoeroihin kirjanpidon ja verotuksen välillä. Johdon arviointi tulevaisuudessa syntyvästä verotettavasta tuloksesta perustuu viimeisimpään tilinpäätöksen yhteydessä laadittuun hallituksen hyväksymään ennusteeseen. Vahvistettuihin tappioihin liittyvä

lakisääteinen vanhentumisaika on 10 vuotta ja vastaavat taseeseen tällä hetkellä kirjatut laskennalliset verot vanhenevat vuosina 2030–2032.

5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit

Finnair raportoi vain olennaisista riidoista ja oikeudenkäynneistä, tai sellaisista joihin se ei varautunut vakuutuksella. Tilinpäätöshetkellä 31.12.2023 ei ollut vireillä kyseeseen tulevia riita-asioita.

5.3 Tilinpäätöspäivän jälkeiset tapahtumat

Tilinpäätöspäivän jälkeen ei ole ollut tapahtumia, joilla olisi ollut merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.



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

6 Emoyhtiön tilinpäätös

Finnair Oyj:n tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2023	2022
Liikevaihto	6.2	2 830,0	2 241,4
Liiketoiminnan muut tuotot	6.3	131,3	159,6
Liiketoiminnan tuotot yhteensä		2 961,3	2 401,0
Materiaalit ja palvelut	6.4	1 573,3	1 423,9
Henkilöstökulut	6.5	343,9	308,6
Poistot ja arvonalentumiset	6.6	10,9	13,1
Liiketoiminnan muut kulut	6.7	1 045,0	972,6
Liiketoiminnan kulut yhteensä		2 973,0	2 718,2
Liikevoitto/-tappio		-11,7	-317,2
Rahoitustuotot ja -kulut	6.8	-41,6	-44,0
Voitto/tappio ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja		-53,3	-361,1
Tilinpäätössiirrot	6.9	165,0	127,9
Tuloverot	6.10	119,7	-117,0
Tilikauden voitto/tappio		231,5	-350,2

Finnair Oyj:n tase

Milj. euroa	Liite	2023	2022
VASTAAVAA			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	6.11	16,5	20,8
Aineelliset hyödykkeet	6.12	81,1	84,1
Sijoitukset			
Osuudet saman konsernin yrityksissä		649,4	649,4
Osuudet omistusyhteysyrityksissä		0,0	0,0
Muut osakkeet ja osuudet		0,4	0,4
Laina- ja muut saamiset	6.14	2,4	2,5
Sijoitukset yhteensä	6.13	652,2	652,3
Laskennalliset verosaamiset	6.15	237,1	104,0
Pysyvät vastaavat yhteensä		986,9	861,1
Vaihtuvat vastaavat			
Lyhytaikaiset saamiset	6.16	783,4	622,7
Rahoitusarvopaperit	6.17	776,8	738,6
Rahat ja pankkisaamiset	6.18	144,3	784,7
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		1 704,5	2 146,1
VASTAAVAA YHTEENSÄ		2 691,4	3 007,2
VASTATTAVAA			
Oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Ylikurssirahasto		24,7	24,7
Muut rahastot			
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto		1 344,4	772,9
Vararahasto		147,7	147,7
Käyvän arvon rahasto		-14,7	-9,9
Edellisten tilikausien voitto (tappio)		-1 088,0	-698,7
Pääomalaina		-	400,0
Tilikauden voitto (tappio)		231,5	-350,2
Oma pääoma yhteensä	6.19	721,0	361,9
Tilinpäätössiirtojen kertymä	6.20	17,0	18,2
Pakolliset varaukset	6.21	143,7	235,8
Vieras pääoma			
Pitkäaikainen vieras pääoma	6.22	587,7	1 004,3
Lyhytaikainen vieras pääoma	6.23	1 222,0	1 387,0
Vieras pääoma yhteensä		1 809,6	2 391,2
VASTATTAVAA YHTEENSÄ		2 691,4	3 007,2



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

Finnair Oyj:n rahoituslaskelma

Milj. euroa	2023	2022
Liiketoiminnan rahavirta		
Tilikauden tulos ennen tilinpäätössiirtoja	-53,3	-361,1
Poistot ja arvonalentumiset	10,9	13,1
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	-98,0	49,6
Rahoitustuotot ja -kulut	41,6	44,0
Käyttöpääoman muutos	114,7	161,5
Maksetut korko- ja muut rahoituskulut	-88,0	-76,2
Saadut korko- ja muut rahoitustuotot	52,2	13,8
Liiketoiminnan nettorahavirta	-19,8	-155,4
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin	-3,6	-2,1
Luovutustulot aineellisista hyödykkeistä	0,0	0,0
Laina- ja muiden saamisten muutos	-84,0	3,1
Saadut osingot	0,0	0,0
Investointien nettorahavirta	-87,7	1,0
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-742,9	-232,1
Osakeanti*	570,4	-
Pääomalainan nosto	-	400,0
Pääomalainan takaisinmaksut*	-400,0	-
Pääomalainan korot ja kulut	-48,9	-
Saadut ja maksetut konserniavustukset	126,6	244,3
Rahoituksen nettorahavirta	-494,8	412,2
Rahavirtojen muutos	-602,3	257,9
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	1 523,4	1 265,5
Rahavirtojen muutos	-602,3	257,9
Rahavarat tilikauden lopussa	921,1	1 523,4

* Suomen valtio maksoi osallistumisensa osakeantiin kuittaamalla koko merkintähinnan vastaavalla määrällä pääomalainan pääomaa. Summa kokonaisuudessaan oli 318,6 miljoonaa euroa ja osakeannissa saadut nettovarot olivat 251,8 miljoonaa euroa. Osakeannin toteuttamisen jälkeen Finnair maksoi Suomen valtiolle takaisin pääomalainan loppuosan eli 81,4 miljoonaa euroa.

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.

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, pois lukien Finnair Aircraft Finance joka suojaa oman positionsa. 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 kassavirtapositiona 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 tekohetkellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenuon (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuositarkastuksissa. 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.

Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatiliiteetteja 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. Hyödyke-termiinien 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 määräämällä 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.

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



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

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: jaksotettuun hankintamenuun tai käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat. 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 hankintamenuun, 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 hankintamenuun 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 merkittävilä 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. 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 hankintamenuun arvostettujen rahoitusinstrumenttien osalta, Finnair suorittaa seurantaa aktiivisesti ja kirjaa kriteerien toteutuessa arvonalentumista tulosvaikutteisesti.

Pysyvät vastaavat ja poistot

- Rakennukset 10–50 vuodessa hankintahetkestä 10 %:n jäännösarvoon.
- Muut aineelliset hyödykkeet 3–15 vuodessa.

Tutkimus- ja kehitysmenot

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

Leasing

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

Tilinpäätössiirrot

Tilinpäätöksissä tehtyjen ja suunnitelman mukaisten poistojen kertynyt erotus, poistoero, esitetään taseen erässä tilinpäätössiirtojen kertymä ja sen muutos tuloslaskelmassa erässä tilinpäätössiirrot. Tilinpäätössiirrot 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.

Laskennallinen verovelka tai -saaminen on laskettu verotuksen ja tilinpäätöksen välisille eroille käyttäen tilinpäätöshetkellä vahvistettua seuraavien vuosien verokantaa. Taseeseen sisältyy laskennallinen verovelka kokonaisuudessaan ja laskennallinen verosaaminen arvioidun todennäköisen saamisen suuruusena.

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	2023	2022
Liikevaihto toimialoittain		
	2 830,0	2 241,4
Matkustajatuotot	2 511,9	1 786,0
Lisäpalvelut	126,4	103,0
Rahti	191,8	352,4
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain lentoreittien perusteella, % liikevaihdesta		
Suomi	6 %	6 %
Eurooppa	42 %	45 %
Lähi-itä	7 %	2 %
Aasia	33 %	30 %
Pohjois-Amerikka	9 %	15 %
Kohdistamaton	2 %	3 %
Yhteensä	100 %	100 %

Vuoden 2023 alusta alkaen Finnair on erottanut omaksi liikennealueekseen Lähi-idän, jonka luvut raportoitiin vielä vuoden 2022 aikana Euroopan-luvuissa. Vertailukauden liikennelukuja on oikaistu vastaavasti.

6.3 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2023	2022
Lentokoneiden vuokratuotot	81,0	105,4
Muut vuokratuotot	24,4	22,0
Muut tuotot	25,9	32,1
Yhteensä	131,3	159,6



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

6.4 Materiaalit ja palvelut

Milj. euroa	2023	2022
Aineet ja tarvikkeet		
Maaselvitys- ja cateringkulut	280,1	220,8
Polttoainekulut	899,6	836,0
Lentokaluston huoltokulut	275,0	266,3
Tietohallintokulut	17,2	14,2
Muut erät	101,4	86,7
Yhteensä	1 573,3	1 423,9

6.5 Henkilöstökulut

Milj. euroa	2023	2022
Palkat ja palkkiot	280,8	236,3
Eläkekulut	50,8	45,9
Muut henkilösivukulut	12,2	26,4
Yhteensä	343,9	308,6
Johdon palkat ja palkkiot		
Toimitusjohtaja ja hänen sijaisensa	2,1	1,2
Hallitus	0,4	0,4
Henkilöstö keskimäärin	3 801	3 979

6.6 Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset

Milj. euroa	2023	2022
Muista pitkävaikutteisista menoista	6,3	8,5
Rakennuksista	1,2	1,2
Muusta kalustosta	3,4	3,3
Yhteensä	10,9	13,1

6.7 Liiketoiminnan muut kulut

Milj. euroa	2023	2022
Lentokaluston leasingmaksut	431,4	407,9
Lentokapasiteetin muut vuokrat	106,7	102,4
Toimitila- ja muut vuokrat	46,3	34,1
Liikennöimismaksut	233,8	206,5
Myynti- ja markkinointikulut	111,3	95,6
Muut kulut	115,4	126,2
Yhteensä	1 045,0	972,6

Tilintarkastuspalkkiot

Milj. euroa	2023	2022
Tilintarkastusyhteisö	KPMG	KPMG
Tilintarkastuspalkkiot	0,4	0,3
Veroneuvonta	-	0,0
Muut palkkiot	0,2	0,2
Yhteensä	0,7	0,5

6.8 Rahoitustuotot ja -kulut

Milj. euroa	2023	2022
Osinkotuotot		
Muilta	0,0	0,0
Yhteensä	0,0	0,0
Korkotuotot		
Saman konsernin yrityksiltä	16,3	8,9
Muilta		
Nettotuotot kaupankäyntitarkoituksessa pidettävistä varoista	36,3	3,7
Muut korkotuotot	16,4	2,7
Yhteensä	69,0	15,3
Korkokulut		
Saman konsernin yrityksille	-6,5	-
Muille	-57,5	-54,8
Yhteensä	-64,0	-54,8
Muut rahoitustuotot		
Muut rahoitustuotot	3,3	-
Yhteensä	3,3	-
Muut rahoituskulut		
Osakkeiden uudelleenarvostus	-	4,1
Muut rahoituskulut	-32,3	-28,1
Yhteensä	-32,3	-23,9
Kurssierot	-17,6	19,5
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	-41,6	-44,0



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

6.9 Tilinpäätössiirrot

Milj. euroa	2023	2022
Poistoeron muutos	1,2	1,2
Saadut konserniavustukset	163,8	126,6
Yhteensä	165,0	127,9

Tilikaudella 2023 saaduista konserniavustuksista 121,9 miljoonaa euroa liittyi Finnair Aircraft Finance Oy:ltä, 18,6 miljoonaa euroa Oy Aurinkomatkat – Suntours Lth Ab:ltä, 9,2 miljoonaa euroa Finnair Kitchen Oy:ltä, 8,8 miljoonaa euroa Finnair Technical Services Oy:ltä, 2,9 miljoonaa euroa Finnair Cargo Oy:ltä, 1,7 miljoonaa euroa Amadeus Finland Oy:ltä, 0,4 miljoonaa euroa Finnair Engine Services Oy:ltä, 0,2 miljoonaa euroa Northport Oy:ltä ja 0,1 miljoonaa euroa FTS Financial Services Oy:ltä saatuihin konserniavustuksiin.

6.10 Tuloverot

Milj. euroa	2023	2022
Tilikauden verot	-17,0	-
Laskennallisten verojen muutos	136,8	-117,0
Yhteensä	119,7	-117,0

6.11 Aineettomat hyödykkeet

Milj. euroa	2023	2022
Muut pitkävaikutteiset menot		
Hankintameno 1.1.	79,1	84,9
Lisäykset	2,0	2,2
Vähennykset	-9,2	-7,9
Hankintameno 31.12.	71,9	79,1
Kertyneet poistot 1.1.	-58,4	-57,7
Vähennykset	9,2	7,8
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	-6,2	-8,4
Kertyneet poistot 31.12.	-55,4	-58,4
Kirjanpitoarvo 31.12.	16,5	20,8
Aineettomat hyödykkeet 31.12.	16,5	20,8

6.12 Aineelliset hyödykkeet

Aineelliset hyödykkeet 31.12.2023

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2023	0,7	54,2	60,2	0,3	115,4
Lisäykset	-	-	1,1	0,8	1,8
Vähennykset	-	-	-0,4	-0,2	-0,6
Hankintameno 31.12.2023	0,7	54,2	60,8	0,9	116,6
Kertyneet poistot 1.1.2023	-	-7,9	-23,5	-	-31,4
Vähennykset	-	-	0,3	-	0,3
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	-	-1,2	-3,3	-	-4,5
Kertyneet poistot 31.12.2023	-	-9,1	-26,4	-	-35,5
Kirjanpitoarvo 31.12.2023	0,7	45,1	34,3	0,9	81,1
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2023			40,7 %		

Aineelliset hyödykkeet 31.12.2022

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2022	0,7	54,2	59,9	0,8	115,6
Lisäykset	-	-	0,3	0,3	0,7
Vähennykset	-	-	-0,1	-0,8	-0,9
Hankintameno 31.12.2022	0,7	54,2	60,2	0,3	115,4
Kertyneet poistot 1.1.2022	-	-6,7	-20,2	-	-26,9
Vähennykset	-	-	0,1	-	0,1
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	-	-1,2	-3,3	-	-4,6
Kertyneet poistot 31.12.2022	-	-7,9	-23,5	-	-31,4
Kirjanpitoarvo 31.12.2021	0,7	46,3	36,7	0,3	84,1
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2022			41,4 %		



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

6.13 Sijoitukset

Milj. euroa	2023	2022
Konserniyritykset		
Hankintameno 1.1.	649,4	653,6
Osakkeiden uudelleenarvostus	-	-4,1
Kirjanpitoarvo 31.12.	649,4	649,4
Osakkuus- ja yhteisyritykset		
Hankintameno 1.1.	0,0	0,0
Kirjanpitoarvo 31.12.	0,0	0,0
Osuudet muissa yrityksissä		
Hankintameno 1.1.	0,4	0,4
Lisäykset	-0,0	0,0
Kirjanpitoarvo 31.12.	0,4	0,4

Osakkuus- ja yhteisyritykset	Emoyhtiön omistus-%
Nordic Regional Airlines AB, Ruotsi	40,00

Konserniyritykset	Emoyhtiön omistus-%		Emoyhtiön omistus-%
Finnair Cargo Oy, Suomi	100,00	Kiinteistö Oy Lentokonehuolto, Suomi	100,00
Finnair Aircraft Finance Oy, Suomi	100,00	Amadeus Finland Oy, Suomi	95,00
		Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Suomi	
Northport Oy, Suomi	100,00		100,00
Finnair Technical Services Oy, Suomi	100,00	FTS Financial Services Oy, Suomi	100,00
Finnair Engine Services Oy, Suomi	100,00	Finnair Business Services OÜ, Viro	100,00
Finnair Kitchen Oy, Suomi	100,00		

6.14 Pitkäaikaiset laina- ja muut saamiset

Milj. euroa	2023	2022
Muilta yrityksiltä	2,4	2,5
Yhteensä	2,4	2,5

6.15 Laskennalliset verosaamiset

Milj. euroa	2023	2022
Laskennalliset verosaamiset 1.1.	104,0	220,0
Tilikauden tuloksesta	-17,0	-
Jaksotuseroista	4,6	-
Johdannaisten arvostuksesta käypään arvoon	3,7	0,9
Edellisillä kausilla kirjattujen verojen oikaisut	141,9	-117,0
Laskennalliset verosaamiset 31.12.	237,1	104,0

Finnair Oyj:n verotettava tulos vuonna 2023 kääntyi voitolliseksi ja osa vuosien 2020–2021 verotuksellisista tappioista pystyttiin hyödyntämään. Finnairin johto seuraa jatkuvasti laskennallisten verosaamisten hyödyntämisen todennäköisyyttä ja harkitsee arvioinnissaan sekä positiivista että negatiivista näyttöä. Finnair kirjasi tilikaudella 2023 kokonaan takaisin taseeseen 117,0 miljoonan euron laskennallisen verosaamisen, joka oli alaskirjattu tilikaudella 2022. Lisäksi siltä osin kuin positiivinen näyttö puolsi, osasta vuoden 2022 tappiosta kirjattiin laskennallista verosaamista 26,0 miljoonaa euroa. Johto arvioi tilinpäätöksen laatimisen yhteydessä, että Finnairin uudistetun strategian onnistunut toteuttaminen ja palautunut kannattavuus sekä johdon ennuste tulevaisuuden verotettavasta tuloksesta antavat positiivista näyttöä yhtiön kyvystä hyödyntää käyttämättömät verotukselliset tappiot ja muut verotuksessa vähennyskelpoiset väliaikaiset erot.

Finnair Oyj ei ole kirjannut 7,8 miljoonan euron laskennallista verosaamista 38,9 miljoonan euron osuudesta vahvistettua tilikauden 2022 verotuksellista tappiota, joka vanhenee vuonna 2032. Lisäksi on jätetty kirjaamatta 13,4 miljoonan euron laskennallinen verosaaminen liittyen korkovähennysoikeuden rajoittamisen piirissä oleviin 67,1 miljoonan euron korkokuluihin, joilla ei ole vanhenemisaikaa.



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

6.16 Lyhytaikaiset saamiset

Milj. euroa	2023	2022
Lyhytaikaiset saamiset konserniyrityksiltä		
Myyntisaamiset	22,4	18,4
Konserniavustus	163,8	126,6
Siirtosaamiset	2,7	2,8
Muut saamiset	334,6	245,6
Yhteensä	523,5	393,4
Lyhytaikaiset saamiset osakkuus- ja yhteisyrityksiltä		
Myyntisaamiset	-	0,0
Siirtosaamiset	6,7	6,5
Yhteensä	6,7	6,5
Lyhytaikaiset saamiset muilta		
Myyntisaamiset	91,0	85,8
Siirtosaamiset	84,6	62,9
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	11,5	9,6
Muut saamiset	66,1	64,6
Yhteensä	253,2	222,9
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	783,4	622,7
Siirtosaamiset	2023	2022
Konserniavustukset	163,8	126,6
Myyntin jakotukset	55,8	41,4
Työsuhde-etuuksiin liittyvät saatavat ja ennakkomaksut	2,2	0,9
Muut ennakkomaksut	36,0	29,9
Yhteensä	257,8	198,8

6.17 Rahoitusarvopaperit

Milj. euroa	2023	2022
Lyhytaikaiset sijoitukset käypään arvoon	776,8	738,6

6.18 Rahat ja pankkisaamiset

Milj. euroa	2023	2022
Konsernin pankkitileillä olevat varat ja alle kolmen kuukauden talletukset	144,3	784,7

6.19 Oma pääoma

Milj. euroa	Osake- pääoma	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kerty- neet voitto- varat	Pää- oma- laina	Oma pääoma yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2023	75,4	24,7	147,7	-9,9	772,9	-1 048,9	400,0	361,9
Suojausinstrument- tien käyvän arvon muutos	-	-	-	-4,8	-	-	-	-4,8
Osakeanti	-	-	-	-	570,4	-	-	570,4
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	-	1,1	-	-	1,1
Pääomalainan takaisinmaksut	-	-	-	-	-	-	-400,0	-400,0
Pääomalainan korot ja kulut	-	-	-	-	-	-39,1	-	-39,1
Tilikauden tulos	-	-	-	-	-	231,5	-	231,5
Oma pääoma 31.12.2023	75,4	24,7	147,7	-14,7	1 344,4	-856,5	0,0	721,0

Milj. euroa	Osake- pääoma	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kerty- neet voitto- varat	Pää- oma- laina	Oma pääoma yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2022	75,4	24,7	147,7	3,7	772,4	-698,7	-	77,4
Suojausinstrument- tien käyvän arvon muutos	-	-	-	-13,6	-	-	-	-13,6
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	-	0,6	-	-	0,6
Pääomalainan nosto	-	-	-	-	-	-	400,0	400,0
Tilikauden tulos	-	-	-	-	-	-350,2	-	-350,2
Oma pääoma 31.12.2022	75,4	24,7	147,7	-9,9	772,9	-1 048,9	400,0	361,9



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

Jakokelpoiset varat

Milj. euroa	2023	2022
Käyvän arvon rahasto	-14,7	-9,9
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	1 344,4	772,9
Edellisten tilikausien voitto	-1 088,0	-698,7
Saatu kustannustuki	-	-6,0
Tilikauden voitto/tappio	231,5	-350,2
Yhteensä	473,1	-291,9

Vuoden 2023 kolmannen kvartaalin aikana Finnair järjesti merkintäoikeusannin vahvistaakseen taloudellista asemaansa. Merkintäetuoikeusannin tavoitteena oli pienentää Finnairin rahoituskustannuksia, tukea kestäväään kannattavaan kasvuun tähtäävän strategian toteuttamista ja varmistaa yhtiön kyky toteuttaa investointeja tulevaisuudessa. Merkintäetuoikeusannilla Finnair myös pyrki palauttamaan yhtiön varojenjakokyvyn.

Merkintäoikeusannin lopullisen tuloksen mukaan osakeannissa merkittiin yhteensä 19 038 769 224 uutta osaketta, joka vastaa noin 100,14 prosenttia tarjoituista osakkeista, ja siten osakeanti oli ylimerkitty. Yhteensä 18 102 803 535 tarjottavaa osaketta merkittiin käyttäen merkintäoikeuksia. Jäljelle jääneet 909 609 534 tarjottavaa osaketta, jotka merkittiin ilman merkintäoikeuksia, on allokoitu osakeannin ehtojen mukaisesti toissijaisessa merkinnässä. Merkintähinta oli 0,03 euroa tarjottavalta osakkeelta. Osakeannin bruttovarat olivat noin 570,4 miljoonaa euroa, ja nettovarat olivat noin 558,2 miljoonaa euroa. Brutto- ja nettovaroihin sisältyy Suomen valtion 318,6 miljoonan euron suhteellinen merkintäosuus, jonka Suomen valtio maksoi kuittaamalla vastaavan määrän Suomen valtion Finnairille myöntämästä pääomalainasta osakeannin ehtojen mukaisesti.

Osakkeisiin ja osinkoon liittyvät tiedot ovat konsernitilinpäätöksen liitetiedossa 3.9.

6.20 Tilinpäätössiirtojen kertymä

Milj. euroa	2023	2022
Kertynyt poistoero 1.1.	18,2	19,5
Poistoeron muutos	-1,2	-1,2
Kertynyt poistoero 31.12.	17,0	18,2
Tilinpäätössiirrot yhteensä	17,0	18,2

6.21 Pakolliset varaukset

Milj. euroa	2023	2022
Varaukset 1.1.	235,8	182,4
Uudet varaukset	58,5	67,0
Varausten purku	-143,5	-22,5
Kurssierot	-7,1	8,8
Varaukset 31.12.	143,7	235,8
Joista pitkäaikaista	113,9	164,3
Joista lyhytaikaista	29,8	71,5
Yhteensä	143,7	235,8

Pakolliset varaukset sisältävät pääosin lentokoneiden huoltovarouksia. Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2035 mennessä.

6.22 Pitkäaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2023	2022
Lainat rahoituslaitoksilta	200,0	400,0
Joukkovelkakirjalainat	382,5	400,0
Hybridilaina	-	200,0
Muut velat	5,2	4,3
Yhteensä	587,7	1 004,3
Korollisten velkojen erääntymisajat		
1–5 vuotta	582,5	800,0
Myöhemmin	-	200,0
Yhteensä	582,5	1 000,0

6.23 Lyhytaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2023	2022
Lyhytaikaiset velat konserniy yrityksille		
Ostovelat	114,8	51,1
Siirtovelat	18,3	13,8
Konsernipankkitilivelat	166,3	371,7
Yhteensä	299,4	436,6
Lyhytaikaiset velat osakkuus- ja yhteisyrityksille		
Ostovelat	0,3	0,1
Siirtovelat	1,0	1,0
Yhteensä	1,3	1,1

Lyhytaikaiset velat muille		
Lainat rahoituslaitoksilta	80,0	200,0
Ostovelat	91,8	79,7
Siirtovelat	739,4	661,5
Muut velat	10,0	8,2
Yhteensä	921,2	949,3

Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	1 222,0	1 387,0
---	----------------	----------------

Siirtovelat		
Ennakkoon saadut lentolipputulot	394,5	356,2
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	50,4	50,9
Lomapalkkavelka	60,9	56,0
Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat	29,8	34,2
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	67,0	51,5
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	32,9	21,5
Jaksotetut muut ostolaskut	94,7	78,0
Muut erät	28,5	27,9
Yhteensä	758,7	676,2



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

6.24 Annetut vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut

Milj. euroa	2023	2022
Takaukset ja vastuusitoumukset		
Konserniyritysten puolesta	51,5	52,5
Yhteensä	51,5	52,5
Lentokoneiden vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	412,9	379,9
1–5 vuoden kuluessa	1 169,5	1 117,7
Myöhemmin	527,9	517,7
Yhteensä	2 110,3	2 015,3
Emoyhtiö on vuokrannut lentokaluston 100 %:sesti omistamaltaan tytäryhtiöltä.		
Muista vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	16,2	26,3
1–5 vuoden kuluessa	86,9	65,0
Myöhemmin	174,5	158,7
Yhteensä	277,6	250,0
Eläkevastuut		
Eläkesäätiön kokonaisvastuu	301,4	321,3
Lisäetuusosuutta katettu	-301,4	-321,3
Yhteensä	-	-
Pääomalaina		
Pääomalainalle kertyneet korot	-	9,1
Pääomalainalle kertyneet muut kulut	-	6,9
Yhteensä	-	16,0

Finnair on 22.6.2022 nostanut 290 miljoonaa euroa hybridilainaa, joka konvertoitiin pääomalainaksi 30.6.2022 valtioneuvoston päätöksellä. Jäljellä oleva 110 miljoonan euron nostettiin 2.9.2022. Finnair nosti tämän 400 miljoonan euron pääomalainan kokonaisuudessaan vuoden 2022 aikana. Nostettu pääomalaina kirjattiin konsernin emoyhtiön omaan pääomaan omana eränään.

Marraskuun 2023 aikana Finnairin toteuttamassa noin 558 miljoonan euron merkintäoikeusannissa Suomen valtio merkitsi uusia osakkeita täysimääräisesti sille allokoitujen merkintäoikeuksien perusteella. Suomen valtio maksoi osakkeiden merkinnän kuittaamalla merkintähinnan vastaavalla määrällä eli 318,6 miljoonalla eurolla pääomalainan pääomaa. Finnair maksoi 24.11.2023 Suomen valtiolle takaisin pääomalainan loppuosan eli 81,4 miljoonaa euroa. Lisäksi Finnair maksoi valtiolle pääomalainaan liittyvät korot ja muut maksut eli yhteensä 48,9 miljoonaa euroa.

6.25 Johdannaisopimukset

Milj. euroa	2023				2022			
	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto-arvo	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto-arvo
Valuuttajohdannaiset								
Polttoaineen valuuttasuojaus								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	389,7	2,0	-5,5	-3,5	284,7	0,1	-7,4	-7,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	53,3	0,0	-	0,0	-	-	-	-
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, mydyt optiot	48,9	-	-0,6	-0,6	-	-	-	-
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	491,8	2,0	-6,1	-4,1	284,7	0,1	-7,4	-7,3
Valuuttajohdannaiset yhteensä	491,8	2,0	-6,1	-4,1	284,7	0,1	-7,4	-7,3
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	422 000	5,3	-14,9	-9,6	209 000	3,4	-6,0	-2,5
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	255 000	2,6	-	2,6	149 000	4,9	-0,2	4,8
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	255 000	-	-12,0	-12,0	149 000	0,2	-7,9	-7,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		7,9	-26,8	-18,9		8,6	-14,1	-5,6
Lentopetrolitermiinit, tonnia								
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	187 000	1,6	-	1,6	149 000	0,9	-	0,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	187 000	1,6	-	1,6	149 000	0,9	-	0,9
Hyödykejohdannaiset yhteensä		9,5	-26,8	-17,4		9,5	-14,1	-4,6
Johdannaiset yhteensä*		11,5	-32,9	-21,4		9,6	-21,5	-12,0

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2023 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa Johdannaisopimuksiin perustuvat saamiset -erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaisopimuksiin perustuvat velat -erässä).



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

6.26 Käypään arvoon arvostettavat varat ja velat

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista
Käyvät arvot raportointikauden lopussa

Milj. euroa	2023	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	776,8	723,4	53,4
Johdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	2,0	-	2,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	2,0	-	2,0
Hyödykejohdannaiset	9,5	-	9,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	7,9	-	7,9
Yhteensä	788,3	723,4	64,9
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvelat			
Johdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	6,1	-	6,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	6,1	-	6,1
Hyödykejohdannaiset	26,8	-	26,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	26,8	-	26,8
Yhteensä	32,9	-	32,9

6.27 Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta

	Suojattu hinta \$/tonni	Nimellismäärä (tonnit)	Eräntymisaika	
			Vuoden aikana	1–2 vuotta
31.12.2023				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	892,1	655 264	626 264	29 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	918,3	21 736	21 736	-

Valuuttariski

Nimellismäärän ajoitus Milj. euroa 31.12.2023	Suojausinstrumenttien painotettu keskipainotettu suhteessa euroon	Nimellismäärä (brutto)	Eräntymisaika	
			Vuoden aikana	
USD	1,1	422,1	422,1	
JPY	152,1	69,8	69,8	

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan.



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 31.12.2023 olivat 473 123 719,36 euroa, josta tilikauden 2023 tulos on 231 458 763,52 euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että yhtiökokouksen vahvistaman taseen 31.12.2023 perusteella osinkoa ei jaeta ja tilikauden tulos jätetään omaan pääomaan.

Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus

Helsingissä 13. päivänä helmikuuta 2024
Finnair Oyj:n hallitus

Sanna Suvanto-Harsaae

Tiina Alahuhta-Kasko

Montie Brewer

Jukka Erlund

Hannele Jakosuo-Jansson

Henrik Kjellberg

Simon Large

Minna Pajumaa

Jaakko Schildt
Finnair Oyj:n väliaikainen toimitusjohtaja

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä 13. päivänä helmikuuta 2024

KPMG Oy Ab
Tilintarkastusyhteisö

Kirsi Jantunen
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

Finnair Oyj:n yhtiökokoukselle

Tilinpäätöksen tilintarkastus

Lausunto

Olemme tilintarkastaneet Finnair Oyj:n (y-tunnus 0108023-3) tilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.–31.12.2023. Tilinpäätös sisältää konsernin taseen, tuloslaskelman, laajan tuloslaskelman, laskelman oman pääoman muutoksista, rahavirtalaskelman ja liitetiedot, mukaan lukien olennainen tilinpäätöksen laatimisperiaatteita koskeva informaatio, sekä emoyhtiön taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja liitetiedot.

Lausuntonamme esitämme, että
— konsernitilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan konsernin taloudellisesta asemasta sekä sen toiminnan tuloksesta ja rahavirroista EU:ssa käyttöön hyväksytyjen kansainvälisten IFRS-tilinpäätösstandardien 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.

Lausunnon perustelut

Olemme suorittaneet tilintarkastuksen Suomessa noudatettavan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Hyvän tilintarkastustavan mukaisia velvollisuuksiamme kuvataan tarkemmin kohdassa *Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa*.

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.

Käsityksemme mukaan olemme hankkineet lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä.

Olennaisuus

Tarkastuksemme laajuuteen on vaikuttanut soveltamamme olennaisuus. Olennaisuus on määritetty perustuen ammatilliseen harkintaamme ja se ohjaa tarkastustoimenpiteiden luonteen, ajoituksen ja laajuuden määrittämisessä, sekä todettujen virheellisyysien vaikutusten arvioimisessa suhteessa tilinpäätökseen kokonaisuutena. Olennaisuuden taso perustuu arvioomme sellaisten virheellisyysien suuruudesta, joilla yksin tai yhdessä voisi kohtuudella odottaa olevan vaikutusta tilinpäätöksen käyttäjien tekemiin taloudellisiin päätöksiin. Olemme ottaneet huomioon myös sellaiset virheellisyysdet, jotka laadullisten seikkojen vuoksi ovat mielestämme olennaisia tilinpäätöksen käyttäjille.

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 tilintarkastuksessa sekä laatiessamme siitä annettavaa lausuntoa, emmekä anna näistä seikoista erillistä lausuntoa. EU-asetuksen 537/2014 10 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaiset merkittävät olennaisen virheellisyyden riskit sisältyvät alla kuvattuihin tilintarkastuksen kannalta keskeisiin seikkoihin.

Olemme ottaneet tilintarkastuksessaamme huomioon riskin siitä, että johto sivuuttaa kontrolleja. Tähän on sisällynyt arviointi siitä, onko viitteitä sellaisesta johdon tarkoitushakuisesta suhtautumisesta, josta aiheutuu väärinkäytöksestä johtuvan olennaisen virheellisyyden riski.

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat	Kuinka kyseisiä seikkoja käsiteltiin tilintarkastuksessa
Rahoitusasema ja rahoitusjärjestelyt (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetiedot 3.3 ja 3.5)	
Tilikauden päättyessä konsernin rahavarat olivat 708 milj. euroa ja korolliset velat 2 026 milj. euroa, joista 284 milj. euroa erääntyy vuoden 2024 aikana. Oma pääoma oli 577 milj. euroa.	Tarkastukseen on osallistunut KPMG:n IFRS asiantuntijoita arvioidessamme rahoitusjärjestelyiden ehtoja, luokittelua ja kirjauskäytäntöjä suhteessa konsernin laadintaperiaatteisiin ja sovellettavaan tilinpäätösnormistoon.
Vahvistaakseen tasettaan Finnair toteutti tilikauden aikana edelleen useita rahoitusjärjestelyitä sisältäen mm. osakeannin, pääomalainan konvertoinnin ja takaisinmaksun, hybridi- ja eläkelainan takaisinmaksuja sekä useita lentokonelaivastoon liittyviä järjestelyitä.	Tarkastustoimenpiteisiimme on sisällynyt yksittäisten rahoitustapahtumien kirjanpitokäsittelyn arviointia sekä oman pääoman muutosten vertaamista osakeannin ehtoihin ja siitä saatuihin varoihin.
Rahoitusasema ja rahoitusjärjestelyt ovat tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka johtuen rahoitusjärjestelyiden merkittävästä vaikutuksesta konsernin rahoitusasemaan ja rahavirtoihin sekä näistä konsernitilinpäätöksessä annettavaan kuvaan.	Olemme myös täsmäyttäneet rahoituserien tilinpäätöshetken tasearvoja ulkopuolisiin vahvistuksiin. Lisäksi arvioimme rahoitusjärjestelyistä ja rahoitusasemasta annettujen tietojen asianmukaisuutta tilinpäätöksessä.



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

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat	Kuinka kyseisiä seikkoja käsiteltiin tilintarkastuksessa	
Laivaston arvostus (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 2)		
Laivastoon sisältyvien omistettujen lentokoneiden ja käyttöoikeuskoneiden tasearvo oli 1 828 milj. euroa muodostaen 49 % konsernitaseesta. Finnair osti tilikaudella yhdeksän aiemmin vuokraamaansa kapearunkokonetta. Lentokonelaivaston poistot tilikaudella olivat 296 milj. euroa.	Arvioimme omistettujen ja vuokrattujen lentokoneiden taloudellista vaikutusaikaa, komponentteja ja jäännösarvoja koskevien oletusten kohtuullisuutta ja vertasimme näitä oletuksia lentokoneiden kirjanpitoarvoihin ja niihin liittyviin poistoihin tuloslaskelmassa.	
Lentokoneiden komponenttien arvioidun käyttöiän ja jäännösarvon, lentokoneiden arvonalentumisen ja ostositoumuksiin mahdollisesti sisältyvien tappiollisten sopimusten olemassaolon arviointi edellyttää huomattavaa johdon harkintaa.	Tarkastukseen on osallistunut KPMG:n arvonmäärittäsjasiantuntijoita, jotka ovat arvioineet laskelmissa käytetyn mallin asianmukaisuutta ja testanneet laskelmien teknistä oikeellisuutta. Olemme haastaneet käytettyjä oletuksia, arvioineet niiden kohtuullisuutta ja verranneet oletuksia toimialan ulkoisiin markkinatietoihin, emoyhtiön hallituksen hyväksymään budjettiin ja omiin näkemyksiimme.	
Laivaston arvostus on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka tasearvojen merkittävydestä ja tulevaisuuden kassavirtojen ennustamiseen liittyvästä johdon harkinnasta johtuen.	Olemme myös arvioineet laivaston arvostuksesta esitettyjen liitetietojen asianmukaisuutta.	
Verotuksellisiin tappioihin liittyvien laskennallisten verosaamisten arvostus (Konsernitilinpäätöksen liitetieto 5.1)		
Pitkittyneen COVID-19 pandemian ja Ukrainan sodan seurauksena konsernin verotukselliset tappiot ovat yhteensä 1,3 miljardia euroa vuosilta 2020-2022. Tilikaudella 2023 Finnair kirjasi taseeseen 126 milj. euroa vahvistettuihin tappioihin liittyviä verosaamisia. Taseeseen sisältyvän laskennallisen verosaamisen kokonaismäärä tappioista on 220 milj. euroa.	Olemme arvioineet tulevaisuudessa käytettävien verotuksellisten tappioiden tunnistamisessa sovelletun menetelmän asianmukaisuutta. Verotuksellisista tappioista kirjattavien laskennallisten verosaamisten arvon määrittämiseksi olemme arvioineet yhtiön ennustamisprosessia ja verranneet ennusteita edellisten vuosien toteumiin.	
Laskennallinen verosaaminen kirjataan siihen määrään asti, kun on todennäköistä, että se voidaan hyödyntää tulevaisuudessa syntyvää verotettavaa tuloa vastaan. Laskennallisen verosaamisen arvostus perustuu ennen niiden vanhentumista kertyviin johdon arvioimiin verotettaviin tuloihin.	Arvioimme ennusteissa käytettyjen keskeisten oletusten asianmukaisuutta ja vertasimme niitä pitkäaikaisten omaisuuserien arvonalentumistestauksessa käytettyihin oletuksiin.	
Verotettavista tuloista laadittuihin ennusteisiin liittyvästä johdon harkinnasta ja tasearvojen merkittävydestä johtuen verotuksellisista tappioista kirjattujen laskennallisten verosaamisten arvostus on tilintarkastuksessa keskeinen seikka.	Olemme haastaneet tulevaisuudessa kertyvien verotettavien tulojen todennäköisyyttä, ajoittumista ja määrää ottaen huomioon positiivisen ja negatiivisen näytön merkityksen kokonaisarvioon sekä tarkastelleet näytön vakuuttavuutta.	
	Lisäksi olemme arvioineet laskennallisia verosaamisia koskevien liitetietojen asianmukaisuutta.	

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat	Kuinka kyseisiä seikkoja käsiteltiin tilintarkastuksessa	
Ennakkoon saadut matkustajatuotot (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 1.2.4)		
Matkustajatuottoihin liittyvän velan tasearvo oli 507 milj. euroa. Lentolipuista saadut ennakkomaksut esitetään konsernitaseessa velkana, kunnes lento on lennetty ja myynti kirjataan liikevaihdoksi. Käyttämättä jääneiden lentolippujen tuloutus perustuu asiakaskäyttäytymisen mukaiseen odotusarvoon lopullisesti käyttämättä jäävistä lipuista. Kanta-asiakasohjelmaan kertyneet pisteet arvostetaan käypään arvoon ja kirjataan liikevaihdon vähennykseksi ja velaksi pisteitä kerryttävän tapahtuman tuloutushetkellä tai pisteiden vanhentuessa.	Muodostimme käsityksen matkustajatuottojen kirjaamisprosessista. Käytimme data-analyysityökaluja tulovirtojen ja tuloutukseen liittyvien riskien tunnistamiseen kohdistaaaksemme tarkastuksemme keskeisimpiin riskeihin. Lisäksi käytimme data-analyysejä testatessamme ennakkoon saatuja lentolipputuloja.	
Suuri määrä tapahtumia kulkee useiden tietojärjestelmien kautta myyntipäivästä liikevaihdon tuloutushetkeen asti. Kirjausprosessin monimutkaisuus lisää virheriskiä liikevaihdon määrän ja tuloutushetken määrittämisessä.	Arvioimme matkustajatuottojen jaksetukseen liittyviä kontroleja ja testasimme niiden tehokkuutta.	
Myyntitapahtumien suuresta määrästä ja myyntituottojen tuloutukseen liittyvästä manuaalisesta oikaisusta johtuen ennakkoon saadut matkustajatuotot on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka.	Testasimme käyttämättä jäävien lentolippujen tuloutuksessa käytetyn odotusarvoisen laskelman matemaattista oikeellisuutta ja laskelman syöttötietoja. Arvioimme myös kanta-asiakasohjelman tuloutuksessa käytettävien oletusten kohtuullisuutta.	
	Olemme tarkastaneet otannalla liikevaihdoksi kirjattuja matkustajatuottoja ja velkana taseessa olevia käyttämättömiä lentolippuja.	
Lentokaluston huoltovaraus (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 1.3.6)		
Konsernin lentokonelaivasto koostuu omistetuista ja vuokratuista lentokoneista. Konserni on velvollinen palauttamaan vuokratut lentokoneet ja niiden moottorit vuokrasopimuksessa määritellyn huoltotason mukaisessa kunnossa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi on kirjattu runkojen raskashuoltoihin, moottoreiden performanssihuoltoihin, moottoreiden käyntiaikarajoitteisiin osiin ja muihin materiaaliisiin huoltoihin liittyviä varauksia 144 milj. euroa.	Muodostimme käsityksen vuokrasopimusten ehtojen analysointiin, rekisteröintiin ja huoltovaruksen laskentamallin muuttujien arviointiin liittyvästä prosessista.	
Lentokaluston huoltovaruksen arvostus edellyttää johdon harkintaa erityisesti huoltotapahtumien ajoittumisen ja tulevaisuudessa toteutuvien huoltokustannusten arvioinnin suhteen. Tulevat huoltokustannukset ja niiden ajoitus ovat riippuvaisia muun muassa lentosuunnitelmien toteutumisesta, huoltokustannusten markkinahintakehityksestä ja lentokoneen kunnosta huoltohetkellä.	Arvioimme käytetyn mallin asianmukaisuutta ja haastoimme johtoa käytettyjen keskeisten oletusten kuten huoltojen ennakoidun ajankohdan ja arvioitujen huoltokustannusten osalta.	
Varauksen laskentamallin monimutkaisuudesta ja sen sisältämisestä johdon harkinnasta johtuen lentokaluston huoltovaraus on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka.	Testasimme käyttöoikeuslaivaston vuokrasopimuksia otannalla arvioidaksemme palautusvelvoitteiden täyttymistä vuokrasopimuksen päättyessä.	
	Tarkastimme laskelmien syöttötietoja, matemaattista tarkkuutta ja laskimme huoltovaruksen uudelleen analysointityökalujen avulla.	
	Lisäksi arvioimme varauksen asianmukaisuutta vertaamalla aikaisempia arvioita toteutuneisiin huoltokustannuksiin.	



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

Tilinpäätöstä koskevat hallituksen ja toimitusjohtajan velvollisuudet

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat tilinpäätöksen laatimisesta siten, että konsernitilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan EU:ssa käyttöön hyväksyttyjen kansainvälisten IFRS-tilinpäätösstandardien 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.

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 voisi 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.

Kommunikoidimme 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 kommunikoidimme 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 voisi kohtuudella odottaa olevan suuremmat kuin tällaisesta viestinnästä koituva yleinen etu.

Muut raportointivelvoitteet

Tilintarkastustoimeksiantoa koskevat tiedot

Olemme toimineet yhtiökokouksen valitsemana tilintarkastajana 29.5.2020 alkaen yhtäjaksoisesti 4 vuotta.

Muu informaatio

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat muusta informaatiosta. Muu informaatio käsittää toimintakertomuksen ja vuosikertomukseen sisältyvän informaation, mutta se ei sisällä tilinpäätöstä eikä sitä koskevaa tilintarkastuskertomustamme. Olemme saaneet toimintakertomuksen käyttöömme ennen tämän tilintarkastuskertomuksen antamispäivää, ja odotamme saavamme vuosikertomuksen käyttöömme 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 ja että toimintakertomus on laadittu toimintakertomuksen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti.

Jos teemme ennen tilintarkastuskertomuksen antamispäivää käyttöömme 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 lausunnot

Puollamme tilinpäätöksen ja konsernitilinpäätöksen vahvistamista. Hallituksen esitys jakokelpoisten varojen käsittelystä on osakeyhtiölain mukainen. Puollamme vastuuvapauden myöntämistä emoyhtiön hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle tarkastamaltamme tilikaudelta.

Helsingissä 13. helmikuuta 2024

KPMG OY AB

Kirsi Jantunen
KHT

Selvitys hallinto- ja ohjaus- järjestelmästä 2023

110 Säädosympäristö

111 Hallintoelimet

114 Hallitus

118 Tarkastusvaliokunta

119 Henkilöstö- ja
palkitsemisvaliokunta

120 Yhtiön johtaminen

123 Keskeiset tapahtumat Finnairin
hallinnossa vuonna 2023

124 Sisäisen valvonnan ja
riskienhallinnan järjestelmien
pääpiirteet





Säädösympäristö

Finnair Oyj (jäljempänä ”Finnair” tai ”yhtiö”) on suomalainen julkinen osakeyhtiö, jonka kotipaikka on Helsinki. Finnair on Finnair-konsernin emoyhtiö, ja sen osake on noteerattu Nasdaq Helsingissä. Suomen valtio oli 55,69 %:n osakeomistuksellaan Finnairin suurin omistaja 31.12.2023.

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 osavuosikatsaukset kansainvälisten IFRS-raportointistandardien, arvopaperimarkkinalain ja soveltuvien Finanssivalvonnan määräysten ja ohjeiden sekä Nasdaq Helsingin sääntöjen mukaisesti. Yhtiön tilinpäätökset

laaditaan Suomen osakeyhtiölain, kirjanpitolain, arvopaperimarkkinalain ja kirjanpitolautakunnan 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](#).





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:

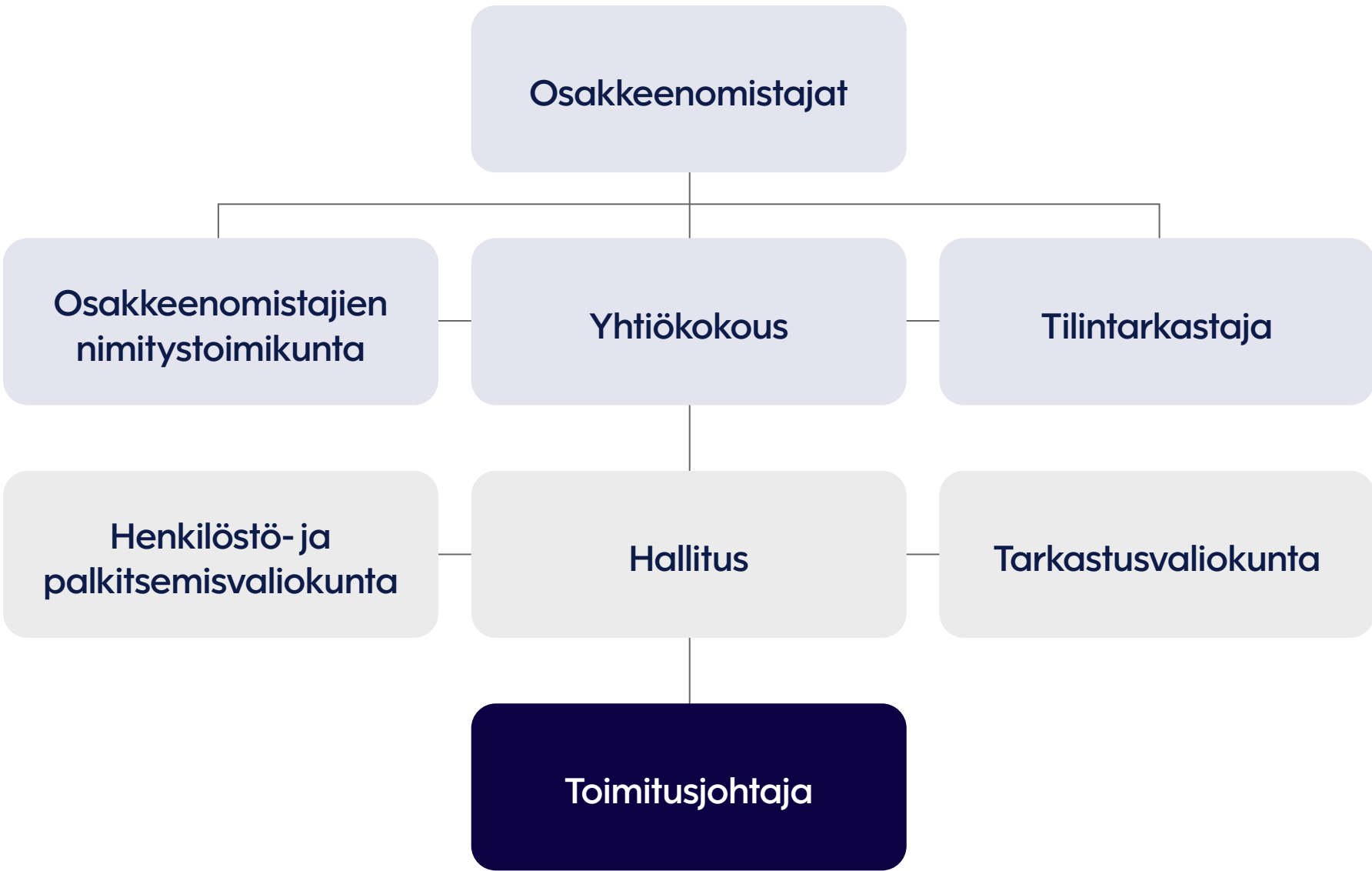
- yhtiön ja konsernin tilinpäätöksen vahvistaminen
- taseen osoittaman voiton käyttäminen
- vastuuvapauden myöntäminen hallituksen jäsenille ja toimitusjohtajalle

- hallituksen jäsenten valinta ja heidän palkkionsa
- hallituksen puheenjohtajan nimittäminen
- tilintarkastajan valinta ja palkkiot.

Hallitus kutsuu yhtiökokouksen koolle julkistamalla yhtiökokouskutsun aikaisintaan kolme kuukautta ja viimeistään kolme viikkoa ennen yhtiökokousta, kuitenkin aina vähintään yhdeksän päivää ennen yhtiökokouksen täsmäytyspäivää. Yhtiökokouskutsu julkistetaan pörssitiedotteena ja yhtiön [verkkosivuilla](#).

Oikeus osallistua yhtiökokoukseen on niillä Finnairin osakkeenomistajilla, jotka on merkitty osakkeenomistajiksi Euroclear Finland Oy:n pitämään yhtiön osakasluetteloon yhtiön erikseen ilmoittamana täsmäytyspäivänä. Hallintarekisteröidyn osakkeenomistajan, joka haluaa osallistua yhtiökokoukseen, on rekisteröidyttävä tilapäisesti osakasluetteloon. Voidakseen osallistua yhtiökokoukseen osakkeenomistajan on lisäksi ilmoittauduttava kokoukseen kokouskutsussa määritellyllä tavalla.

Finnairin hallintoelimet



Osakkeenomistajalla on oikeus saada osakeyhtiölain mukaan yhtiökokoukselle kuuluva asia yhtiökokouksen esityslistalle, mikäli hän pyytää tätä kirjallisesti hallitukselta Finnairin [verkkosivuilla](#) ilmoitettuun päivään mennessä.

Yhtiökokouksen pöytäkirja liitteineen sekä mahdolliset äänestystulokset asetetaan osakkeenomistajien nähtäville yhtiön [verkkosivuilla](#) kahden viikon kuluessa yhtiökokouksesta.



Yhtiökokous 2023

Finnairin varsinainen yhtiökokous 2023 pidettiin 23.3.2023 Messukeskuksessa Helsingissä. Osakkeenomistajilla ja näiden asiamiehillä oli mahdollisuus osallistua yhtiökokoukseen paikan päällä. Osakkeenomistajilla oli mahdollisuus käyttää äänioikeuttaan myös äänestämällä ennakoon. Yhtiökokoukseen osallistui henkilökohtaisesti tai asiamiehen edustamana yhteensä 247 osakkeenomistajaa. Edustettuna oli 62,86 prosenttia yhtiön osakkeista ja äänivallasta. Yhtiön johdolle tehtiin yksi vastaehdotus. Yhtiön hallitukselle ei oltu määräaikaan mennessä toimitettu kysymyksiä.

Läsnä olivat kokouksessa vahvistetusta ääniluettelosta ilmenevät osakkeenomistajat, yhtiön hallituksen puheenjohtaja ja kaikki hallituksen jäsenet, uudet hallituksen jäsenehdokkaat Sanna Suvanto-Harsaae ja Minna Pajumaa, yhtiön toimitusjohtaja, yhtiön tilintarkastajan päävastuullinen tilintarkastaja, yhtiön ylintä johtoa sekä teknistä henkilökuntaa.

Tilintarkastaja

Finnairin varsinaisessa yhtiökokouksessa vuonna 2023 valittiin yhtiön tilintarkastusyhteisöksi KPMG, ja päävastuullisena tilintarkastajana toimi Kirsi Jantunen. Vuoden 2023 ajalta maksetut tilintarkastuspalkkiot olivat yhteensä 623 tuhatta euroa ja muista palveluista maksetut palkkiot yhteensä 239 tuhatta euroa.

Ylimääräinen yhtiökokous 2023

Finnairin ylimääräinen yhtiökokous järjestettiin 27.10.2023 ilman kokouspaikkaa osakeyhtiölain 5 luvun 16 §:n mukaisena etäkokouksena, jossa osakkeenomistajat pystyivät käyttämään oikeuksiaan kokouksen aikana täysimääräisesti ja ajantasaisesti etäyhteyden välityksellä. Osakkeenomistajat olivat voineet esittää kysymyksiä yhtiökokouksessa käsiteltävistä asioista myös kirjallisesti ennen yhtiökokousta. Osakkeenomistajilla oli ollut mahdollisuus äänestää ennakoon yhtiökokouksen asialistalla olevien asiakohtien osalta.

Kokouksessa oli sen alkaessa ollut, joko ennakoon äänestäneinä tai etäyhteyden välityksellä, edustettuna yhteensä 222 osakkeenomistajaa. Edustettuna oli 60,97 prosenttia yhtiön osakkeista ja äänivallasta.

Hallituksen puheenjohtaja Sanna Suvanto-Harsaae ja hallituksen jäsenet Tiina Alahuhta-Kasko, Montie Brewer, Jukka Erlund, Henrik Kjellberg, Simon Large ja Minna Pajumaa, yhtiön toimitusjohtaja Topi Manner ja muuta ylintä johtoa sekä yhtiön päävastuullinen tilintarkastaja ja teknistä henkilökuntaa osallistui kokoukseen.

Osakkeenomistajien nimitystoimikunta

Osakkeenomistajien nimitystoimikunta on perustettu yhtiökokouksen päätöksellä vuonna 2013. Nimitystoimikunnan toimikausi jatkuu toistaiseksi.

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 kolmesta jäsenestä, jotka nimitetään vuosittain. Yhtiön kolme suurinta osakkeenomistajaa ovat kukin oikeutettuja nimeämään yhden jäsenen. Yhtiön kulloinenkin hallituksen puheenjohtaja toimii osakkeenomistajien nimitystoimikunnan äänivallattomana asiantuntijana. Hallituksen puheenjohtaja ei ole nimitystoimikunnan jäsen eikä hänellä ole äänivaltaa. Hänellä on kuitenkin oikeus osallistua nimitystoimikunnan kokouksiin ja saada näihin kokouksiin liittyvät materiaalit.



Nimitystoimikunta valitsee puheenjohtajan keskuudestaan. Nimeämiseen oikeutetut yhtiön suurimmat osakkeenomistajat määräytyvät vuosittain yhtiön osakasluetteloon kesäkuun 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](#).

2022 nimitystoimikunta

Vuonna 2022 nimitystoimikunnan muodostivat syyskuun 2022 ensimmäisen arkipäivän suurimman, toiseksi ja kolmanneksi suurimman osakkeenomistajan eli Suomen valtion, Keskinäisen Työeläkevakuutusyhtiö Varman ja Keskinäisen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen edustajat sekä Finnairin hallituksen puheenjohtaja. Osakkeenomistajien nimitystoimikunnan jäseninä toimivat:

- Minna Pajumaa, s. 1963, finanssineuvos, valtioneuvoston kanslia, omistajaohjausosasto (pj.) 24.1.2023 asti
- Timo Sallinen, s. 1970, sijoitusjohtaja, Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Varma
- Esko Torsti, s. 1964, allokaatiojohtaja, Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen
- Jouko Karvinen, s. 1957, Finnairin hallituksen puheenjohtaja.

Nimitystoimikunta antoi 26.1.2023 Finnairin hallitukselle ehdotuksensa 23.3.2023 pidettävää varsinaista yhtiökokousta varten. Ehdotukset ovat nähtävissä yhtiön [verkkosivuilla](#).

2023 nimitystoimikunta

Vuonna 2023 nimitystoimikunnan muodostivat kesäkuun 2023 ensimmäisen arkipäivän suurimman, toiseksi ja neljänneksi suurimman osakkeenomistajan eli Suomen valtion, Keskinäisen Työeläkevakuutusyhtiö Varman ja Keskinäisen Työeläkevakuutusyhtiö Elon edustajat. Osakkeenomistajien nimitystoimikunnan jäseninä toimivat:

- Kimmo Viertola, s. 1961, finanssineuvos (pj.) 24.1.2023 alkaen
- Timo Sallinen, s. 1970, sijoitusjohtaja, Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Varma
- Hanna Hiidenpalo, s. 1966, sijoitusjohtaja, Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo 18.9.2023 asti
- Jukka Vähäpesola, s. 1964, osakesijoitusjohtaja, Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo 18.9.2023 alkaen.

Nimitystoimikunta antoi 31.1.2024 Finnairin hallitukselle ehdotuksensa 18.3.2024 pidettävää varsinaista yhtiökokousta varten. Ehdotukset ovat nähtävissä yhtiön [verkkosivuilla](#).



Hallitus

Finnairin hallituksen puheenjohtajan ja muut 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 laaja yleinen toimivalta päättää yhtiön asioista – sen toimivaltaan kuuluvat kaikki ne asiat, jotka eivät kuulu joko yhtiökokouksen tai toimitusjohtajan 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 sitoumuksista kolmansien osapuolien hyväksi

- nimittää ja erottaa toimitusjohtajan ja muut johtoryhmän jäsenet sekä arvioi heidän suoriutumistaan ja päättää heidän palkitsemisestaan, osallistuu lisäksi johdon seuraajasuunnitteluun
- 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 Risk & Compliance -valvontatoiminnon työjärjestykset.

Hallituksen työjärjestys on kokonaisuudessaan saatavilla Finnairin [verkkosivuilla](#).



Hallituksen jäsenet vuonna 2023



Sanna Suvanto-Harsaee



A PR

s. 1966, ekonomi
Finnairin hallituksen puheenjohtaja ja jäsen
vuodesta 2023 alkaen

Päätoimi:

Hallitusammattilainen

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen puheenjohtaja, Posti Group Oyj,
Orthex Oyj, BoConcept AS, N'Age AS, TCM
Group A/S, Hallituksen jäsen, Motonet Oy,
Elopak Oy

Osakeomistus 31.12.2023:

420 000



Tiina Alahuhta-Kasko



PR

s. 1981, KTM, CEMS MIM
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2019
alkaen

Päätoimi:

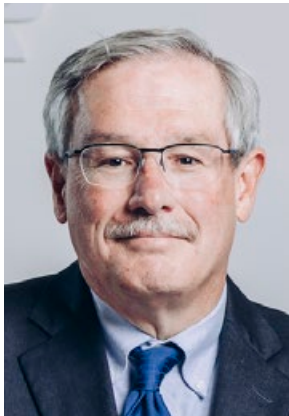
Toimitusjohtaja, Marimekko Oyj

Keskeiset luottamustehtävät:

IMD Business Schoolin (Lausanne,
Switzerland) Foundation Boardin jäsen,
Hallituksen jäsen, Climate Leadership
Coalition

Osakeomistus 31.12.2023:

175 000



Montie Brewer



A

s. 1957, BA (Business Administration)
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2018
alkaen

Päätoimi:

Hallitusammattilainen

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen jäsen, Allegiant Travel Company,
Hallituksen jäsen, ID90 Travel, Inc.

Osakeomistus 31.12.2023:

-



Jukka Erlund



A

s. 1974, KTM, eMBA
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2019 alkaen

Päätoimi:

Talous- ja rahoitusjohtaja, Kesko Oyj

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen jäsen, Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö
Ilmarinen, Kaupan liiton vero- ja talouspoliittisen
valiokunnan puheenjohtaja, Elinkeinoelämän
keskusliitto EK:n talous- ja verovaliokunnan jäsen,
Hallituksen jäsen, Suomen Luotto-osuuskunta

Osakeomistus 31.12.2023:

1 350 000



Hannele Jakosuo-Jansson



PR

s. 1966, DI
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2021
alkaen

Päätoimi:

Henkilöstö-, turvallisuus- ja viestintäjohtaja,
Neste Oyj

Keskeiset luottamustehtävät:

EK:n Osaava työvoima -valiokunnan
varapuheenjohtaja, Kemianteollisuus
ry:n Osaamis- ja vetovoimavaliokunnan
puheenjohtaja, Senior Advisor (johtava
asiantuntija), Directors' Institute of Finland
(DIF)

Osakeomistus 31.12.2023:

100 000



Henrik Kjellberg



A

s. 1971, M.Sc. (Econ.)
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2018
alkaen

Päätoimi:

Toimitusjohtaja, Awaze

Keskeiset luottamustehtävät:

-

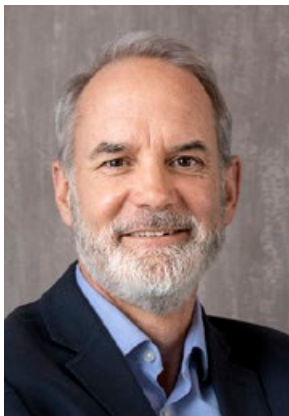
Osakeomistus 31.12.2023:

1 000 000

Jouko Karvinen (hallituksen jäsen
yhtiökokoukseen 23.3.2023 saakka)



s. 1957, DI
Finnairin hallituksen puheenjohtaja vuodesta 2017
alkaen ja jäsen vuodesta 2016 alkaen



Simon Large



A

s. 1969, BA (Bachelor of Arts)
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2022
alkaen

Päätoimi:

Hallitusammattilainen

Keskeiset luottamustehtävät:

-

Osakeomistus 31.12.2023:

-

Maija Strandberg (hallituksen jäsen
yhtiökokoukseen 23.3.2023 saakka)



PR

s. 1969, KTM
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2020
alkaen



Minna Pajumaa



PR

s. 1963, KTM, CEFA
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2023
alkaen

Päätoimi:

Finanssineuvos, Valtioneuvoston kanslian
omistajaohjausosasto

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen jäsen, Posti Group Oyj

Osakeomistus 31.12.2023:

-

Valiokunnat

A = Tarkastusvaliokunta

PR = Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta



Hallituksen jäsenet ja heidän riippumattomuutensa yhtiöstä

23.3.2023 pidetty Finnairin varsinainen yhtiökokous valitsi hallituksen puheenjohtajaksi Sanna Suvanto-Harsaaen ja muiksi jäseniksi Tiina Alahuhta-Kaskon, Montie Brewerin, Jukka Erlundin, Hannele Jakosuo-Janssonin, Henrik Kjellbergin, Simon Largen ja Minna Pajumaa. Hallitus valitsi Montie Brewerin varapuheenjohtajakseen.

Finnair noudattaa voimassa olevia hallituksen riippumattomuutta koskevia vaatimuksia Suomen lakien ja asetusten sekä hallinnointikoodin mukaisesti. Hallitus katsoo, että kaikki osakkeenomistajien valitsemat jäsenet ovat hallinnointikoodin mukaan riippumattomia yhtiöstä ja sen merkittävistä osakkeenomistajista, paitsi Minna Pajumaa, joka on valtion virkamies, eikä siten riippumaton yhtiön merkittävästä osakkeenomistajasta.

Hallituksen jäsenten ja heidän määräysvalta-yhteisöjensä omistus konsernissa

Vuoden 2023 lopussa hallituksen jäsenistä Sanna Suvanto-Harsaaella, Tiina Alahuhta-Kaskolla, Jukka Erlundilla, Hannele Jakosuo-Janssonilla ja Henrik Kjellbergillä oli osakkeita tai 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	Tarkastus- valiokunta	Henkilöstö- ja palkitsemis- valiokunta
Sanna Suvanto-Harsaae (jäsen 23.3.2023 alkaen)	8/8	5/5	9/9
Jouko Karvinen (jäsen 23.3.2023 saakka)	3/3		
Tiina Alahuhta-Kasko	11/11		12/12
Montie Brewer	11/11	7/7	
Jukka Erlund	11/11	7/7	
Hannele Jakosuo-Jansson	11/11		12/12
Henrik Kjellberg	11/11	7/7	
Simon Large	11/11	7/7	
Minna Pajumaa (jäsen 23.3.2023 alkaen)	8/8		9/9
Maija Strandberg (jäsen 23.3.2023 saakka)	3/3		3/3

Yhdentoista kokouksen lisäksi hallitus teki päätöksiä kymmenen kertaa kokoontumatta.



Hallituksen monimuotoisuutta koskevat periaatteet

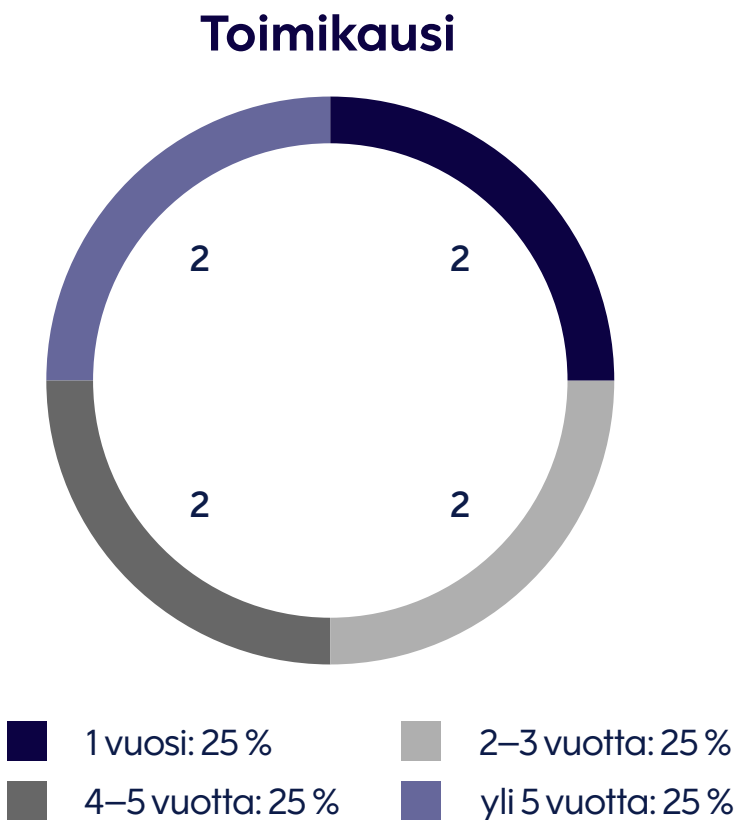
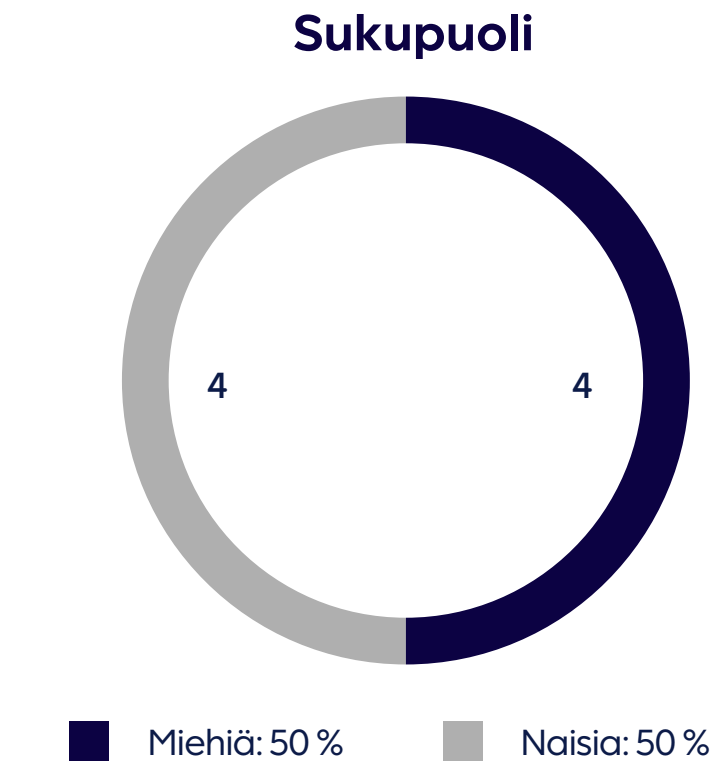
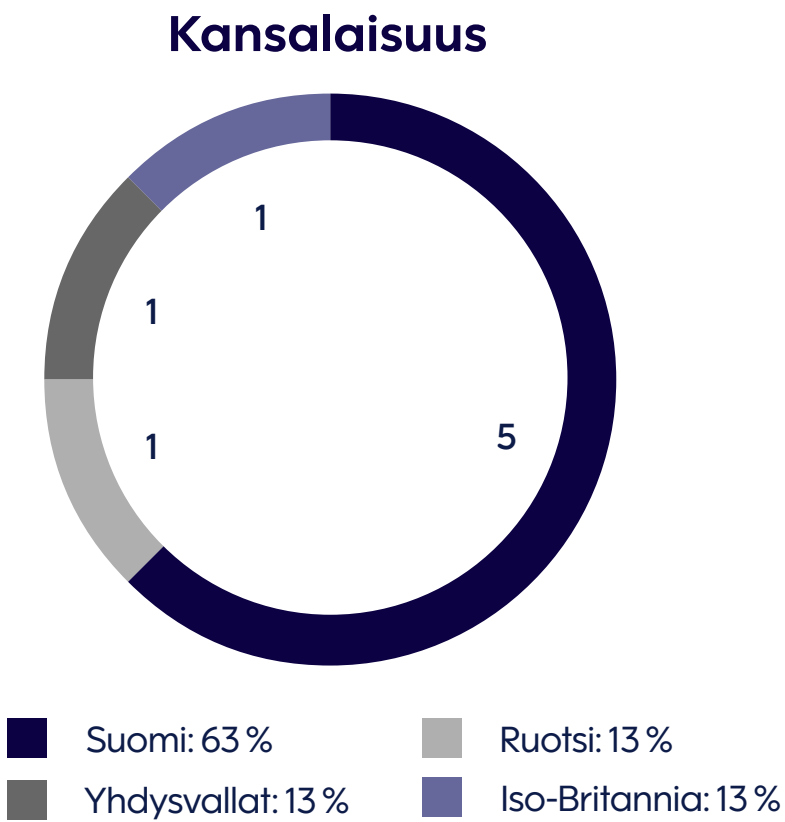
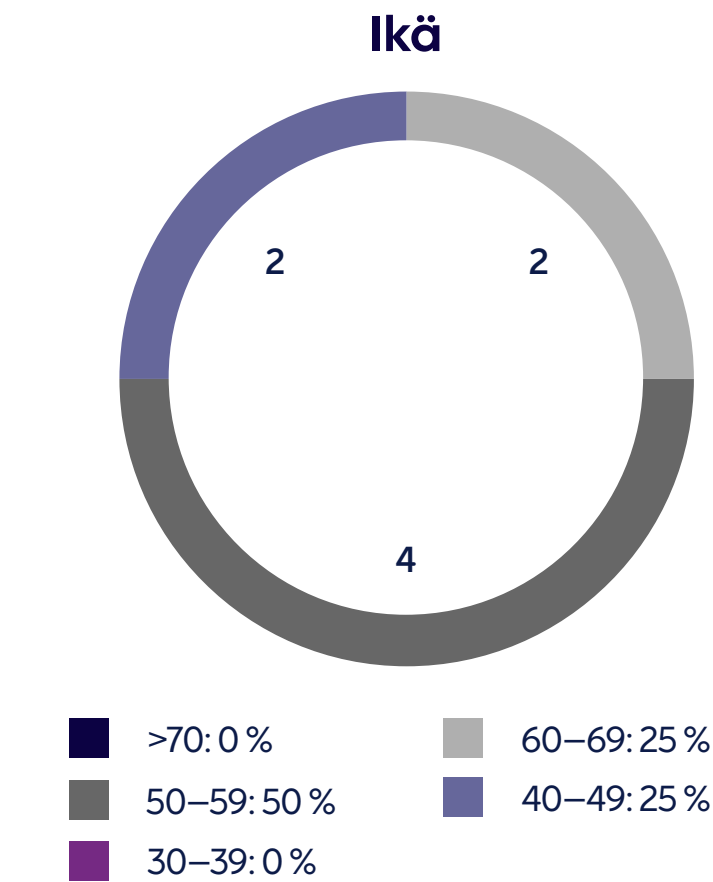
Hallitus on määritellyt hallituksen monimuotoisuutta koskevat periaatteet, jotka ovat osakkeenomistajien nimitystoimikunnan käytettävissä, kun se valmistelee hallituksen kokoonpanoa koskevaa ehdotustaan yhtiökokoukselle.

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 tärkeitä 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





Tarkastusvaliokunta

Tarkastusvaliokunta avustaa hallitusta taloudelliseen raportointiprosessiin ja valvontaan liittyvien tehtävien hoitamisessa Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodissa tarkastusvaliokunnille määriteltujen 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 lakisäateisen 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 ja arvioi tietoturvan johtamisen tilaa
- 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 lakiasiaintohtaja toimii valiokunnan sihteerinä. Muita johtajia osallistuu kokouksiin tarkastusvaliokunnan kutsumana.

Tarkastusvaliokunta 2023

23.3.2023 pidetyn varsinaisen yhtiökokouksen jälkeen hallitus valitsi keskuudestaan tarkastusvaliokunnan puheenjohtajaksi Jukka Erlundin sekä jäseniksi Montie Brewerin, Henrik Kjellbergin, Simon Largen ja Sanna Suvanto-Harsaaen. Yhtiökokoukseen saakka tarkastusvaliokuntaan kuuluivat puheenjohtaja Jukka Erlund sekä jäsenenä Montie Brewer, Henrik Kjellberg ja Simon Large. Tarkastusvaliokunta kokoontui seitsemän kertaa, ja osallistumisprosentti oli 100.



Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta

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 raportoivan 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.

Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta 2023

23.3.2023 pidetyn varsinaisen yhtiökokouksen jälkeen hallitus valitsi keskuudestaan henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan puheenjohtajaksi Hannele Jakosuo-Janssonin sekä jäseniksi Tiina Alahuhta-Kaskon, Minna Pajumaan ja Sanna Suvanto-Harsaaen. Yhtiökokoukseen saakka henkilöstö- ja palkitsemisvaliokuntaan kuuluivat puheenjohtaja Hannele Jakosuo-Jansson sekä jäseninä Tiina Alahuhta-Kasko ja Maija Strandberg. Valiokunta kokoontui 12 kertaa, ja osallistumisprosentti oli 100.



Yhtiön johtaminen

Finnairin yhtiö rakenne

Finnairin lentoliikenteen ydintoiminnot ovat konsernin emoyhtiössä, Finnair Oyj:ssä, kun taas tekniset huoltopalvelut, matkapalvelut, catering-palvelut sekä taloushallinnon ja liiketoiminnan palvelukeskus ovat kokonaan omistetuissa tytäryhtiöissä. Finnairilla on yksi liiketoiminta-alue, joka muodostuu Finnairin kaupallisesta ja asiakaskokemusyksiköstä sekä operatiivisesta

yksiköstä. Finnairin konsernihallintoon kuuluvat yhteiset toiminnot ovat talous, henkilöstöhallinto, digitaaliset palvelut, strategia ja laivasto, viestintä, lakiasiat, Risk & Compliance -valvontatoiminto sekä sisäinen tarkastus.

Toimitusjohtaja

Toimitusjohtajan nimittää yhtiön hallitus. Toimitusjohtajan tehtävänä on johtaa yhtiön

toimintaa osakeyhtiölain ja hallituksen antamien ohjeiden ja määräysten mukaisesti. Toimitusjohtaja toimii johtoryhmän puheenjohtajana.

Hallitus päättää toimitusjohtajan palkitsemisesta ja asettaa hänen lyhyen ja pitkän aikavälin tavoitteensa. Toimisuhteen keskeiset ehdot, myös palkitseminen ja edut, on kuvattu Finnairin palkitsemisraportissa sekä yhtiön hallinnointia koskevalla [verkkosivulla](#).

Topi Manner, KTM, s. 1974, on toiminut Finnairin toimitusjohtajana 11.2019 alkaen. Ennen siirtymistään Finnairille Manner teki pitkän uran Pohjoismaiden suurimman finanssipalvelukonsernin Nordean johtotehtävissä, ja hän on ollut Nordean johtoryhmän jäsen sekä Personal Banking -liiketoiminta-alueen johtaja.

Toimitusjohtajan palkitseminen on kuvattu tilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.8.1 sekä palkitsemisraportissa.

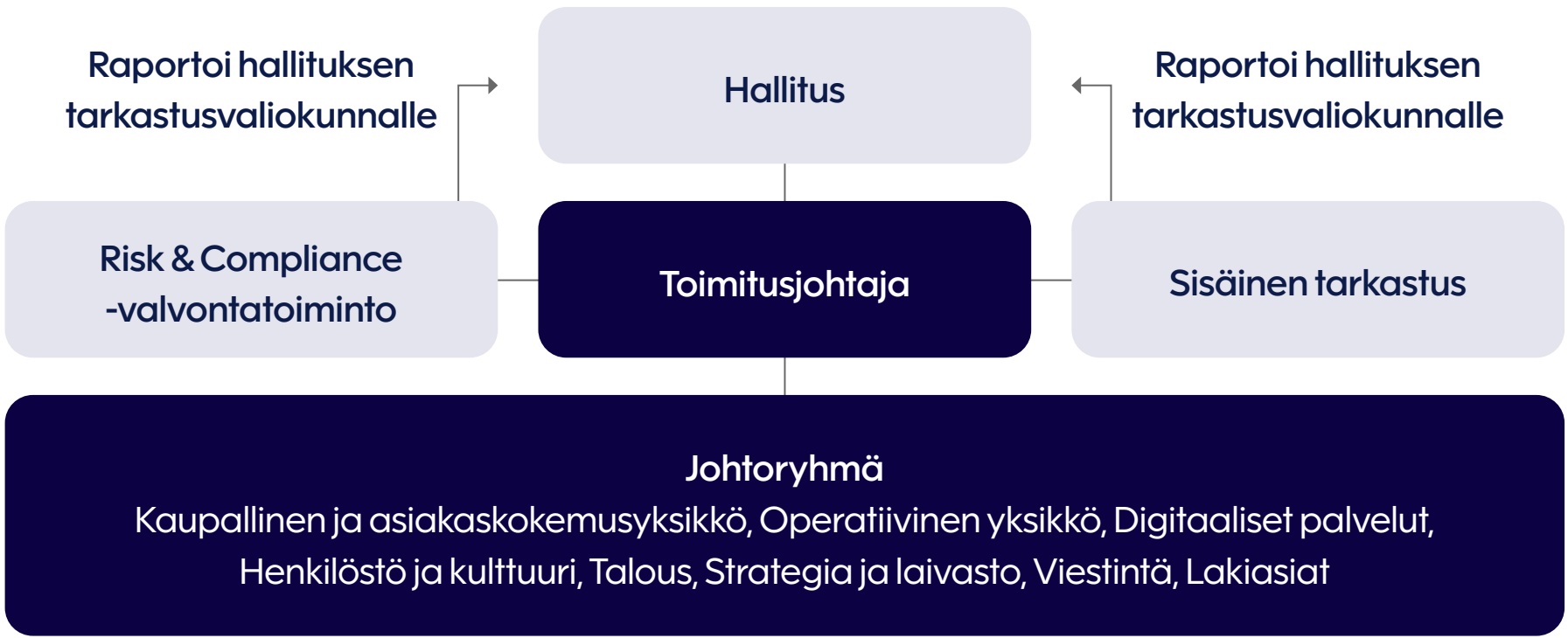
Finnair tiedotti 18.8.2023, että Topi Manner oli jättänyt irtisanomisilmoituksensa yhtiön palveluksesta siirtyäkseen Elisa Oyj:n toimitusjohtajaksi viimeistään 1.3.2024.

Finnair julkisti 11.1.2024, että Turkka Kuusisto, DI, s. 1979, on nimitetty Finnairin uudeksi toimitusjohtajaksi ja hän aloittaa roolissaan viimeistään 11.7.2024. Finnairin operatiivinen johtaja Jaakko Schildt toimii toimitusjohtajan sijaisena tammikuun 15. päivästä lähtien uuden toimitusjohtajan aloitukseen asti.

Johtoryhmä

Johtoryhmän puheenjohtajana toimii yhtiön toimitusjohtaja ja siihen kuuluvat Finnairin kaupallisista ja asiakaskokemuksen toiminnoista, operatiivisista toiminnoista, digitaalisista palveluista, taloudesta, henkilöstöstä, strategiasta ja laivastosta, viestinnästä sekä lakiasioista vastaavat johtajat.

Yhtiön johtaminen





Johtoryhmän jäsenten nimittämisestä ja palkitsemisesta päättää yhtiön hallitus.

Johtoryhmä avustaa toimitusjohtajaa yhtiön strategian toteuttamisessa, koordinoi koko yhtiötä koskevia kehityshankkeita ja määrittää toimintaa ohjaavia periaatteita. Johtoryhmän jäsenet raportoivat toimitusjohtajalle ja heidän päätehtävänään on yhtiön toimintojen tai oman yksikön päivittäisen toiminnan johtaminen.

Lentoturvallisuuden ohjausryhmä

Finnairin lakisääteiseen lentoturvallisuuden johtamisjärjestelmään perustuen lentoturvallisuuden ohjausryhmä vastaa Finnairin turvallisuusjärjestelmän tehokkuuden ja tarkoituksenmukaisuuden katselmoinnista. Ohjausryhmä on vastuussa turvallisuusjärjestelmän tavoitteiden asettamisesta sekä turvallisuuden toteutumisen arvioinnista turvallisuuspolitiikan ja -tavoitteiden mukaisesti. Lentoturvallisuuden ohjausryhmässä katselmoidaan ja varmistetaan, että turvallisuustavoitteiden saavuttamiseen on kohdistettu riittävät resurssit.

Turvallisuuden johtamisjärjestelmästä kokonaisuudessaan vastaa ilmailumääräysten mukaisesti nimetty vastuullinen johtaja. Ohjausryhmän puheenjohtajana toimii yhtiön operatiivinen johtaja, joka on lentoturvallisuudesta vastaava johtaja. Ohjausryhmä kokoontuu 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 toteuttamisesta sekä yhtiön liiketoimintasuunnitelmista, taloudellisesta tilanteesta, operatiivisen toiminnan laadusta ja asiakastyytyväisyydestä. Johtokunta muodostuu johtoryhmän jäsenistä, eräistä muista ylimmän johdon edustajista sekä kaikkien henkilöstöryhmien edustajista. Vuonna 2023 Finnairin johtokunta kokoontui kuusi kertaa.

Finnairin tytäryhtiöhallinto

Finnairin tytäryhtiöt on esitelty tilinpäätöksen 2023 liitetiedossa 4.2.

Merkittävien kumppanuuksien hallinnointi

Finnair on osakkaana 40 prosentin omistusosuudellaan Nordic Regional Airlines Oy:n omistavassa Nordic Regional Airlines AB:ssä (31.12.2023). 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 reittiverkosto 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 Airprolta ja Aviatorilta ja rahtiterminaalien palveluita Swissport Finland Oy:ltä sekä moottori- ja laitehuollon palveluita Airbusilta, Rolls-Roycelta ja Lufthansa Technikilta. IT-palveluissa Finnairin kumppaneita ovat muun muassa Amadeus ja Nordcloud. 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. Tämän lisäksi Finnair on muodostanut yhteisyrityksen Juneyao-lentoyhtiön kanssa. 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 hankinnan eettisten periaatteiden (Supplier Code of Conduct) mukaisesti. Finnairin tavoitteena on, että sillä on oikeus tarkastaa yhteistyökumppaneidensa hallintoa ja turvallisuuskäytäntöjä tämän varmistamiseksi.

Finnairin eettiset toimintaohjeet (Code of Conduct) ja hankinnan eettiset periaatteet (Supplier Code of Conduct) ovat saatavilla Finnairin [verkkosivuilla](#).



Johtoryhmä vuonna 2023



Topi Manner
s. 1974, kauppatieteiden maisteri
Päätoimi:
Toimitusjohtaja 1.1.2019 alkaen
Keskeiset luottamustehtävät:
IATA:n hallintoneuvoston jäsen,
IATA:n tarkastusvaliokunnan
puheenjohtaja, Hallituksen jäsen,
Elisa Oyj (18.8.2023 saakka),
Hallituksen jäsen, Palvelualojen
työnantajat PALTA ry, Hallituksen
jäsen, UPM-Kymmene Oyj
Osakeomistus 31.12.2023
10 704 916



Kaisa Aalto-Luoto
s. 1979, kauppatieteiden maisteri
Päätoimi:
Henkilöstöjohtaja 23.10.2023
alkaen
Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, Uudenmaan
Osuuspankki
Osakeomistus 31.12.2023
-



Antti Kleemola
s. 1980, kauppatieteiden maisteri
Päätoimi:
Tietohallintojohtaja 1.6.2022
alkaen
Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, ICT Leaders
Finland ry
Osakeomistus 31.12.2023
1 564 626



Ole Orvér
s. 1966, kaupallisen alan tutkinto
Päätoimi:
Kaupallinen johtaja 1.5.2019
alkaen
Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, SkyClean
Energy AB
Osakeomistus 31.12.2023
2 515 479



Kristian Pullola
s. 1973, kauppatieteiden maisteri
Päätoimi:
Talousjohtaja 1.10.2022 alkaen
Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, Kemira Plc,
Hallituksen jäsen, Terveystalo
Plc, Hallituksen puheenjohtaja,
Instructor HoldCo Oy ja
FinanceKey Oy
Osakeomistus 31.12.2023
2 652 590



Christine Rovelli
s. 1974, MBA
Päätoimi:
Strategiasta ja laivastosta
vastaava johtaja 1.10.2022 alkaen
Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, UATP,
Hallituksen jäsen, Nordic
Regional Airlines Oy, Valtuutettu,
International Society of
Transport Aircraft Trading (ISTAT)
Foundation
Osakeomistus 31.12.2023
1 437 586



Sami Sarelius
s. 1971, OTK
Päätoimi:
Lakiasianjohtaja 20.8.2010
alkaen
Keskeiset luottamustehtävät:
-
Osakeomistus 31.12.2023
1 926 263



Jaakko Schildt
s. 1970, insinööri, MBA
Päätoimi:
Operatiivinen johtaja 1.3.2016
alkaen
Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen puheenjohtaja,
Nordic Regional Airlines Oy,
Hallituksen jäsen, Kallioinen
Yhtiöt Oy, Hallituksen jäsen,
Pirkanmaan Osuuskauppa
Osakeomistus 31.12.2023
2 251 838



Päivyt Tallqvist
s. 1970, kauppatieteiden
maisteri
Päätoimi:
Viestintäjohtaja 1.11.2020 alkaen
Keskeiset luottamustehtävät:
-
Osakeomistus 31.12.2023
1 315 188

**Johanna Karppi (johtoryhmän
jäsen 23.10.2023 saakka)**
s. 1968, OTK, VT
Päätoimi:
Henkilöstöjohtaja 1.10.2019 alkaen



Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2023

Osakkeenomistajat

Rahoitus- ja vakuutuslaitosten omistusosuus nousi vuoden 2022 lopun 4,85 prosentista 8,25 prosenttiin vuonna 2023. Eläkevakuutusrahastojen osuus nousi vuoden 2022 lopun 3,84 prosentista 5,17 prosenttiin. Suurin osakkeenomistaja vuoden 2023 lopussa oli Suomen valtio, joka omisti 55,69 prosenttia yhtiön osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Seuraavaksi suurimmat omistajat olivat Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Varma (2,85 %), Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen (1,36 %) ja Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo (0,96 %). Hallintarekisteröityjen osakkeiden omistusosuus nousi 7,51 prosentista 9,42 prosenttiin. Osakkeenomistajien lukumäärä kasvoi 118 684:stä 123 046:een vuoden 2023 aikana. Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidettiin 23.3.2023 ja ylimääräinen yhtiökokous 27.10.2023.

Tytäryhtiöt

Yhtiön konsernirakenteessa ei tapahtunut muutoksia vuoden 2023 aikana.

Tilintarkastaja

Varsinainen yhtiökokous valitsi KPMG Oy Ab:n yhtiön tilintarkastajaksi toimikaudeksi, joka päättyy seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä.

Hallitus ja johtoryhmä

Hallituksen kokoonpano muuttui vuonna 2023, kun yhtiökokous valitsi kaksi uutta jäsentä ja kaksi jäsentä jäi pois hallituksesta. Yhtiökokous valitsi uuden hallituksen puheenjohtajan. Hallitus ja johtoryhmä keskittyivät vuonna 2023 yhtiön toiminnan sopeuttamistoimiin, Ukrainan sodan ja Venäjän ilmatilan sulkemisen haitallisten liiketoimintavaikutusten lieventämiseen,

maksuvalmiuden turvaamiseen sekä yhtiön uudistetun strategian toimeenpanemiseen. Marraskuussa 2023 toteutettiin onnistuneesti 570 miljoonan euron merkintäoikeusanti. Vuonna 2023 yksi johtoryhmän jäsenistä vaihtui.

Finnair tiedotti 18.8.2023, että Topi Manner oli jättänyt irtisanomisilmoituksensa yhtiön palveluksesta siirtyäkseen Elisa Oyj:n toimitusjohtajaksi viimeistään 1.3.2024. Finnair julkisti 11.1.2024, että Turkka Kuusisto, DI, s. 1979, on nimitetty Finnairin uudeksi toimitusjohtajaksi ja hän aloittaa roolissaan viimeistään 11.7.2024. Finnairin operatiivinen johtaja Jaakko Schildt toimii toimitusjohtajan sijaisena tammikuun 15. päivästä lähtien uuden toimitusjohtajan aloitukseen asti.

Johtokunta

Johtokunnan kokoonpano muuttui vuonna 2023 kun osa henkilöstöryhmistä vaihtoi edustajiaan.

Sisäinen valvonta ja riskienhallinta

Vuoden 2023 aikana vahvistettiin edelleen kolmen puolustuslinjan mallin mukaista toimintatapaa, jossa organisaation eri puolustuslinjojen mukaiset roolit sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan suhteen on selkeästi eriytetty. Risk & Compliance on toisessa puolustuslinjassa oleva 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, joka on riippumaton kolmannen puolustuslinjan toiminto, 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 sekä 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 pienennetään riittävästi, että liiketoimintaa harjoitetaan harkiten turvaten yhtiön varat, että hallinnolliset ja kirjanpitoa koskevat menettelytavat ovat luotettavia, 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 vastuualueet on selkeästi eriytetty. Asianmukainen kolmen puolustuslinjan mallin mukainen toteutus varmistaa tehtävien eriyttämisen riskienhallinnan sekä tämän toiminnan valvomisen välillä.

- Ensimmäisessä puolustuslinjassa liiketoimintayksiköt ja yhteiset toiminnot vastaavat riskeistä ja siten valvontatoimenpiteiden ja riskienhallinnan toteuttamisesta osana jokapäiväisiä johtamiskäytäntöjä.
- Toisessa puolustuslinjassa 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.

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-viitekehykseen, 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 organisaatiorakenne. 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 antaa yhtiön hallitukselle riippumattomia arvioita hallinnon, riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan tehokkuudesta.

Riskien arviointi

Riskejä tunnistetaan ja analysoidaan jatkuvasti osana riskienhallintaprosessia. Riskienhallinta on olennainen osa liiketoimintaa. 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 -valvontatoiminnon 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 osavuositarkastusten ja tilinpäätösten tiedot ovat oikein ja että ne on laadittu lakien, kirjanpitostandardien ja muiden listayhtiötä koskevien säännösten mukaisesti.

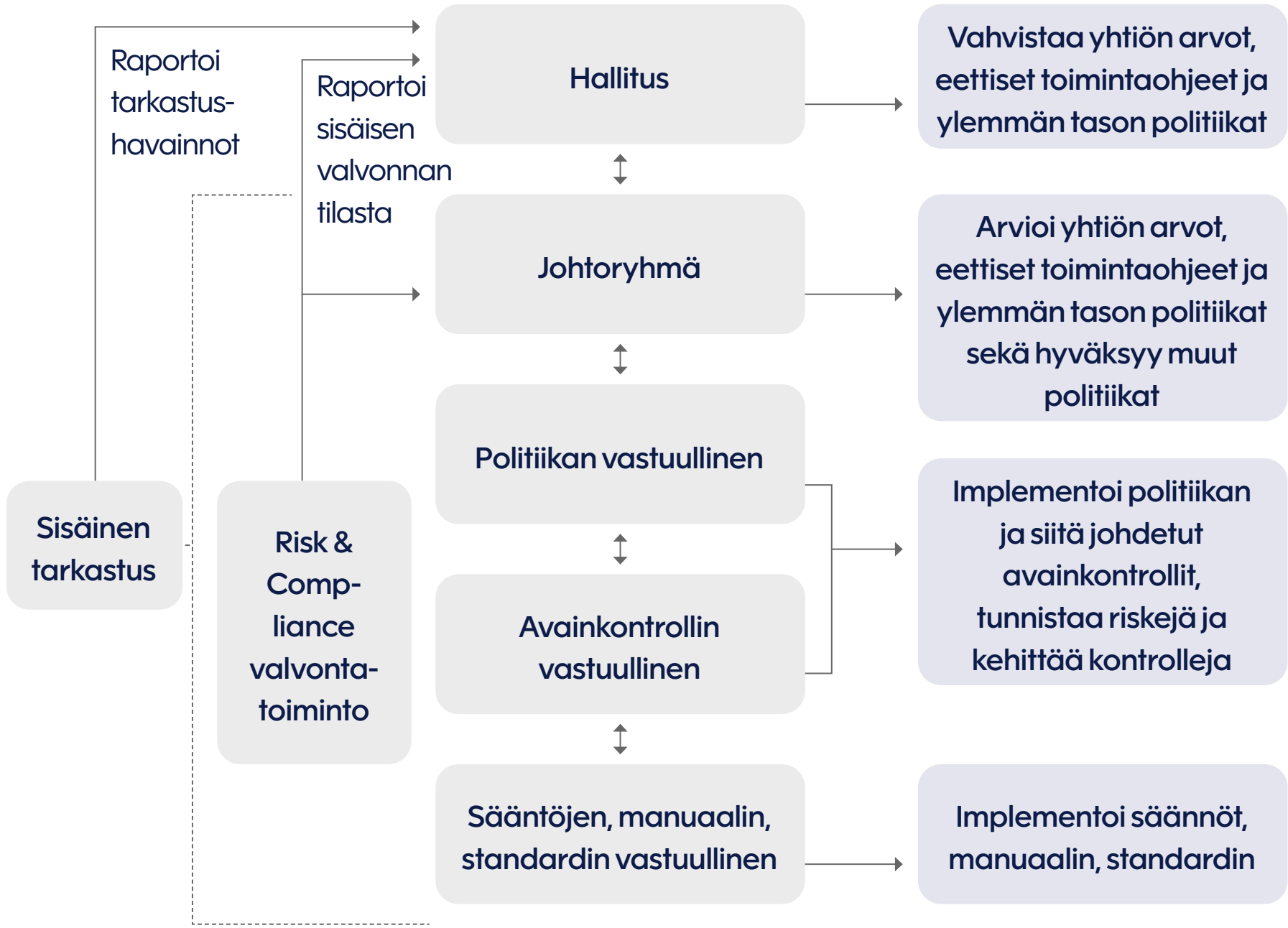
Liiketoimintaprosesseissa käytettävillä valvontatoimenpiteillä varmistetaan taloudellisen raportoinnin näkökulmasta, että mahdolliset virheet tai poikkeamat ehkäistään tai havaitaan ja korjataan. Taloudellisen raportoinnin kontrollit käsittävät liiketoimien aloittamisen, tunnistamisen, mittaamisen, hyväksynnän, 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 volyymien, 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 tiedottavat tulevista kansainvälisten laskentastandardien (IAS) muutoksista, uusista laskentaperiaatteista sekä muista raportointivaatimusten muutoksista.

Valvonnan suunnitteluun, toteutukseen ja seurantaan liittyvät keskeiset osa-alueet ja roolit



Seuranta ja kehittäminen

Finnairin liiketoimintayksiköt ja konsernitoiminnot arvioivat säännöllisesti oman vastuualueensa valvonnan ajantasaisuuden ja kypsyytason. Risk & Compliance -valvontatoiminto avustaa Finnairin liiketoimintayksiköitä ja konsernitoimintoja riskien tunnistamisessa ja arvioinnissa, valvontatoimenpiteiden määrittämisessä 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 antaen yhtiön hallitukselle riippumattomia arvioita 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

Lähipiiritoimia sääntelevät osakeyhtiölaki, Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n julkaisema hallinnointikoodi sekä IAS 24 -standardi. Finnairin lähipiiri koostuu tytäryhtiöistä, osakkuusyhtiöistä, sekä yhteisyrityksistä. Lisäksi hallituksen jäsenet, toimitusjohtaja, muut johtoryhmän jäsenet, heidän läheisensä sekä heidän IAS 24 -määritelmän mukaiset joko suorasti tai epäsuorasti hallinnoimat yhteisöt, kuuluvat Finnairin lähipiiriin. Suuret osakkeenomistajat, jotka omistavat enemmän kuin 20 prosenttia osakkeista tai yhtiön äänioikeuksista, kuuluvat lähipiiriin. Finnairilla on määritellyt menettelytavat lähipiiriliiketoimien tunnistamista varten.

Lähipiirin on hankittava ennakolta lupa yhtiön kanssa tehtäviin liiketoimiin. Luvasta päättää Finnairin johtoryhmä tai, mikäli liiketoimi koskee toimitusjohtajaa tai hallituksen jäsentä, yhtiön hallitus. Asianosainen ei saa osallistua lupa-asian käsittelyyn johtoryhmässä tai hallituksessa eikä osallistua yhtiön puolesta liiketoimen valmisteluun, päättämiseen eikä täytäntöönpanoon.

Johtoryhmän ja hallituksen jäseniltä vaaditaan 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 tai -myyntejä.

Merkittävät lähipiirin ja Finnairin väliset liiketoimet julkistetaan pörssitiedotteella Nasdaq Helsingin sääntöjen mukaisesti. Lähipiiriasioista on tietoa myös yhtiön tilinpäätöksen liitetiedossa 4.5. Liiketoimet ovat markkinahinnan mukaisia.



Johdon liiketoimet ja sisäpiirihallinnon keskeiset menettelytavat

Yhtiön sisäpiiritietoa sekä sen johtotehtävissä toimivien ja heidän lähipiirinsä liiketoimia Finnairin rahoitusvälineillä hallinnoidaan markkinoiden väärinkäyttöasetuksen sekä Nasdaq Helsingin ja yhtiön sisäpiiriohjeiden mukaisesti. Yhtiön sisäpiirisääntöjä sovelletaan lisäksi niin kutsuttuihin yhtiön tiedollisessa ytimessä oleviin muihin henkilöihin.

Yhtiö pitää listaa sen johtotehtävissä toimivista henkilöistä sekä heidän lähipiiriinsä kuuluvista henkilöistä ja yhteisöistä, joiden on ilmoitettava yhtiölle ja Finanssivalvonnalle yhtiön rahoitusvälineitä koskevat liiketoimet kolmen työpäivän kuluessa liiketoimen toteuttamisesta. Yhtiön on julkaistava johtohenkilöiden liiketoimet tiedotteella kahden työpäivän kuluessa tiedonsaannista. Johtotehtävissä toimivilla henkilöillä tarkoitetaan Finnair Oyj:n hallituksen ja johtoryhmän jäseniä.

Johtotehtävissä toimivia henkilöitä sekä yhtiön tiedollisessa ytimessä olevia henkilöitä koskee kaupankäyntikielto, joka alkaa 30 päivää ennen osavuosi- tai vuositulosjulkistusta ja jatkuu

julkistuspäivän loppuun asti. Yhtiö voi päättää myös muista kaupankäyntirajoituksista sekä myöntää niistä poikkeuksia yhtiön sisäpiiriohjeen mukaisesti.

Johtotehtävissä toimivien ja tiedollisessa ytimessä olevien henkilöiden on tehtävä yhtiölle ennakoilmoitus ennen suunnitellun liiketoimen toteuttamista. Lisäksi heillä on mahdollisuus pyytää ennakoarvio 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 edellytykset 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 sisäpiiriluetelloon ne henkilöt, joilla on pääsy kyseiseen sisäpiiritietoon.

Yhtiön sisäpiirivastaavana toimii lakiasiaintohtaja. Finnairin sisäpiirisäännöt ovat saatavilla yhtiön [verkkosivuilla](#).

Palkitsemis- raportti 2023

130 Toimielinten palkitsemisraportti 2023

130 Johdanto

132 Hallitukselle maksetut palkat ja palkkiot vuonna 2023

133 Toimitusjohtajalle maksetut palkat ja palkkiot vuonna 2023





Toimielinten palkitsemisraportti 2023

Tässä raportissa esitetään vuoden 2023 aikana Finnairin hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle maksetut palkat ja palkkiot. Raportti noudattaa Arvopaperimarkkinayhdistyksen vuoden 2020 hallinnointikoodin sekä osakkeenomistajien oikeuksia koskevan EU-direktiivin vaatimuksia. Vuoden 2023 varsinaisen yhtiökokouksen neuvoa-antavassa äänestyksessä hyväksyttiin palkitsemisraportti vuodelta 2022. Tähän raporttiin ei siten ole tehty muutoksia, jotka olisivat seurausta yhtiökokouksen äänestyksestä. Muille johtoryhmän jäsenille kuin toimitusjohtajalle maksettavat palkkiot on esitetty hallinnointikoodin mukaisesti internetsivuilla investors.finnair.com.

Johdanto

Finnairissa palkitseminen perustuu suoritukseen, oikeudenmukaisuuteen ja kilpailukykyyn. Palkitsemisen tulee tukea Finnairin strategisten tavoitteiden saavuttamista, yhdenmukaistaa johdon edut osakkeenomistajien edun kanssa, kannustaa Finnairin arvojen mukaiseen toimintaan sekä palkita erinomaisista suorituksista. Nämä palkitsemisperiaatteet ohjaavat myös Finnairin henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan työtä.

Hallituksen puheenjohtaja Sanna Suvanto-Harsaae sanoo: ”Vuosi 2023 oli käänteentekevä vuosi Finnairille, kun Finnairin tiimi onnistui palauttamaan yhtiön kannattavuuden koronapandemian ja Venäjän ilmatilan sulkeutumisen aiheuttaman kaksoiskriisin jälkeen. Tämä sisälsi laajat ja järjestelmälliset toimet liiketoiminnan uudelleenrakentamiseksi, uuden strategian määrittelyn ja toteuttamisen, ja matkustuksen palautumisen tarjoamien mahdollisuuksien menestyksekkään hyödyntämisen. Onnistuminen kannattavuuden palauttamisessa ja Finnairin uudelleenrakentamisessa tarkoitti myös sitä, että henkilöstön ja johdon kannustinohjelmille kaudelle 07/2020–06/2023 asetetut tavoitteet saavutettiin hyvin. Kannustinohjelmat perustettiin pandemian alettua vuonna 2020, kun globaalit matkustusrajoitukset olivat pysäyttäneet lentoliikenteen. Henkilöstön ja johdon kannustinohjelmissa oli identtiset ansaintajaksot, tavoitteet ja mittarit, jotka sisälsivät sekä taloudellisia että vastuullisuusmittareita. Henkilöstön ohjelmaan osallistui 1 900 finnairilaista, jotka säästösopimuksin tukivat Finnairin uudelleenrakentamista. Johdon ohjelmaan kuuluivat toimitusjohtaja ja johtoryhmä. Ohjelmat tuottivat osallistujille 69,5 % ohjelmissa määritellyistä enimmäistavoitteista.

Olen iloinen siitä, että tiimi on onnistunut uudelleenrakentamaan yhtiön Finnairin 100-vuotisen historian vakavimpien kriisien jälkeen, ja olemme päässeet palkitsemaan finnairilaisia erinomaisesta suorituksesta.”

Palkitsemisen kehitys vuosina 2019–2023

Hallituksen vuosipalkkioita tarkistettiin viimeksi vuonna 2020 ja edellisen kerran ennen sitä vuonna 2008. Seuraavassa taulukossa esitettyjen keskimääräisten hallituspalkkioiden vuosittaiset vaihtelut johtuvat pääosin hallitus- ja valiokuntakokousten lukumäärän vaihtelusta. Myös hallituksen kokonaispalkkio on vaihdellut, koska hallituksen jäsenten määrä on ensin kasvanut seitsemästä kahdeksaan vuonna 2018 ja kahdeksasta yhdeksään vuonna 2020 ja laskenut jälleen yhdeksästä kahdeksaan vuosina 2021, 2022 ja 2023.

Toimitusjohtajan palkitseminen on vahvasti riippuvainen muuttuvista palkanosista, jotka määräytyvät yhtiön taloudellisten, operatiivisten sekä vastuullisuuteen liittyvien tulosten perusteella. Vaihtelut toimitusjohtajan palkitsemisessa kaudella

2019–2023 johtuvat yhtiön liiketoiminnan ja taloudellisen tuloksen vaihteluista, toimitusjohtajan vaihdoksesta sekä Euroopan komission asettamista rajoituksista Finnairin johdon palkitsemiselle Suomen valtion osallistuttua Finnairin merkintäoikeusantiin vuonna 2020.

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän lyhyen aikavälin kannustinjärjestelmät (STI) vuosina 2020–2022 kuin myös pitkän aikavälin kannustinjärjestelmät (LTI) 2018–2020, 2019–2021 ja 2020–2022 peruutettiin EU:n asettamien rajoitusten seurauksena. Näin ollen vuosina 2021 ja 2022 toimitusjohtajalle maksettu palkitseminen sisälsi vain peruspalkan ja luontoisedut. Vuosien 2021 ja 2022 aikana ei käynnistetty uusia pitkän aikavälin kannustinohjelmia toimitusjohtajan ja johtoryhmän osalta. Vuosina 2020–2022 toimitusjohtajalla ja johtoryhmällä ei siten ollut muita kannustinjärjestelmiä kuin suoriteperusteinen ja osakepohjainen Rebuild-kannustinohjelma EU komission asettamien palkitsemisrajoitusten rajoissa. Ohjelma sisälsi yhden kolmen vuoden ansaintajakson (7/2020–6/2023) ja se oli kertaluonteinen.

Edellä mainitun johtoryhmän Rebuild-kannustinohjelman rinnalla Finnairin henkilöstöryhmillä oli rahaperusteinen Rebuild-kannustinjärjestelmä, jonka ansaintajakso ja suoritustavoitteet olivat samat kuin johdon Rebuild-ohjelmassa. Henkilöstön Rebuild-järjestelmän piiriin kuului 63 % Finnairin koko henkilöstöstä eli kaikki henkilöstöryhmät, jotka säästösopimuksin lähtivät tukemaan Finnairin uudelleenrakantemista vuonna 2020. Henkilöstön Rebuild-järjestelmässä ansaitut palkkiot maksettiin henkilöstölle syyskuussa 2023.

Konsernin työntekijöiden keskimääräiseen palkitsemiseen on vaikuttanut moni tekijä viimeisen viiden vuoden aikana. Vuosina 2020 ja

2021 laajat lomautukset laskivat keskimääräistä vuosiansiota koko konsernin henkilöstön tasolla. Vuonna 2023 työntekijöiden keskimääräinen vuosiansio nousi sekä aktiivisessa työsuhteessa olevien työntekijöiden että koko henkilöstön osalta verrattuna vuoteen 2022. Nousuun vaikuttaa osin vuoden 2022 alkupuolella jatkuneet lomautukset operatiivisissa tehtävissä sekä Rebuild-kannustinjärjestelmän maksut vuonna 2023.

Osana henkilöstön kanssa sovittuja säästötoimenpiteitä lomarahoja ei maksettu toimitusjohtajalle, johtoryhmälle eikä osalle henkilöstöryhmistä vuosina 2021 ja 2022.

Maksetut palkat ja palkkiot vuosina 2019-2023

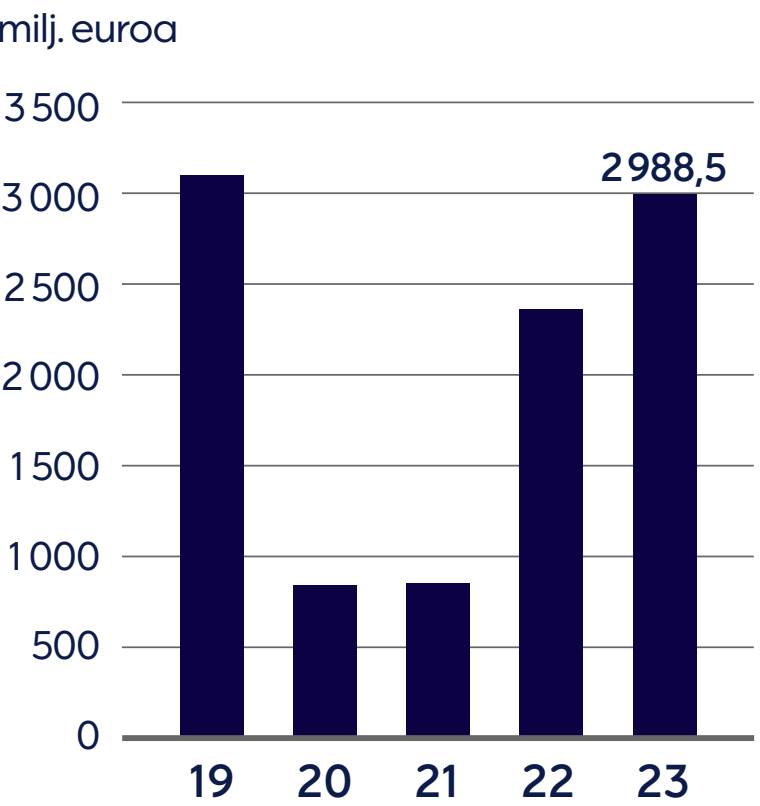
	2023	2022	2021	2020	2019
hallituksen puheenjohtaja, Sanna Suvanto-Harsaae	73 050				
hallituksen puheenjohtaja, Jouko Karvinen	21 150	80 627	68 228	71 968	77 907
hallituksen varapuheenjohtaja, Montie Brewer	56 834	54 300	43 410	52 365	55 984
hallituksen muut jäsenet (keskiarvo)	42 199	46 583	41 695	46 102	43 878
toimitusjohtaja, Topi Manner	1 724 053	754 452	756 713	1 125 233	769 205
työntekijät keskimäärin (aktiivisessa työsuhteessa)*	72 361	66 191	62 016	66 072	57 608
Työntekijät keskimäärin (kaikki työsuhteessa olevat)**	67 109	55 719	32 522	33 835	54 852

* Aktiivisessa työsuhteessa olevien keskimääräinen palkitseminen on laskettu jakamalla maksetut palkat ja palkkiot vuoden keskimääräisellä aktiivisessa työsuhteessa olevalla henkilöstömäärällä.

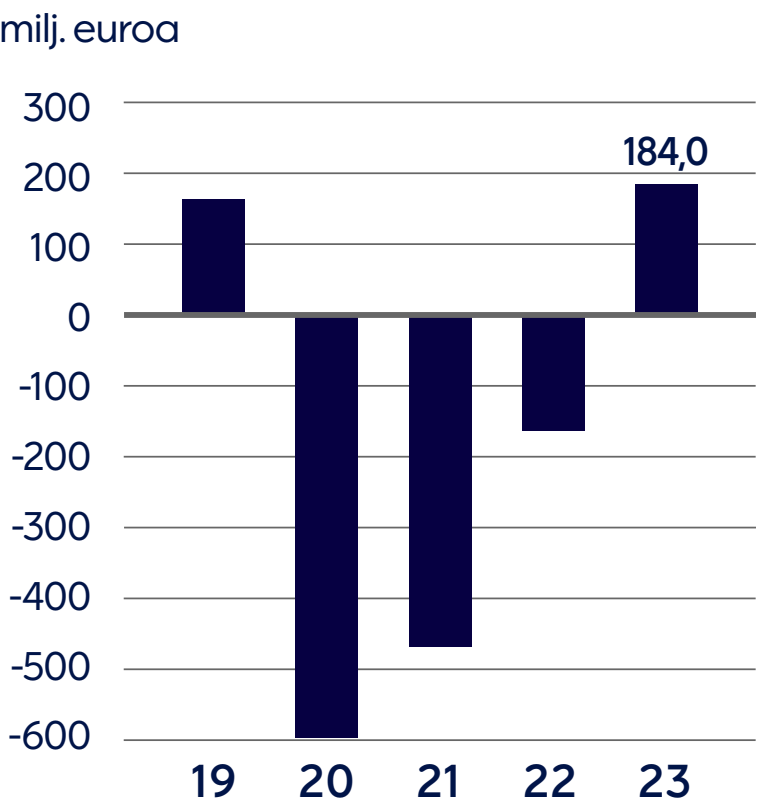
** Kaikkien työsuhteessa olevien keskimääräinen palkitseminen on laskettu jakamalla maksetut palkat ja palkkiot vuoden keskimääräisellä työsuhteessa olevalla henkilöstömäärällä sisältäen sekä aktiiviset että inaktiiviset työntekijät. Lomautuksilla on merkittävä vaikutus keskimääräiseen palkitsemiseen.

Taloudellinen kehitys 2019–2023

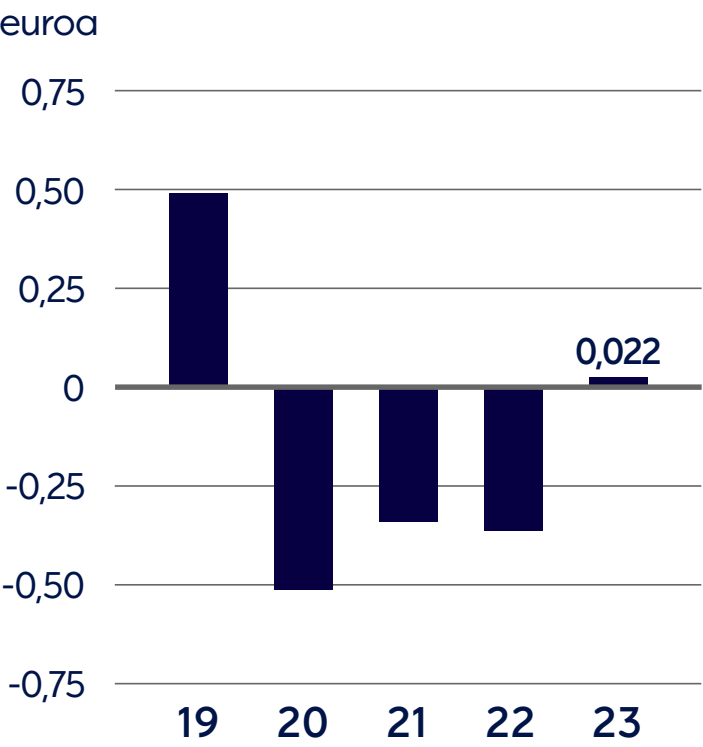
Liikevaihto



Vertailukelpoinen liiketulos



Osakekohtainen tulos*



* Yhtiö toteutti marraskuussa 2023 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi osakemäärään perustuvia tunnuslukuja on vuosien 2019–2022 osalta oikaistu.

Hallitukselle maksetut palkat ja palkkiot vuonna 2023

Varsinainen yhtiökokous päättää hallituksen jäsenten palkkioista osakkeenomistajien nimitystoimikunnan ehdotuksen perusteella. Yhtiökokouspäätös kattaa seuraavan vuoden varsinaiseen yhtiökokoukseen ulottuvan ajanjakson. Finnairin yhtiökokous päätti 23.3.2023 hallituksen jäsenille seuraavista vuosi- ja kokouspalkkioista:

puheenjohtaja	63 000 euroa
varapuheenjohtaja	32 700 euroa
tarkastusvaliokunnan ja henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan puheenjohtajat 32 700 euroa siinä tapauksessa, että he eivät samalla toimi hallituksen puheenjohtajana tai varapuheenjohtajana	
jäsenet	30 300 euroa

** Hallituksen tai valiokunnan kokouksilta maksettava kokouspalkkio on 600 euroa kokoukselta, mikäli kokous on hallituksen jäsenen kotimaassa. Muista kokouksista kokouspalkkiota maksetaan 2 400 euroa ja puhelinkokouksista 600 euroa. Kokoontumatta tehdyistä päätöksistä (per capsulam) ei makseta palkkiota.*

Hallituspalkkiot maksettiin kokonaisuudessaan rahana. Alla olevassa taulukossa on esitetty ne kokoukset, joista on maksettu palkkio.

Jäsenet 1.1.–31.12.2023	Vuosipalkkio ¹	Hallitus- kokoukset	Valiokunta- kokoukset	Kokouspalkkiot yhteensä	Verotettavat edut ²	Yhteensä
Montie Brewer (varapuheenjohtaja)	32 700	15 000	7 800	22 800	1 334	56 834
Henrik Kjellberg	30 300	15 000	7 800	22 800	0	53 100
Jukka Erlund (puheenjohtaja, Tarkastusvaliokunta)	32 700	7 800	4 200	12 000	2 400	47 100
Tiina Alahuhta-Kasko	30 300	7 800	7 200	15 000	0	45 300
Simon Large	30 300	15 000	7 800	22 800	0	53 100
Hannele Jakosuo-Jansson (puheenjohtaja, Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta)	32 700	7 800	7 200	15 000	3 196	50 896
Jäsenet 24.3.–31.12.2023						
Sanna Suvanto-Harsaae (puheenjohtaja)	47 250	12 000	13 200	25 800	0	73 050
Minna Pajumaa	22 725	6 600	5 400	12 000	0	34 725
Jäsenet 1.1.–23.3.2023						
Maija Strandberg	7 575	1 800	1 800	3 600	0	11 175
Jouko Karvinen (puheenjohtaja)	15 750	5 400	0	5 400	0	21 150

¹ Hallituksen vuosipalkkio on ilmaistu vuositasolla, mutta palkkio maksetaan kuukausittain erinä.

² Verotettavia etuuksia ovat yhtiön henkilöstöliput, joita hallituksen jäsenellä on mahdollisuus käyttää.

Toimitusjohtajalle vuonna 2023 maksetut sekä vuoden 2023 perusteella erääntyvät palkat ja palkkiot

Finnairin hallitus päättää toimitusjohtajan palkitsemisesta henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan ehdotuksen perusteella. Finnairin palkitsemispolitiikan mukaisesti toimitusjohtajan palkitseminen koostuu kiinteästä palkasta, luontoiseduista sekä lyhyen ja pitkän aikavälin muuttuvan palkan ansaintamahdollisuudesta. Toimitusjohtajalla ei ole lisäeläke-etua. Toimitusjohtajan muuttuvan palkan ansaintamahdollisuus perustuu lyhyen ja pitkän aikavälin tavoitteiden yhdistelmään, joka on tasapainossa pitkän aikavälin arvonluonnin ja lyhyen aikavälin tavoitteiden tehokkaan saavuttamisen välillä. Edellä johdannossa kuvattuihin periaatteisiin perustuvan toimitusjohtajan muuttuvan palkitsemisen tavoiteasetanta on suunniteltu tukemaan Finnairin strategisten tavoitteiden ja vastuullisuusstrategian saavuttamista, maksimoimaan omistaja-arvon luominen ja palkitsemaan erinomaisesta suorituksesta.

COVID-19-pandemia ja Ukrainan sodan aiheuttama kaksoiskriisi ovat vaatineet hallitukselta poikkeuspäätöksiä johdon palkitsemisen suhteen. Toimitusjohtajan peruspalkka pysyi vuonna 2023 vuosien 2022 ja 2021 tasolla. Toimitusjohtajan 2020,

2021 ja 2022 lyhyen aikavälin kannustinohjelmat peruutettiin kappaleessa ”Johdanto” kuvattujen palkitsemisrajoitteiden vuoksi. Rajoitusten päätyttyä vuodesta 2023 lähtien toimitusjohtaja osallistuu jälleen STI-ohjelmaan. COVID-19-pandemian ja Ukrainan tilanteen aiheuttamien poikkeuksellisten haasteiden vuoksi toimitusjohtajan enimmäisansaintamahdollisuus vuoden 2023 STI ohjelmassa on 90 % hänen vuosipalkastaan. Tämä ylittää tilapäisesti Finnairin palkitsemispolitiikassa mainitun STI:n ansaintamahdollisuuksien enimmäismäärän, joka on 60 % vuosittaisesta peruspalkasta. Toimitusjohtajan kaikkien kannustinohjelmien yhteenlasketut toteutuneet kokonaispalkkiot on rajattu 120 % palkkiokattoon myös tilapäisesti korotetun STI-ansaintamahdollisuuden osalta. Toimitusjohtaja irtisanoutui 18. elokuuta 2023 ja hänen toimikautensa päättyy helmikuun 2024 lopussa, joten hänen oikeutensa vuoden 2024 aikana kertyneisiin lyhyen aikavälin kannustimiin peruutettiin.

Kuten STI-ohjelmat, toimitusjohtajan pitkän aikavälin kannustinohjelmat 2018–2020, 2019–2021 ja 2021–2023 oli peruutettu kappaleessa Johdanto kuvattujen palkitsemisrajoitusten vuoksi. Rajoitusten

päätyttyä toimitusjohtaja osallistuu jälleen pitkän aikavälin kannustinohjelmiin vuodesta 2023–2025 alkaen. Koska toimitusjohtaja on irtisanoutunut 18. elokuuta 2023, hänen oikeutensa LTI-ohjelman 2023–2025 ja mahdollisten myöhempien LTI-ohjelmien mukaisiin palkkioihin peruutettiin.

Vuonna 2020–2023 toimitusjohtaja ja johtoryhmän jäsenet osallistuivat suoriteperusteiseen ja osakepohjaiseen uudelleenrakennuskannustin-ohjelmaan nimeltä Rebuild. Ohjelmassa oli yksi kolmen vuoden ansaintajakso (7/2020–6/2023) ja sen perusteella ansaitut palkkiot erääntyivät maksettaviksi vuonna 2023. Ohjelman ansaintajakso ja suoritustavoitteet olivat samat kuin Finnairin henkilöstön Rebuild -kannustinjärjestelmässä.

Toimitusjohtajalta puuttuivat muut muuttuvat ansaintamahdollisuudet Rebuild-ohjelman kaudella, joten toimitusjohtajan yhteenlaskettu enimmäisansaintamahdollisuus Rebuild-ohjelman 3 vuoden ajanjaksolla oli vuosittain 120 % hänen vuotuisesta peruspalkastaan. Ohjelma koostui kolmesta vuoden pituisesta mittausjaksosta sekä koko ohjelmakauden kolmen vuoden yli mitattavasta kassavirtatakertoimesta. Ohjelman yhteenlaskettu toteutunut ansainta mitattiin ja

vahvistettiin vuoden 2023 aikana edellä mainitun kolmen vuoden ansaintajakson päättymisen jälkeen. Finnairin palkitsemispolitiikan mukaista vuotuista muuttuvan palkkion ylärajaa, joka on 120 % henkilön perusvuosipalkasta, sovellettiin myös Rebuild- ohjelman perusteella maksettaviin palkkioihin. Tämän vuoksi toimitusjohtajan 120 % perusvuosipalkan ylittävän palkkion osan maksamista lykättiin maksuvuodelta 2023 seuraavalle vuodelle Rebuild-ohjelman sääntöjen mukaisesti. Siirrettyyn palkkion osuuteen sovelletaan vastaavasti edellä mainittua vuosittaista palkkiokattoa. Näin ollen toimitusjohtajalle tietyinä vuonna maksettava muuttuva palkkio ei ylitä 120 % hänen perusvuosipalkastaan. Koska toimitusjohtaja on irtisanoutunut, toimitusjohtajan uudelleenrakentamisen kannustinjärjestelmän perusteella ansaitsema palkkio maksettiin vuonna 2023 rahana. Lisäksi Rebuild-ohjelman sääntöjen mukaan toimitusjohtaja tulee olemaan oikeutettu vuosittaisen 120 % palkkiokattoon asti Rebuild-ohjelman palkkioon myös vuonna 2024, vaikka hän on irtisanoutunut. Vuoden 2024 palkkion maksun jälkeen maksamatta jäävät palkkiot hän menettää.



	Toimitusjohtaja 2023 Topi Manner	Toimitusjohtaja 2022 ² Topi Manner
Maksetut palkat ja palkkiot		
Peruspalkka ¹	733 183	734 197
Lomarah ²	37 502	0
Luontoisedut ³	18 902	20 256
Lyhyen aikavälin kannustimet STI ⁴	0	0
prosentteina peruspalkasta	0 %	0 %
Pitkän aikavälin kannustimet LTI ⁵	0	0
prosentteina peruspalkasta	0 %	0 %
Rebuild-uudelleenrakennuskannustin 07/2020–06/2023 ⁶	896 280	0
prosentteina peruspalkasta	115 %	
Fly Share osakesäästöohjelma	38 186	0
prosentteina peruspalkasta	5 %	0 %
Muuttuvat palkanosat yhteensä	934 466	0
prosentteina peruspalkasta	120 %	0
Lisäeläkkeet	0	0
Maksetut palkat ja palkkiot yhteensä	1 724 053	754 453

¹ Toimitusjohtajan peruspalkka ei ole muuttunut vuosien 2021–2023 aikana. Peruspalkasta on tehty autoetuvähennys (10 817 €). Peruspalkan osalta huomioitava myös kohdan (2) maininta lomarahojen maksamatta jättämisestä vuosina 2021 ja 2022.

² Vuosina 2021 ja 2022 toimitusjohtajan lomarahaa ei maksettu osana yhtiön säästötoimenpiteitä. Vuoden 2023 lomarah² maksettiin jälleen.

³ Etuja ovat mm. puhelinetu, autoetu, sairausvakuutus ja yrityksen henkilöstölippuetu

⁴ Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten lyhyen aikavälin kannustimet vuosilta 2021 ja 2022 peruutettiin.

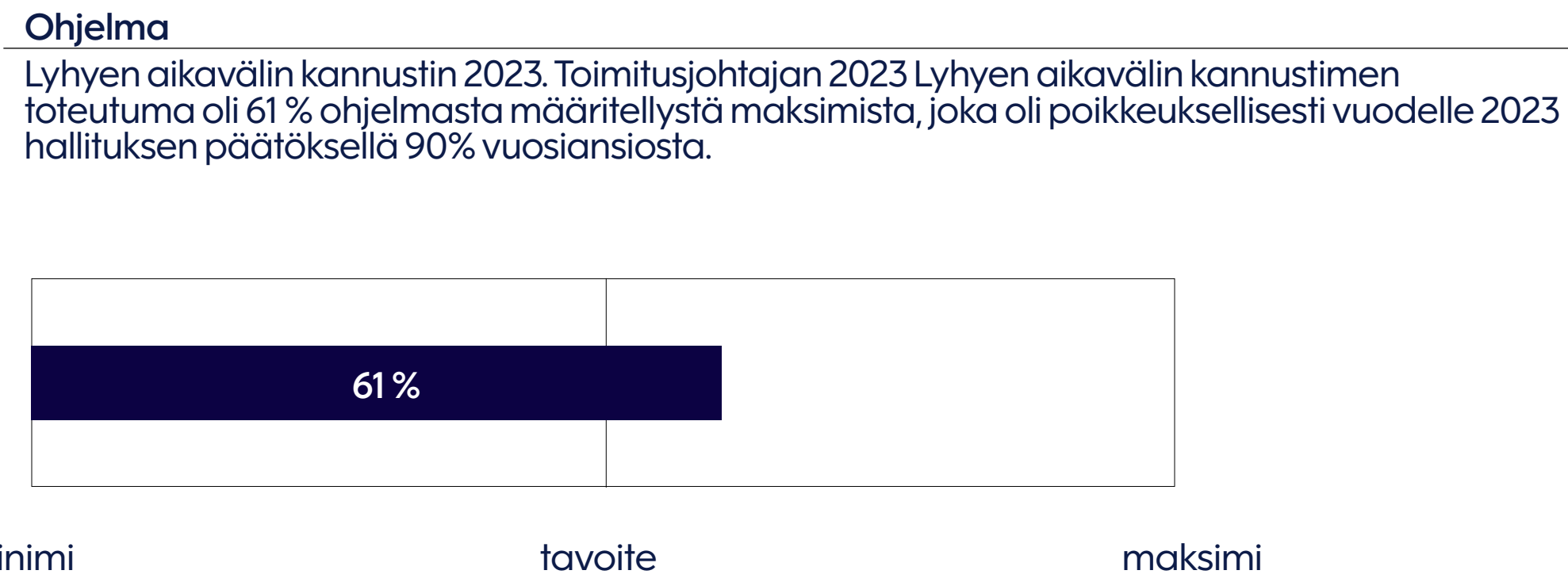
⁵ Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten pitkän aikavälin kannustinohjelmat vuosilta 2019–2021, 2020–2022 ja 2021–2023 peruutettiin.

⁶ Rebuild-kannustinjärjestelmän ehtojen mukaan vuosittaisen muuttuvan palkkion ylärajan ylittävä osuus palkkiosta (120 % henkilön perusvuosipalkasta) lykkäytyy maksettavaksi seuraavina vuosina, jona henkilö jatkaa Finnairin palveluksessa, kunakin vuonna vuosittaisen palkkakaton puitteissa. Summa, joka jää maksamatta maksun jälkeen sinä vuonna, jona henkilön palvelus- tai työsuhde Finnairilla päättyy, peruutetaan ja menetetään. Toimitusjohtajan menettämien jo ansaittujen Rebuild Incentive Plan -palkkioiden arvo on yhteensä 706 165 €.

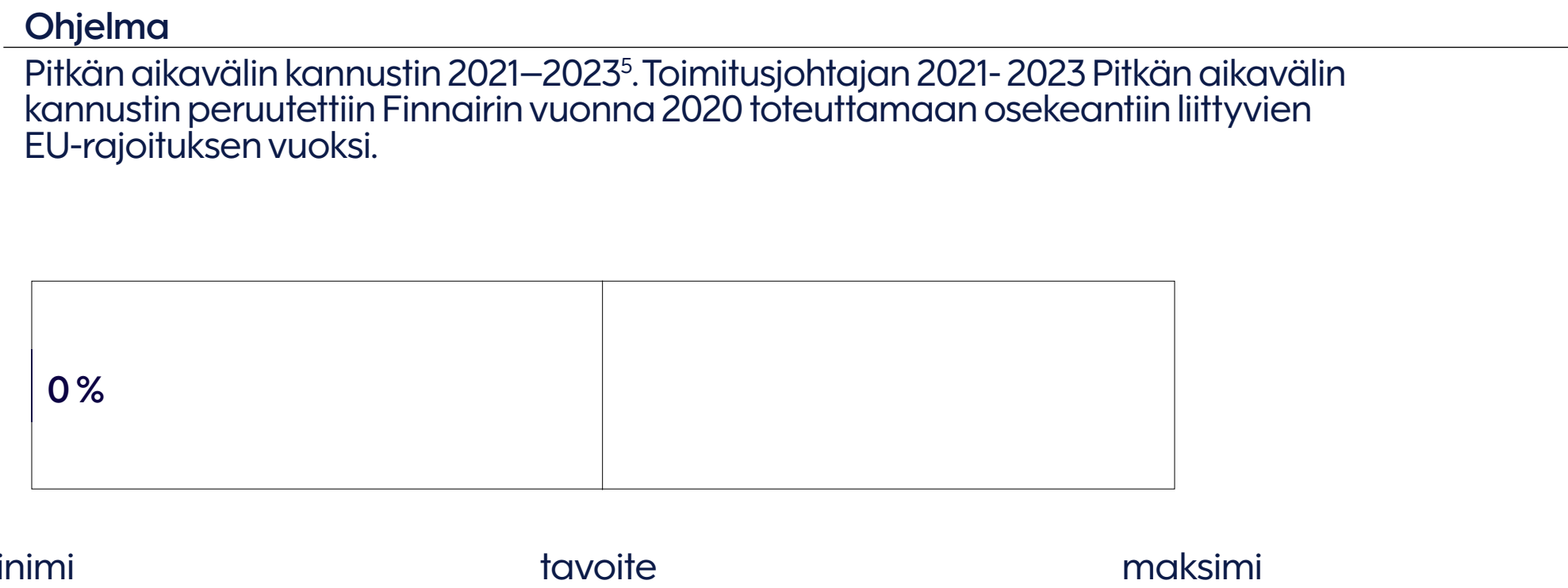
Vuoden 2023 perusteella erääntyvät palkat ja palkkiot	
Lyhyen aikavälin kannustin (STI 2023) ⁷	405 108
Uudelleenrakennuskannustin ⁶	529 356

⁷ Koska toimitusjohtaja irtisanoutui 18.8.2023, hän menetti kaikki lyhyen aikavälin kannustimet (STI 2024), jotka olisivat kertyneet vuoden 2024 aikana toimikautensa loppuun asti.

Vuonna 2023 päättyvien kannustinohjelmien mittarit ja toteumat



Lyhyen aikavälin kannustin STI 2023 toteuma yhteensä, prosenttia		61 %
Mittari	Painoarvo	Toteuma, % maksimista
Vertailukelpoinen liikevoitto EBIT	12,5 %	100 %
Operatiivinen kassavirta	12,5 %	100 %
Hiilidioksidipäästöt / liikevaihto tonnikipometri CO ₂ /RTK	10,0 %	43 %
Henkilöstön suositteluhalukkuus eNPS	7,5 %	0 %
Asiakkaiden suositteluhalukkuus NPS	7,5 %	14 %
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä RASK	15 %	93 %
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä CASK	15 %	43 %
Henkilökohtaiset tavoitteet	20 %	50 %



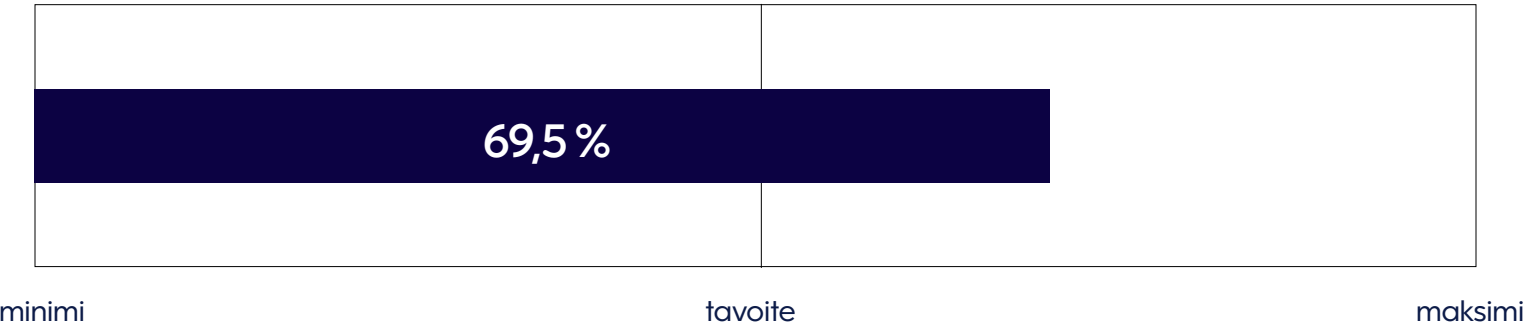
Pitkän aikavälin kannustin 2021–2023 toteuma yhteensä, prosenttia		0 %
Mittari	Painoarvo	Toteuma, % maksimista
Osakekohtainen tulos EPS 21-23	45 %	Peruutettu toimitusjohtajalta
Kustannus / vapaa istuinkilometri CASK 21-23	45 %	Peruutettu toimitusjohtajalta
Polttoainetehokkuus, Fuel Efficiency Index FEI 21-23	10 %	Peruutettu toimitusjohtajalta



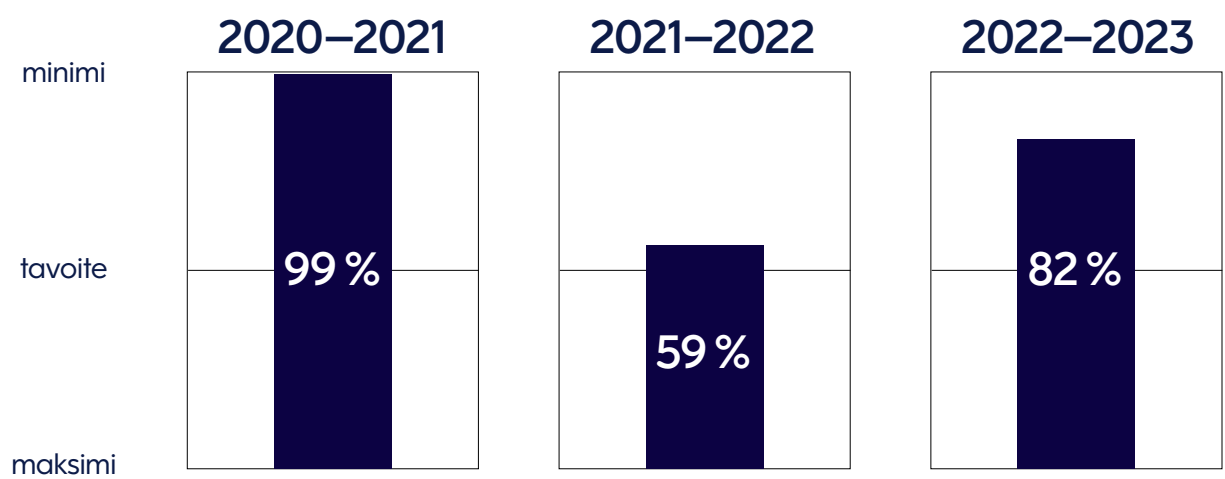
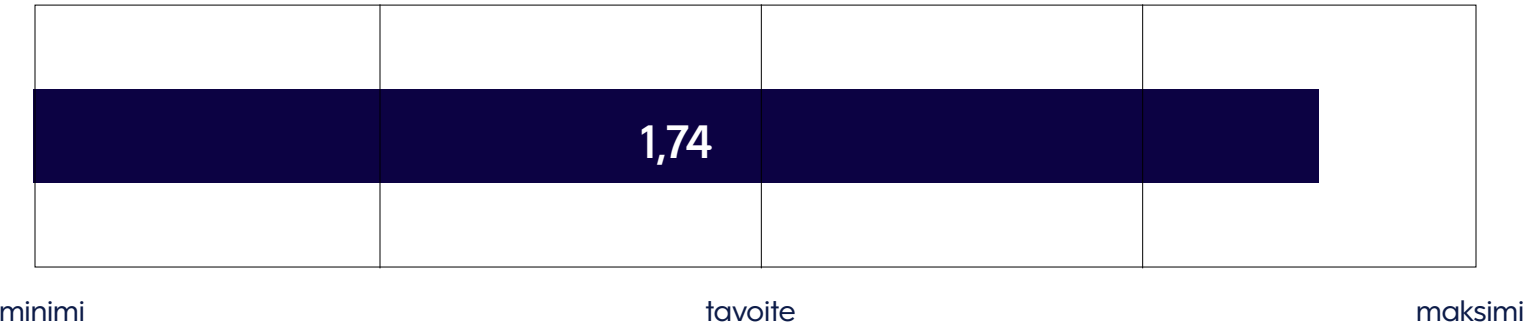
Ohjelma

Rebuild uudelleenrakennuskannustin⁶ 7/2020-6/2023. Toimitusjohtajan kolmivuotisen Rebuild uudelleenrakennuskannustimen toteutuma oli 69,5 % ohjelmasta määritellystä maksimista.

Rebuild incentive plan



Kassavirta-kerroin



Toimitusjohtajalle myönnetyt pitkän aikavälin kannustinpalkkiot*

Ohjelma	Mittari	Painoarvo	Myöntämispäivä	Osakkeiden allokaatiomäärä	Oikeuden syntymispäivä
LTI 2023–2024	Liikevoittomarginaali EBIT margin	100 %	23.1.2023	6 775 040	15.3.2025
LTI 2023–2025	Liikevoittomarginaali EBIT margin	100 %	23.1.2023	6 775 040	15.3.2026

*Toimitusjohtaja irtisanoutui 18. elokuuta 2023, joten hän menetti kaikki jäljellä olevat ja sijoittamattomat LTI-kannustimensa mukaan lukien LTI 2023–2024 ja LTI 2023–2025 ansaintamahdollisuudet. Näiden menetettyjen LTI-ohjelmien ansaintamahdollisuuksien arvo laskettuna niiden myöntämispäivän osakekurssin perusteella on yhteensä 940 001,57 €. Lisäksi toimitusjohtaja menetti kaikki seuraavan pitkän aikavälin kannustinohjelman, LTI 2024–2026, mukaiset ansiot.

Rebuild uudelleenrakennuskannustin 07/2020–06/2023 toteuma yhteensä, prosenttia			69,5 %
Mittari	Painoarvo	Toteuma, % maksimista	
2020–2021 Vertailukelpoinen käyttökate EBITDA	40 %	100 %	
2020–2021 Velkaantumisaste %	40 %	97,7 %	
2020–2021 Tapaturmataajuus, LTIF	10 %	100 %	
2020–2021 Polttoainetehokkuus, Fuel Efficiency Index FEI	10 %	100 %	
2020–2021, yhteensä	100 %	99 %	
2021–2022 Vertailukelpoinen liikevoitto EBIT	60 %	72,4 %	
2021–2022 Tulos	20 %	80,4 %	
2021–2022 Lähtövaihtuvuus	10 %	0,00 %	
2021–2022 Polttoainetehokkuus, Fuel Efficiency Index FEI	10 %	0,00 %	
2021–2022, yhteensä	100 %	59 %	
2022–2023 Vertailukelpoinen käyttökate EBITDA	40 %	100 %	
2022–2023 Asiakkaiden suositteluhaluukkuus NPS	40 %	63,3 %	
2022–2023 Tapaturmataajuus, LTIF	10 %	72,5 %	
2022–2023 Lähtövaihtuvuus	10 %	92,2 %	
2022–2023, yhteensä	100 %	82 %	
2020–2023 kassavirta -kerroin		1,74	



Vastuullisuusliite 2023

138 Raportointiperiaatteet

139 Olennaisuusanalyysi

141 Sidosryhmäyhteistyö

142 Ympäristön tunnusluvut

145 Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

147 Taloudellinen vastuu

153 GRI sisältöindeksi

158 Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti





Raportointi- periaatteet

● Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

Taloudellinen vastuu

GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

Tämä vastuullisuusliite on integroitu vuosikertomukseen, ja ne yhdessä yhtiön nettisivujen sisällön kanssa muodostavat Finnairin vastuullisuusraportoinnin raportointijaksolla 1. tammikuuta–31. joulukuuta 2023. Yhtiön vuosittain julkaiseman vastuullisuusraportin sisältö perustuu kaksoisolennaisuusanalyysiin, jota päivitetään jatkuvasti pohjautuen liiketoimintaympäristön analysointiin ja sidosryhmien kanssa käytyjen keskustelujen ja yhteydenpidon perusteella.

Hallituksen toimintakertomuksessa esitetyt kuvaukset ja tiedot antavat yleiskuvan yhtiön vastuullisuustoiminnan kehityksen tilanteesta, kun taas tämä liite tarjoaa lukijalle tarkempia tietoja raportointivuoden luvuista. Laajemmat kuvaukset ja viimeisimmät päivitykset yhtiön vastuullisuusteemoista löytyy Finnair-yhtiön [internetsivuilta](#). Riippumaton kolmas osapuoli, Verifavia, on varmentanut tässä julkaisussa raportoidut ympäristön tunnuslukujen Scope 1, 2 ja 3 päästötiedot. Muut raportoidut tiedot eivät ole kolmannen osapuolen varmentamia.

Tässä raportoidut tiedot kattavat emoyhtiö Finnair Oyj:n ja kaikki sen suomalaiset tytäryhtiöt. Ympäristövaikutusten osalta raportoiduissa luvuissa on mukana myös yhtiön lentoja lentävän Norran ja wet-liisattujen lentojen polttoainekulutukset. Finnair-konserni ei raportoi ulkomaisten tytäryhtiöiden toiminnasta, koska niiden toiminnan ei katsota olevan merkittävää konsernin vastuullisuuskokonaisuudessa. Mahdolliset poikkeukset tähän periaatteeseen mainitaan erikseen kunkin mahdollisen indikaattorin yhteydessä. Finnair ei myöskään raportoi ulkoistetuista toiminnoista. Raportin tiedot on kerätty konsernin sisäisistä tilastojärjestelmistä ja alihankkijoilta.

Ne tämän vastuullisuusraportin tiedot ja sisällöt, jotka on raportoitu hyödyntäen ja noudattaen GRI-standardin aihekohtaisia raportointiperiaatteita, lueteltu GRI-sisällysluettelossa tämän liitteen lopussa.

Raportin aineistossa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia edellisen vuoden 2022 raporttiin verrattuna. Pieniä muutoksia on tehty antamaan lukijalle luotettavampia ja vertailukelpoisempia tietoja eri raportointijaksojen välillä. Vuoden 2023 raportointiin on muutettu vuoden 2022 tietoja kiinteistön energiankulutukseen liittyvien päästöjen (Scope 2) osalta. Myös tietyt käytettyjen polttoaineiden kasvihuonekaasupäästökertoimet on päivitetty vastaamaan uusinta standardia, vanha EN16258:2013 on korvattu ISO-14083:2023 standardilla. Näiden tietomuutosten tarkempi yksilöinti on aina kerrottu kyseisen indikaattorin ja vastaavan taulukon yhteydessä. Finnairin organisaatorakenteeseen ja tilinpäätöstietojen laskentaan liittyviä muutoksia kuvataan tarkemmin Finnairin taloudellisten tunnuslukujen yhteydessä.



Olennaisuus- analyysi

Raportointiperiaatteet

● Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

Taloudellinen vastuu

GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

Finnairin viimeisimmässä kaksoisolennaisuus-arvioinnissa vuonna 2023 yhtiö tarkasteli kahta pääaihealuetta: mikä on yhtiön vaikutus maailmaan ja sitä ympäröiviin yhteisöihin ja ulkoisia tekijöitä, joilla on tai voi olla merkittäviä taloudellisia vaikutuksia yhtiöön. Tämä arviointi keskittyi vastuullisuuden eri aihealueisiin, ympäristöön, sosiaalisiin ja yrityshallinnon (ESG) ulottuvuuksiin, ja sisälsi perusteellisen analyysin välittömistä ja sellaisista tulevista haasteista, jotka voivat realisoitua erilaisissa tulevaisuuden skenaarioissa.

Arviointi tehtiin hyvin kattavasti huomioiden sääntelyvaatimukset (esim. CSRD), toimialakohtaiset tekijät, ulkoiset suuntaukset, sidosryhmähaastattelut, erilaiset kestävyyskehykset ja ne sovitettiin Finnairin strategian ja olemassaolon tarkoituksen kanssa yhteen. Olennaisia aiheita saatiin edelleen kiteytettyä tarkemmin, kun huomioitiin erityisesti ne ESG-näkökohdat, jotka ovat merkityksellisiä sekä Finnairin liiketoiminnalle että sen sidosryhmille. Näin saatu ensimmäinen lista olennaisista aiheista kävi läpi kattavan vaikutus-, riski- ja mahdollisuusarvioinnin (IRO, Impacts, Risks an Opportunities), jonka yhtiö suoritti sisäisten asiantuntijoiden ja johtajien toimesta.

Finnairin sidosryhmät edustavat todella monipuolisia näkökantoja ja olivat keskeisessä roolissa olennaisten aiheiden määrittelyssä.

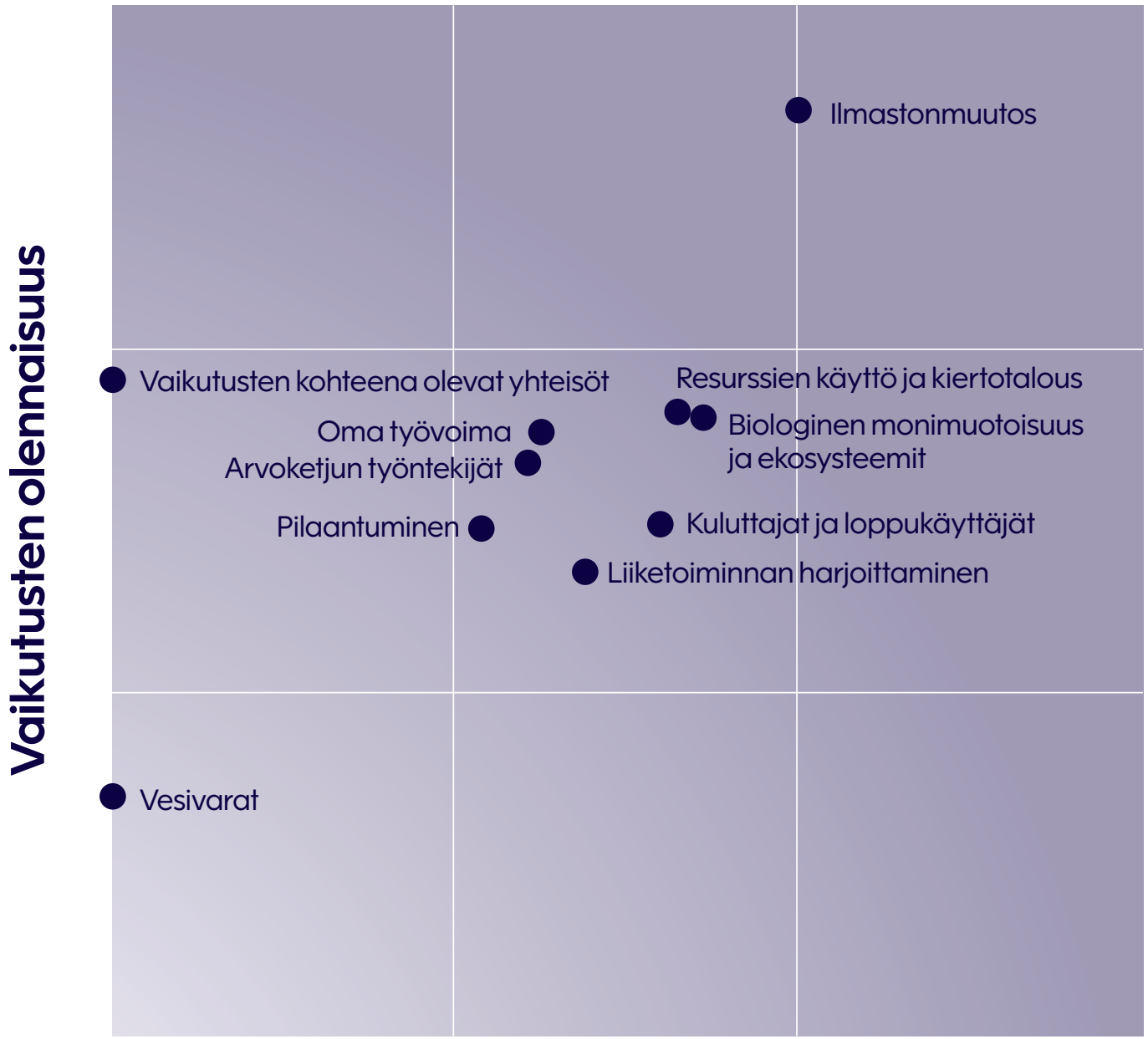
Haastatteluiden, kyselyiden ja verkkokanavien kautta kysyttiin heidän näkemyksiä vahvistamaan jo tunnistettuja materiaalisia aiheita. Lisäksi ulkopuolisen konsultin tekemät syvälliset haastattelut tarjosivat arvokkaita syvempiä näkemyksiä tärkeistä aiheista.

Tämän analyysin lopputuloksena on saatu Finnairin olennaisiksi aihealueiksi yhdeksän teemaa, jotka on esitetty oheisessa olennaisuusmatriisissa. Tässä matriisissa vaakasuora akseli kuvaa taloudellisen

merkittävyyden vaikutusta ja pystysuora akseli aiheen ESG-vaikutuksen merkitystä.

Näissä olennaisiksi nousseissa aiheissa korostuvat erityisesti Finnairin strategiset pyrkimykset torjua ilmastonmuutosta ja edistää ympäröivien yhteiskuntien kestävää kehitystä.

Olennaisuusarvioinnin tuloksen on hyväksynyt Finnairin johtoryhmä ja se katselmoitiin myös yhtiön tarkastusvaliokunnan ja hallituksen toimesta.



Olennaisuus- analyysi

Raportointiperiaatteet

● Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

Taloudellinen vastuu

GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

Teema	Olennaiset näkökohdat	GRI-viittaus	Näkökohtien laskentarajat
Eettinen liiketoiminta			
Eettinen liiketoiminta ja vastuullinen hankinta	Eettiset liiketoimintaperiaatteet (Code of Conduct)	Eettisyys ja rehellisyys	Finnairin oma toiminta, kumppanit ja hankintaketju
		Ympäristönsuojelun vaatimustenmukaisuus	
		Sosioekonominen vaatimustenmukaisuus	
	Lahjonnan- ja korruptionvastaisuus	GRI 205: Korruptionvastaisuus	
	Kilpailunormien noudattaminen	GRI 206: Kilpailun rajoittaminen	
Ympäristövastuu			
Energiankulutus	Polttoainetehokkuus	GRI 302: Energia	Finnairin oma toiminta, toimittajaverkosto, sekä epäsuorat vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin ja luonnon monimuotoisuuteen
Päästöt	Lentomelu	Paikalliset ympäristövaikutukset	
Luonnon monimuotoisuus	Uusiutuvien polttoaineiden valmistus	GRI 304: Biodiversiteetti	
Ilmastomuutos	Ilmastomuutoksen hillintä	GRI 305: Päästöt	
	Ilmastomuutokseen sopeutuminen		
	Uusiutuvat polttoaineet		
Kiertotalous	Tuotteiden uudelleenkäyttö	GRI 306: Jätteet	
	Jätteen vähentäminen		
	Materiaalien kierrätys		
Sosiaalinen vastuu			
Oma henkilöstö	Henkilöstökokemus	GRI: 401 Työsuhteet	Finnairin oma toiminta
	Työnantajamielikuva	GRI 402: Henkilöstön ja johdon väliset suhteet	
	Henkilöstön hyvinvointi	GRI 406: Syrjimättömyys	
		GRI 403: Työterveys- ja turvallisuus	
	Henkilöstön työskentelyolosuhteet	GRI 404: Koulutus ja henkilöstön kehittäminen	
	Yhdenvertaisuus	GRI 405: Monimuotoisuus ja yhtäläiset mahdollisuudet	
		Ihmisoikeusarviointi	
Asiakkaat	Lentoturvallisuus	Sidosryhmäyhteistyö	Finnairin oma toiminta ja asiakkaat
	Asiakaskokemus	Saavutettavuus	
		GRI 416: Asiakkaiden terveys ja turvallisuus	
	Yhdenvertaisuus	GRI 417: Markkinointiviestintä ja tuoteinformaatio	
	Asiakastiedon vastuullinen käyttö	GRI 418: Asiakkaiden yksityisyydensuoja	
	Ihmisoikeusarviointi		
Työntekijät arvoketjussa	Yhdistymisvapaus, työolot, tasavertainen kohtelu ja mahdollisuudet kaikille sekä muut työhön liittyvät oikeudet	GRI 308: Toimittajien ympäristövastuun arviointi	Finnairin toimittajaverkosto
		GRI 414: Toimittajien sosiaalisen vastuun arviointi	
		GRI: 409: Pakotettu tai pakollinen työ	
Taloudellinen vastuu			
Taloudelliset vaikutukset	Taloudellinen vastuu	GRI 201: Taloudelliset tulokset	Finnairin oma toiminta, yhteiskunta ja paikallisyhteisöt
		GRI 203: Välilliset taloudelliset vaikutukset	

Sidosryhmä-yhteistyö

Avoin ja läpinäkyvä vuoropuhelu sidosryhmien kanssa tarjoaa perustan aktiiviselle sidosryhmien tunnistamis- ja viestintäprosessille. Finnair tarjoaa tietoa ennakoivasti ja myös kerää sitä sosiaalisen median, painettujen ja muiden viestintävälineiden kautta.

Sidosryhmä	Aiheet	Kanavat
Asiakkaat	Turvallisuus, matkustuskokemus, saavutettavuus, asiakaspalveluun liittyvät asiat, tuotteen laatu, täsmällisyys, päästöjen ja melun vähentäminen, kierrätys, luonnonsuojelu, 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), net promotion scope (NPS).
Henkilöstö	Työkyky, monimuotoisuus, osallistaminen, työhyvinvointi ja -turvallisuus, työn ja vapaa-ajan tasapaino, tavoitteiden asetanta, eettiset ohjeet ja kysymykset, turvallisuus, muutokset kannattavuuden kehittämiseksi, arvot ja liiketoimintakäytännöt, luottamuksen kasvattaminen, työn ympäristövaikutusten vähentäminen, vastuullisuus kumppanuuksissa, henkilöstöön vaikuttavat muutokset.	Intranet, sisäiset blogit, kuukausittaiset All Finnair Live -Teams kokoukset, teemaviikot, Yammer, henkilöstötapahtumat, We together @Finnair -työhyvinvointikysely, työterveyshuolto, suorituksenarviointi- ja kehityskeskustelut, keskustelut työntekijäjärjestöjen kanssa, johtamisfoorumit, eNPS.
Osakkeenomistajat ja sijoittajat	Markkinaympäristö ja kilpailutilanne, yhtiön toiminta, yhteiskuntavastuu, tavoitteet, raportointi, strategia ja taloudellinen asema.	Säännölliseen ja jatkuvaan tiedonantovelvollisuuteen kuuluvat osavuositarkastukset, tilinpäätöstiedote, toimintakertomus ja tilinpäätös, selvitys yhtiön hallinto- ja ohjausjärjestelmästä ja pörssitiedotteet. Yhtiökokous, sijoittaja-, analytiikka- ja mediatapaamiset ja -tapahtumat, Finnairin internet-sivut, Carbon Disclosure Project (CDP), YK:n Global Compact -tuloksellisuuden raportointi (CoP).
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 lentokenttätoimijoiden kanssa, toimialan seminaarit ja työryhmät, valmistajayhteistyö.
Viranomaiset ja poliittiset päätöksentekijät	Kilpailukyky ja markkinoillepääsy, turvallisuus, päästökauppa ja päästövähennysjärjestelmät, lentoliikenteen hallinta, hankintaketjun vastuullisuus, raportointi, ilmailun taloudelliset vaikutukset, toiminnan vaikutukset ympäristöön ja meluun, liikenteen jatkuvuus, biopolttoaineet, työntekijäsuhteet.	Keskustelu alueellisten, kansallisten ja EU-tason sekä Finnairin kohde- ja yllentomaiden 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, ympäristövaikutusten vähentäminen, kansanterveys, hätäapu, luonnonsuojelu, yleiset kestävää kehitystä tukevat hankkeet ja kehitysyhteistyöhankkeet, hankintaketjun vastuullisuus.	Yhteistyö WWF:n, Suomen luonnonsuojeluliiton, UNICEFin, Suomen Punaisen Ristin, Syöpäsäätiön ja muiden kansalaisjärjestöjen kanssa. Jäsenyys Carbon Disclosure Projectissa ja Climate Leadership coalitionissa, Sitoumus 2050 -yhteistyö, Science Based Target -yhteistyö.
Tutkimus-, kehitys- ja Innovointitoimijat	Kasvihuonekaasupäästöjen ja ympäristövaikutusten vähentäminen, kestävän kehityksen ja kehitysyhteistyön yhteisen edun mukaiset hankkeet, toimitusketjuvastuu.	Yhteishankkeet, yhteistyö oppilaitosten ja innovointiin painottavien yritysten kanssa, toimialan seminaarit ja työryhmät, valmistajayhteistyö
Toimittajat	Yhteistyö päästöjen ja muiden ympäristövaikutusten vähentämiseksi, arvoketjussa olevien työntekijöiden hyvien työolosuhteiden varmentaminen, vastuullisuuden ja eettisten toimintatapojen seuraaminen kaikkialla arvoketjussa.	Sopimussyhteistyö, Finnairin hankintaohjeet ja hankinnan toimintaperiaatteet.
Media	Päivittäinen toiminta ja poikkeustilanteet, yhtiön strategia ja liiketoiminta, päästöjen vähentäminen, Finnairin palvelut ja reitit, henkilöstösuhteet, kestävä taloudellinen kehitys, ilmailun taloudelliset vaikutukset, etiikka, järjestöyhteistyö, lentoliikenteen trendit, biopolttoaineet, päästökauppa ja päästövähennysjärjestelmät, melu, lentoliikenteen vaikutukset paikalliseen talouteen ja liikkuvuuteen.	Lehdistötiedotteet ja -tilaisuudet, toimittajavierailut ja -matkat, haastattelut, verkkosivustot, palveleva mediapuhelinpäivystys, sosiaalinen media, Blue Wings -digitaalinen lehti.
Suuri yleisö	Asiakaspalveluun liittyvät aiheet, tuotteen laatu, henkilöstösuhteet, ilmailun taloudelliset vaikutukset, etiikka, päästöjen vähentäminen, vaikutukset paikalliseen talouteen, hyväntekeväisyysyhteistyöhankkeet, yrityskansalaisuus.	Viestintä median kautta, verkkosivustot, sähköposti ja luennot, sosiaalinen media mukaan lukien blogit, Instagram, Facebook, Twitter ja Sina Weibo.

Ympäristön tunnusluvut

Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

● Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

Taloudellinen vastuu

GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

	2023						2022					
	Kulutettu massa, t		Energian käyttö, GJ			CO ₂ päästöt, t	Kulutettu massa, t		Energian käyttö, GJ			CO ₂ päästöt, t
	Fossiilinen	Uusiutuva	Uusiutumaton	Uusiutuva	Uusiutuvan osuus, %		Fossiilinen	Uusiutuva	Uusiutumaton	Uusiutuva	Uusiutuvan osuus, %	
Oma energian käyttö ja suorat kasvihuonekaasupäästöt (Scope 1)												
Lentopolttoaine ^{1,3)}	985 091	2 266	41 197 933	99 682	0,24	3 027 569	786 881	1 224	33 835 867	53 836	0,16	2 486 543
Maakaluston polttoaine ^{2,3)}	430	92	18 321	4 048	18,10	1 380	359	62	15 306	2 717	15,07	1 156
Aurinkovoima (uusiutuva)	-	-	0	1 026	100,00	0	-	-	0	1 002	100,00	0
Yhteensä	958 522	2 357	42 216 254	104 756	0,25	3 028 949	787 240	1 285	33 851 173	57 554	0,17	2 487 698
Oma energiankulutus ja epäsuorat kasvihuonekaasupäästöt (Scope 2)												
Sähkö ⁴⁾	-	-	70 803	9 363	11,68	-	-	-	70 537	9 619	12,00	-
Markkinapohjainen ⁵⁾	-	-	-	-	-	3 385	-	-	-	-	-	1 648
Paikkakohtainen ⁵⁾	-	-	-	-	-	1 670	-	-	-	-	-	1 982
Lämpö ⁴⁾	-	-	66 840	22 280	25,00	-	-	-	62 952	20 984	25,00	-
Markkinapohjainen ⁵⁾	-	-	-	-	-	4 203	-	-	-	-	-	3 793
Paikkakohtainen ⁵⁾	-	-	-	-	-	4 203	-	-	-	-	-	3 614
Yhteensä	0	0	137 643	31 643	18,69	7 588	0	0	133 489	30 603	18,65	5 441
Muut epäsuorat kasvihuonekaasupäästöt (Scope 3)												
Polttoaineiden valmistus ja kuljetus ⁶⁾	-	-	-	-	-	461 878	-	-	-	-	-	379 107
Tuotantoketjun loppupään vuokrattu omaisuus ⁷⁾	47 550	0	2 044 660	0	0	150 259	75 725	0	3 256 158	0		239 290
Liikematkustus ⁸⁾	-	-	-	-	-	1 081	-	-	-	-		1 418
Yhteensä	0	0	0	0	0	613 218	75 725	0	3 256 158	0		619 814
Kaikki yhteensä	1 006 072	2 357	43 398 556	136 400	0,31	3 649 755	862 965	1 285	37 240 820	88 157	0,24	3 112 954

¹⁾ Lentotoiminnan polttoaineenkulutus ja päästöluvut on haettu yhtiön omista seurantajärjestelmistä, ja ne perustuvat todelliseen vuosittaiseen polttoaineen kulutukseen (kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta ja raportoinnista annetun EU-asetuksen No 601/2012 mukainen menetelmä A). Lentopolttoaineeseen tässä raportissa sovellettu CO₂-päästökerroin on päivitetty 3,16 kg CO₂/kg (ISO 18083:2023, taulukko K.1). Polttoaineen massa on muunnettu tilavuudeksi polttoaineen toimittajien ilmoittamien tiheysarvojen perusteella. Jos tiheysarvoa ei ole ollut saatavissa, on käytetty oletusarvoa 0,80 kg/l.

²⁾ Maakaluston polttoaineenkulutustulokset on saatu yrityksen omista polttoaineen jakeluaseman tankkaustiedoista. Maakaluston CO₂e -päästöt (biodiesel, bensiini, maapolttoöljy) on laskettu käyttämällä vastaavia muunnoskertoimia lähteestä: ISO 14083:2023, taulukko K.1.

³⁾ Biogeeniset elinkaaripohjaiset CO₂-päästöt on raportoitu alla seuraavana olevassa erillisessä taulukossa.

⁴⁾ Kiinteistöihin liittyvät energiankäytön luvut on saatu palveluntarjoajilta ja ne perustuvat maksettuihin laskuihin. 25 prosenttia lämmöntuotannosta on peräisin bioenergiasta. Sähköntuotannosta 11,7 prosenttia on bioenergiaa ja 18,2 prosenttia ydinenergiaa.

⁵⁾ Vuoden 2023 päästöt on laskettu vuoden 2022 päästökerotoimia käyttäen, koska energiayhtiö päivittää oman vuosittaisen päästökertoimensa vasta Q1/2024 jälkeen. Käytetyt 2022 markkinapohjaiset päästökertoimet ovat: 152 kgCO₂e/MWh sähkölle ja 169,6 kgCO₂e/MWh lämmölle. Vuoden 2022 luvut on vastaavasti päivitetty edellisen vuoden raportointiin verrattuna. Sijaintiin perustuvat päästökertoimet on saatu Motivan kautta. Vuoden 2021 käytetyt Suomen yleiset kertoimet ovat sähkön osalta 77 kgCO₂e/MWh ja lämmön osalta 169,9 kgCO₂e/MWh.

⁶⁾ WTT-päästöt on laskettu perustuen toimittajakohtaisiin tietoihin ja standardoituihin keskiarvoihin liittyviin tietoihin. Fossiilisten polttoaineiden osalta päästökertoimien lähteenä on käytetty ISO 14082:2023 taulukkoa K.1 ja uusiutuvien kohdalla toimittajakohtaisia tietoja.

⁷⁾ Finnairin muille toimijoille vuokraamien lentokoneiden polttoainekulutus on saatu yhtiön omista seurantajärjestelmistä ja ne perustuvat todelliseen vuosittaiseen polttoainekulutukseen. Lentopolttoaineeseen tässä raportissa sovellettu päästökerroin on 3,16 kg CO₂/kg (ISO 14082:2023, taulukko K.1). Polttoaineen massa on muunnettu tilavuudeksi polttoaineen toimittajien ilmoittamien tiheysarvojen perusteella. Jos tiheysarvoa ei ole ollut saatavissa, on käytetty oletusarvoa 0,80 kg/l.

⁸⁾ Finnairin työntekijöiden liikematkat tehdään pääasiassa yhtiön omilla lennoilla, joiden päästöt raportoidaan myös kohdassa Suorat kasvihuonekaasupäästöt (Scope 1). Raportoidut liikematkustuksen Scope 3 päästöt sisältävät sekä yhtiön omilla että muiden lentoyhtiöiden koneilla tehtyjen liikematkat. Päästöt on laskettu käyttämällä Finnairin omia polttoainekulutustietoja samasta tai samankaltaisesta (etäisyysperusteisesta) Finnair-reittiverkosta.

Ympäristön tunnusluvut

Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

● Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

Taloudellinen vastuu

GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

	2023			2022		
	Kulutettu massa, t	Elinkaari- päästöt, t	CO ₂ päästö- vähenemä, t	Kulutettu massa, t	Elinkaari- päästöt, t	CO ₂ päästö- vähenemä, t
Biogeeniset elinkaaren aikaiset CO ₂ päästöt						
Uusiutuvat lentopolttoaineet, Finnairin hankinnat*	1 164	729	3 253	595	589	1 741
Uusiutuvat lentopolttoaineet, Asiakkaiden hankinnat*	1 101	1 029	3 106	629	622	1 809
Uusiutuva maikaluston polttoaine**	92	27	326	62	18	228
Yhteensä	2 357	1 785	6 685	1 285	1 229	3 778

** Uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) elinkaarianalyysin (LCA) päästöt ja päästövähennykset on laskettu toimittajilta saatujen vastuullisuusdokumentaatioiden mukaisesti. Jos tarkkaa raaka-aineeseen perustuvaa päästökerrointa ei ole saatu SAF-toimittajilta ennen tämän raportin julkaisemista, varovaisuusperiaatteen mukaisesti laskennassa on käytetty korkeampaa eläinrasvapohjaista LCA-kerrointa 22,5 gCO₂e/MJ.*

*** Maikaluston biopolttoaineen elinkaaren päästöarvo (LCA) on saatu polttoaineen toimittajalta Nesteeltä. Vuonna 2023 LCA-kerroin on ollut 6,7 gCO₂e/MJ ja vuonna 2022 6,5 gCO₂e/MJ. CO₂ päästövähennykset on laskettu vertaamalla tätä arvoa vastaavaan fossiilisen polttoaineen arvoon 90,4 gCO₂e/MJ (SFS-EN 16258, Table A.1)*

Finnair seuraa lentojensa polttoainetehokkuutta pääasiassa hyötykuormaan suhteutettuna (RTK), joka huomioi koneen matkustajatäyttöasteen ja kuljetetun rahdin määrän sekä lähtö- ja määräasemien välisen etäisyyden. Päästöintensiteettiluvut alla sisältävät vain suorat (Scope 1) päästöt (TTW). Jyviteyt tehokkuusluvut on laskettu jakamalla polttoaineen kulutus kuljetettujen matkustajien ja rahdin välillä. Jyvityksessä on käytetty IATA:n jyvitysperiaatetta: keskimääräiseksi matkustajan painoksi matkatavaroiden kanssa oletetaan 100 kg. Polttoaineenkulutuksen jakautuminen matkustaja- ja rahtitoiminnan välillä saadaan tästä massasuhteesta.

Finnair raportoi päästöjen ja energiatehokkuuden eteen tehdystä työstä yksityiskohtaisemmin CDP raportoinnin kautta. Vuoden 2023 CDP-raportti löytyy osoitteesta: <https://company.finnair.com/fi/vastuullisuus/vastuullisuuskirjasto>

Polttoaine- ja päästötehokkuus	2023		2022	
	Polttoaineenkulutus	CO ₂ päästöt	Polttoaineenkulutus	CO ₂ päästöt
g / RTK (total, pax + rahti)	292	921	294	928
g / RPK (jyvitetty, IATA)	26,8	84,6	27,1	85,6
g / RTKrahti (jyvitetty, IATA)	268	846	271	856

RTK = Myydyt tonnikilometrit, RPK = Myydyt matkustajakilometrit, PAX = Matkustaja



Ympäristön tunnusluvut

Jätteiden määrä ja lajittelu	2023			2022		
	Vaaralliset jätteet, kg	Vaarattomat jätteet, kg	Yhteensä, kg	Vaaralliset jätteet, kg	Vaarattomat jätteet, kg	Yhteensä, kg
Energiakäyttö	66 052	1 626 019	1 692 074	63 455	1 283 548	1 347 003
Kierrätys	4 244	523 456	527 700	2 918	404 351	407 269
Uudelleen käyttö	1 737	0	1 737	8 896	1 140	10 036
Kompostointi	0	98 740	98 740	0	65 749	65 749
Kaatopaikka	0	2	2	0	0	0
Muu	0	0	0	4 000	5 140	9 140
Yhteensä	72 033	2 248 221	2 320 254	79 269	1 759 928	1 839 197

Jätteiden määrät on saatu palveluntarjoajan raportointikanavan kautta.

Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

Taloudellinen vastuu

GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

Otsonikerrosta heikentävien aineiden käyttö ja päästöt

Lentoyhtiöt joutuvat käyttämään lentokoneiden valmistajien sertifioimia sammuttimia, jotka voivat sisältää haloneita. Valmistajat pyrkivät aktiivisesti etsimään haloneja korvaavia palonestoaineita, mutta tällä hetkellä kaikesta halonien käytöstä ei voida turvallisuussyistä vielä luopua. Vuonna 2023 raportoitiin yksi matkustamosammuttimen käyttö, jossa halonia 1211 pääsi ilmakehään 0,12kg. Myös yksi rahtisammuttimien vahinkolaukaus raportoitiin, jossa 65,5 kg halonia 1301 pääsi ilmaan.



Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

● Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

Taloudellinen vastuu

GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

	2023			2022		
	kpl	Naisten osuus, %	Vakituisten työntekijöiden osuus, %	kpl	Naisten osuus, %	Vakituisten työntekijöiden osuus, %
Henkilömäärä						
Työntekijät	5 223	56	97	5 230	56	97
Johto	67	28	100	70	27	100
Johtoryhmä	9	33	100	9	22	100
Hallitus	8	50	0	8	38	0

Jakauma työntekijäryhmittäin	2023		2022	
	Osuus kokonaisuudesta, %	Naisten osuus, %	Osuus kokonaisuudesta, %	Naisten osuus, %
Matkustamohenkilökunta	32	89	34	90
Lentäjät	18	3	16	3
Ylemmät toimihenkilöt	16	49	15	47
Maapalvelun ja Finnair kitchenin työntekijät	15	62	13	60
Ulkomaat	8	82	9	78
Tekniikan työntekijät	6	7	6	5
Tekniset toimihenkilöt	2	15	2	14
Lentoalan toimihenkilöt	1	75	2	77
Johto	1	28	1	27
Matkaoppaat	1	81	1	86
Matkatoimistotyöntekijät	1	97	1	94

Uuden palkatun henkilöstön kokonaismäärä ja henkilöstön vaihtuvuus	Alle 30-vuotiaat		30–50-vuotiaat		Yli 50-vuotiaat		Yhteensä	
	Miehiä	Naisia	Miehiä	Naisia	Miehiä	Naisia	Miehiä	Naisia
Uudet työntekijät	119	182	122	134	6	25	247	341
Vaihtuvuus (sisältää sekä työnantaja- että työntekijälähtöiset irtisanomiset)	24	51	70	97	56	64	150	212

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

Taloudellinen vastuu

GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

Työtapaturmat	Työtapaturmat	Työpaikkatapaturma- taajuus*
Lentoyhtiön lentävä henkilökunta	14	5,8
Lentoyhtiön maahenkilökunta**	19	5,2
Aurinkomatkat Oy	0	0
Yhteensä	33	5,5

**Työpaikkatapaturmataajuudella (LTIF= Loss time injury frequency) tarkoitetaan työpaikkatapaturmien lukumäärää miljoonaa työtuntia kohden*

***Lentoyhtiön maahenkilökuntaan luetaan konsernihallinto, tukipalvelut, maahenkilöstö ja operatiivinen maahenkilöstö*

Työperäiset sairaudet	Ammattitauti-tapaukset	Kuolemaan johtaneet ammattitautitapaukset
Lentoyhtiön lentävä henkilökunta	0	0
Lentoyhtiön maahenkilökunta*	0	0
Aurinkomatkat Oy	0	0
Yhteensä	0	0

**Lentoyhtiön maahenkilökuntaan luetaan konsernihallinto, tukipalvelut, maahenkilöstö ja operatiivinen maahenkilöstö.*

Tapaturmatilastojen luvut saadaan vakuutusyhtiöltä, ja ne päivittyvät takautuvasti, minkä vuoksi vuoden 2023 luvut saattavat tarkentua myöhemmin.

Koulutustunnit ja niiden jakauma työntekijäryhmittäin sekä naisten ja miesten kesken	Koulutustunnit			Keskimääräiset vuosittaiset koulutustunnit			Työntekijöiden määrä		
	Yhteensä, h	Naiset, %	Miehet, %	Yhteensä, h	Naiset, %	Miehet, %	Yhteensä	Naiset	Miehet
toimistotyöntekijät	11 439	28,5 %	71,5 %	8	4	12	1 483	823	660
matkustamohenkilökunta	40 432	89,5 %	10,5 %	21	21	21	1 896	1 694	202
lentäjät	320 928	3 %	97 %	331	333	331	970	28	942
muut työntekijät	18 498	38 %	62 %	13	11	16	1 384	650	734
Yhteensä	391 297	14,5 %	85,5 %	68	17	132	5 733	3 195	2 538



Taloudellinen vastuu

Finnairin hallitus on asettanut yhtiölle taloudelliset tavoitteet, joista on viestitty sijoittajille suunnatussa aineistossa. Julkisenä osakeyhtiönä Finnair on sitoutunut tavoittelemaan voittoa osakkeenomistajilleen. Voitonjakoperiaatteet on ilmaistu Finnairin osakkeenomistajien voitonjakopolitiikassa. Yhtiön taloudellinen raportointi pyrkii välittämään läpinäkyvästi tietoa Finnairin taloudellisesta asemasta ja kehityksestä.

Tuotettu suora taloudellinen lisäarvo, milj. euroa	2023	2022	2021	2020	2019
Liikevaihto	2 988,5	2 356,6	838,4	829,20	3 097,70
Liiketoiminnan muut tuotot	117,0	146,7	39,2	48,40	56,40
Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja -tappiot	13,3	6,6	5,6	0,80	0,20
Rahoitustuotot	56,2	6,5	12,8	38,70	3,30
Yhteensä	3 174,9	2 516,3	896,0	917,20	3 157,60

Jaettu taloudellinen lisäarvo					
Materiaalit, palvelut ja liiketoiminnan muut kulut	2 094,1	1 940,3	787,7	831,80	2128,30
Henkilöstökulut	489,7	443,1	223,0	158,60	530,90
Maksut osakkeenomistajille ja lainantarjoajille	197,7	197,2	160,8	247,20	120,10
Osingot	0,0	0,0	0,0	0,00	35,00
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	69,2	20,5	20,5	18,5	15,80
Rahoituskulut	128,5	176,7	140,3	228,60	69,40
Maksut valtioille	11,1	9,9	7,1	8,7	18,00
Lahjoitukset ja muut yleishyödylliset panokset	0,0	0,0	0,0	0,00	0,00
Yhteensä	2 792,6	2 590,5	1 178,6	1 246,30	2 797,30

Toiminnan kehittämiseen jäänyt taloudellinen lisäarvo	382,3	-74,1	-282,6	-329,1	360,30
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin sekä tytäryritysten hankinnat	484,2	199,6	434,5	515,90	443,80
Vertailukelpoinen liiketulos	184,0	-163,9	-468,9	-595,3	162,80
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %	8,8	-6,1	-13,9	-15,2	6,30

Taloudellisen vastuun luvut ovat pääosin johdettu tilinpäätöksestä ja kerätty yhtiön raportointijärjestelmästä.

Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

● Taloudellinen vastuu

GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

Taloudellinen vastuu

Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

● Taloudellinen vastuu

GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

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.

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 ja yhteenveto merkittävimmistä riskeistä on kuvattu tarkemmin yhtiön riskienhallinnan internetsivuilla. Finnair raportoi päästöjen ja energiatehokkuuden eteen tehdystä työstä ja TCFD:n mukaisesta riskienhallinnasta yksityiskohtaisemmin CDP

raportoinnin kautta. Vuoden 2023 CDP-raportti löytyy osoitteesta: <https://company.finnair.com/fi/vastuullisuus/vastuullisuuskirjasto>

Ilmastomuutokseen liittyvän skenaarioanalyysin tuloksena Finnair toteaa seuraavaa:

Akuutit fyysiset ilmastoriskit voivat materialisoitua äärimmäisinä sääilmiöinä ja voivat vaikuttaa lentotoiminnan täsmällisyyteen. Analyysin perusteella Finnairin pääasiallinen asemapaikka Helsinki-Vantaa ei kärsi ilmastomuutoksen akuuteista fyysisistä riskeistä samalla tasolla kuin kilpailevat Hubit yleisesti. Lisääntynyt lumisade voi kuitenkin asettaa haasteita lentoliikenteen täsmällisyyteen.

Vertaamalla RCP 8.5 -skenaariota RCP 2.6 -skenaarioon voidaan päätellä, että ilmastomuutos johtaisi operatiivisten kustannusten nousuun. Nämä johtuisivat todennäköisesti äärimmäisten sääilmiöiden lisääntymisestä, mikä johtaisi lentojen epätäsmällisyyteen ja peruutuksiin. Myös osa Finnairin lentämistä reiteistä olisi mahdollisesti arvioitava uudelleen. Tämän jälkimmäisen riskin todennäköisyyteen vaikuttavat myös mahdolliset krooniset ilmastomuutokset, jotka voivat vaikuttaa ihmisten matkustuskäyttäytymiseen.

IEA:n NetZero 2050 -skenaarion mukaan hallitusten tulisi investoida toimiin, joilla voidaan

lisätä vähähiilisten polttoaineiden käyttöä. Täällä globaali kansainvälinen yhteistyö nähdään erittäin tärkeänä ja menestyksen avaintekijänä. Tärkeää olisi myös sopia siitä, että toimenpiteet kohdistetaan sinne, missä voidaan saavuttaa nopeita tuloksia. Lyhyen matkan lentojen määrän vähentämiseen tähtäävät infrastruktuurihankkeet, pääasiassa luotijunat, vaatisivat lisää rahoitusta. NetZero 2050 -skenaariossa korostetaan myös kaukolentoliikenteen kasvua hillitsevien toimenpiteiden tärkeyttä.

Uusiutuvat lentopolttoaineet ovat tällä hetkellä monta kertaa kalliimpia kuin fossiilinen kerosiini, joten niiden lisääntyvään tankkaukseen kohdistuvat pakottavat lainsäädännöt tulee suunnitella huolellisesti alueellisen epätasa-arvon välttämiseksi. Sama koskee myös erilaisia lainsäädännöllisiä toimia nostaa keinotekoisesti lentolippujen hintoja. Kuten IEA:n NetZero 2050 -skenaariossa todetaan, tarvitaan kansainvälistä yhteistyötä yhteisen suunnan ja toimenpiteiden määrittämiseksi.

Skenaarioanalyysin perusteella Finnair näkee myös mahdollisuuden erottua kilpailijoidensa joukosta vastuullisena lentoyhtiönä. Houkuttelevampi kestävä vaihtoehto ja positiivinen palvelukokemus voivat lisätä asiakasuskollisuutta ja/tai tuoda uusia asiakkaita Finnairille.



Taloudellinen vastuu

Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

● Taloudellinen vastuu

GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

Keskeiset epäsuorat taloudelliset vaikutukset ja niiden laajuus

Finnairin kestävä kasvu ja kasvava reittiverkosto antavat suomalaisille paremmat yhteydet muihin osiin maailmaa kuin pelkkä kotimainen kysyntä voisi ylläpitää. Tällä on merkittävä vaikutus suomalaisten matkustusmahdollisuuksiin ja suomalaisen elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Lisäksi ilmailuala on merkittävä suorien ja epäsuorien työpaikkojen luoja suomalaisessa yhteiskunnassa.

Julkiselta sektorilta saatu taloudellinen avustus

Alla olevassa taulukossa raportoidut Finnairin saamat kotimaiset julkiset tuet koostuvat koronapandemiaan liittyvistä tuista, eivätkä ne sisällä muiden maiden viranomaisten lentoyhtiöille maksamia tukia, koska niitä pidetään liikesalaisuuksina.

Verotusperiaatteet ja riskienhallinta

Finnairin periaatteena on maksaa, kerätä, tilittää ja raportoida kussakin maassa sille kuuluvat välilliset ja välittömät verot paikallisten lakien ja säännösten mukaisesti. Finnairin verosuunnittelun tavoitteena on tukea liiketoimintaratkaisuja ja varmistaa niiden asianmukainen toteuttaminen myös verotuksen näkökulmasta. Laadukas veroilmoittaminen ja -raportointi ovat Finnairille erittäin tärkeitä, minkä vuoksi yhtiö täyttää veroilmoituksensa huolellisesti ja ajallaan. Finnair keskustelee myös avoimesti veroviranomaisten kanssa. Finnair-konsernilla ei ole rakenteita, joilla pyritäisiin siirtämään verotettavaa tuloa Suomesta matalamman veroasteen valtioihin. Finnairin veroriskienhallinta perustuu vastuunmäärittymatriisiin (RACI-matriisi) ja Finnairin verotoiminnon lisäksi sen riskienhallinnan toteutumista valvoo konsernin sisäinen tarkastus. Mahdollisista veroriskeistä raportoidaan myös Finnairin johtoryhmälle sekä tarkastusvaliokunnalle.

Kansainväliseen liiketoimintaan liittyvät verot

Finnairin kansainvälinen liiketoiminta liittyy pääsääntöisesti Finnair Oyj:n ulkomaisten myyntiyksiköiden kautta tapahtuvaan lentolippujen ja rahdin myyntiin sekä myynnin edistämiseen paikallisesti. Myyntiyritykset eivät ole erillisiä juridisia yhtiöitä. Finnairin ulkomaisten tytäryhtiöiden toiminta on liittynyt lähinnä tukitoimintoihin, jotka ovat suhteessa konsernin koko liiketoimintaan hyvin vähäisiä. Finnairilla on lisäksi liiketoiminnallisista syistä osuuksia (alle 20 prosenttia) vakuutusjärjestelyistä Guernseyllä. Näiden tulos verotetaan Suomessa.

Finnairin verollinen toiminta yksittäisissä maissa Suomen ulkopuolella on vähäistä, mikä näkyy myös alla esitetyissä taulukoissa. Alla olevassa taulukossa on esitetty ulkomaisten tytäryhtiöiden osalta erittely ulkoisesta liikevaihdosta, tuloksesta ennen veroja, maksetuista tuloveroista ja henkilöstömäärästä maittain. Maakohtainen

	2023	2022	2021
Julkiset tuet	0,2	6,5	3,1

Taulukon tiedot on johdettu tilinpäätöksestä.

Taloudellinen vastuu

Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

● Taloudellinen vastuu

GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

raportointivelvollisuus koskee konserneja, joiden liikevaihto ylittää 750 miljoonaa euroa. Finnair-konserni raportoi maakohtaisesti lain edellyttämällä tavalla ja laatii ilmoitukset vuosittain.

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. Finnair-konsernin ulkomaiset operatiiviset tytäryhtiöt ovat Virossa, jossa tuloveroja tulee maksuun osingonjaon perusteella. EU-alueella sovelletaan vuodesta 2024 alkaen maailmanlaajuisista vähimmäisveroa (pilari 2). Finnair kuuluu uuden sääntelyn soveltamisalaan ja siksi se on arvioinut sääntelyn vaikutuksia. Olennaisia täydennysvero-oikaisuja ei ole odotettavissa vuosina 2024–2026. Finnair jatkaa lainsäädäntöympäristön seuraamista aktiivisesti.

Maksettavien ja tilitettävien verojen osalta on esitetty maakohtainen erittely seuraavalla sivulla olevassa taulukossa. Muut verot sisältävät lähinnä ympäristö- ja sähköveroja. Kansainvälisen lentoliikennetoiminnan luonteen mukaisesti lentopolttoaine on verotonta.

Finnairilla on kertynyt Suomessa aikaisemmilta verokausilta verotuksessa vahvistettuja tappioita yhteensä noin 1 222 miljoonaa euroa johtuen COVID-19-pandemian ja Venäjän ilmatilan sulun negatiivisista vaikutuksista yhtiön liiketoimintaan. Vuoden 2023 tuloksen jälkeen vahvistettavien tappioiden arvioitu määrä on yhteensä noin 1 127 miljoonaa euroa, josta 30 miljoonaa euroa ei ole kirjattu taseeseen. Finnairin uudistetun strategian onnistunut toteuttaminen, palautunut kannattavuus ja johdon ennuste tulevaisuuden verotettavasta tuloksesta johtivat tilikaudella 2022 alaskirjatun 117 miljoonan euron laskennallisen verosaamisen kirjaamiseen takaisin taseelle. Lisäksi positiivisen näytön perusteella kirjattiin osasta vuoden 2022 tappiosta laskennallista verosaamista 28 miljoonaa euroa. Vahvistetut verotappiot voidaan hyödyntää verotuksessa seuraavien 10 vuoden aikana kertyvää positiivista verotettavaa tuloa vastaan. 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 lentomatikustajilta kerätyt matkustajamaksut

olisivat luonteeltaan sellaisia viranomaisille tilitettäviä veroluonteisia maksuja, jotka raportoitaisiin osana verojalanjälkeä, sillä nämä maksut tilitetään tyypillisesti kunkin maan lentoaseman toimintaa harjoittavalle taholle (yksityinen tai julkinen).

Alla on esitetty vuoden 2023 maakohtaiset tiedot vain 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 kahtena erillisenä alueena. Luvut sisältävät tytäryhtiöiden ja myyntiyksiköiden maksamat ja tilittämät verot.

Finnairin maksamat työnantajamaksut liittyvät ulkomailla olevien työntekijöiden lakisääteisiin maksuihin. Finnair myös perii ennakonpidätykset palkoista muissa maissa paikallisen lainsäädännön perusteella. Myyntien ja ostojen arvonlisäverot muissa maissa liittyvät pääosin matkustajamyynnin ja rahtipalveluiden arvonlisäveroihin.

Valmisteverojen määrä on ollut vuonna 2023 yhteensä alle 0,5 miljoonaa euroa. Kaikki valmisteverot on maksettu Suomeen.



Taloudellinen vastuu

Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

Taloudellinen vastuu

GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

Finnairin toiminta Suomessa ja muualla	2023				2022			
	Suomi*	Viro	Muut maat	Yhteensä	Suomi*	Viro	Muut maat	Yhteensä
Liikevaihto, miljoonaa euroa	2 988,5	0,0	0,0	2 988,5	2 356,6	0,0	0,0	2 356,6
Tulos ennen veroja, miljoonaa euroa	118,7	0,4	0,0	119,1	-371,0	0,3	0,0	-370,7
Henkilöstömäärä	4 769	208	218	5 195	4 885	202	250	5 336

* Sisäinen liikevaihto on eliminoitu.

Maksettavat välittömät verot, miljoonaa euroa	2023			2022		
	Suomi	Muut maat	Yhteensä	Suomi	Muut maat	Yhteensä
Työnantajamaksut	6,1	2,2	8,3	4,8	1,8	6,7
Kiinteistöverot	0,8	0,0	0,8	0,8	0,0	0,8
Muut verot	1,9	0,0	1,9	2,4	0,0	2,4
Saadut julkiset tuet*	-0,1	-0,1	-0,2	-6,5	-0,7	-7,2
Välittömät liiketoiminnan kuluihin sisältyvät verot ja tuet yhteensä	8,7	2,0	10,8	1,5	1,1	2,6
Maksettavat tuloverot**	19,1	0,0	19,1	0,0	0,0	0,0
Maksettavat välittömät verot yhteensä	27,8	2,0	29,9	1,5	1,1	2,6

** Maksettavat tuloverot ovat verotettavan tuloksen perusteella kirjatut verokulut, jotka on käytetty aikaisempia verotappioita vastaan.

Tilikaudelta tilitettävät välilliset verot, miljoonaa euroa	2023			2022		
	Suomi	Muut maat	Yhteensä	Suomi	Muut maat	Yhteensä
Arvonlisäverot, myynnit	104,4	0,5	104,9	67,2	0,3	67,5
Arvonlisäverot, ostot	126,8	4,5	131,3	88,1	3,2	91,3
Arvonlisäverot, netto	-22,4	-4,0	-26,3	-21,0	-2,9	-23,8
Palkkoihin liittyvät ennakonpidätykset ja muut välilliset verot	100,2	2,1	102,3	78,8	1,2	80,0
Valmisteverot	0,5	0,0	0,5	0,4	0,0	0,4
Yhteensä	78,2	-1,8	76,4	58,2	-1,7	56,6

2023						
Maakohtainen erittely, miljoonaa euroa	Työnantajamaksut	Arvonlisäverot, myynnit	Arvonlisäverot, ostot	Arvonlisäverot, netto	Palkkoihin liittyvät ennakonpidätykset	Yhteensä



Taloudellinen vastuu

Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

● Taloudellinen vastuu

GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

Maat						
Viro	1,5	0,1	0,2	-0,1	0,9	2,3
Yhdysvallat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2
Kiina	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2
Kreikka	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0	0,2
Belgia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Etelä-Korea	0,1	0,0	0,2	-0,2	0,1	-0,1
Itävalta	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
Sveitsi	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
Singapore	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
Italia	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
Tanska	0,0	0,0	0,2	-0,2	0,0	-0,2
Ruotsi	0,0	0,0	0,4	-0,4	0,1	-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	0,0	0,7	-0,7	0,0	-0,7
Alueet						
Muut Euroopan-maat*	0,0	0,1	0,5	-0,3	0,3	0,0
Euroopan ulkopuoliset maat**	0,2	0,0	0,7	-0,7	0,4	-0,1
Yhteensä	2,2	0,5	4,5	-4,0	2,1	0,3

*Latvia, Liettua, Portugali, Slovenia, Alankomaat, Tsekki, Irlanti, Unkari, Saksa, Puola, Espanja, Kroatia

**Japani, Intia, Yhdistyneet Arabiemiirikunnat, Kanada, Australia, Venäjä



GRI sisältöindeksi

Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

Taloudellinen vastuu

● GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

Käyttöilmoitus	Finnair on raportoinut tässä GRI-sisältöindeksissä mainitut tiedot ajalta 1.1.2023 - 31.12.2023 viitaten GRI-standardeihin.		
Käytetty GRI 1	GRI 1: Foundation 2021		
GRI Standardi	Sisältö	Sijainti	UN Global Compact viittaus
GRI 2: Yleiset Tiedot 2021			
	2-1 Organisaatiot tiedot	Tilinpäätös, konsernin perustiedot, sivu 63	
	2-2 Organisaation vastuullisuusraportointiin sisältyvät kokonaisuudet	Vastuullisuusliite, sivu 138 Tilinpäätös, tytäryhtiöt, sivu 91	
	2-3 Raportointijakso, taajuus ja yhteistiedot	Vastuullisuusliite, sivu 138	
	2-4 Tietojen uudelleenlausunnot	Vastuullisuusliite, sivu 138	
	2-5 Riippumaton varmennus	Vastuullisuusliite, sivu 138	Periaate 10
	2-6 Toiminnot, arvoketju ja muut liikesuhteet	Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö, sivut 6–8	
	2-7 Työntekijät	Vastuullisuusliite, sivut 145–146 Muun kuin taloudellisen suorituksen taso, sivut 23–37	
	2-9 Hallintorakenne ja kokoonpano	Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä, sivut 109–128 https://investors.finnair.com/fi/governance	Periaatteet 1, 7 ja 10
	2-10 Ylimmän hallintoelimen nimittäminen ja valinta	Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä, nimitystoimikunta, sivu 112–113 https://investors.finnair.com/fi/governance/shareholders-nomination-board	
	2-11 Ylimmän hallintoelimen puheenjohtaja	Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä, hallituksen jäsenet, sivu 115 https://investors.finnair.com/fi/governance/board-of-directors/members-of-the-board	
	2-12 Ylimmän hallintoelimen rooli vaikutusten hallinnan valvonnassa	Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä, hallitus, sivu 114–116 https://investors.finnair.com/fi/governance/board-of-directors/members-of-the-board Finnairin CDP raportti-2023	Periaatteet 1, 7 ja 10
	2-13 Vaikutusten hallinnan vastuun delegointi	Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä, hallituksen valiokunnat, sivu 116 https://investors.finnair.com/fi/governance/company-management	Periaatteet 1, 7 ja 10
	2-14 Ylimmän hallintoelimen rooli vastuullisuuden raportoinnissa	Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus, sivu 108	Periaatteet 1 ja 7
	2-15 Eturistiriidat	Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä, lähipiiriilikeitoimet, sivut 127–128 https://investors.finnair.com/fi/governance/board-of-directors https://investors.finnair.com/fi/governance/insider-issues	



GRI sisältöindeksi

Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

Taloudellinen vastuu

● GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

	2-19 Palkka- ja palkkiopolitiikka	Palkitsemisraportti, sivut 129–136 https://investors.finnair.com/fi/governance/remuneration	Periaatteet 1, 7 ja 10
	2-20 Prosessi palkan ja palkkioiden määrittämiseksi	Palkitsemisraportti, sivut 129–136 https://investors.finnair.com/fi/governance/remuneration	
	2-21 Vuotuinen kokonaispalkkasuhde	Palkitsemisraportti, sivut 131–132 https://investors.finnair.com/fi/governance/remuneration/incentives	
	2-22 Lausunto kestävän kehityksen strategiasta	Toimitusjohtajan katsaus, sivut 3–4 Strategian toteutus, vastuullisuus, sivut 18–21	Periaatteet 1, 7 ja 10
	2-23 Poliittiset sitoumukset	https://investors.finnair.com/fi/governance Finnairin eettiset toimintaohjeet Finnairin ympäristöpolitiikka Muun kuin taloudellisen suorituksen taso, sivut 24–32	Kaikki periaatteet 1-10
	2-24 Poliittisten sitoumusten sisällyttäminen	Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä, sivu 110 https://investors.finnair.com/fi/governance	
	2-26 Mekanismit neuvojen hakemiseen ja huolien esittämiseen	Muun kuin taloudellisen suorituksen taso, sivu 24 Ethics helpline	Periaatteet 1, 3, 7 ja 10
	2-30 Työehtosopimukset	Muun kuin taloudellisen suorituksen taso, sivut 26–27	Periaatteet 3, 4, ja 6
GRI 3: Merkittävät aihealueet 2021			
	3-1 Prosessi olennaisuuden arviointiin	Vastuullisuusliite, sivu 139	Periaatteet 1, 2, 7 ja 10
	3-2 Luettelo olennaisista aiheista	Vastuullisuusliite, sivut 139–140	Periaatteet 1 ja 2
	3-3 Olennaisten aiheiden hallinta	Strategian toteutus, sivut 20–21 Muun kuin taloudellisen suorituksen taso, sivut 23–34	Kaikki periaatteet 1-10
GRI 201: Taloudelliset tulokset 2016			
	201-1 Suoran taloudellisen arvon tuottaminen ja jakaminen	Vastuullisuusliite, sivu 147	
	201-2 Ilmastonmuutoksen taloudelliset seuraamukset ja muut riskit ja mahdollisuudet organisaation toiminnalle	Vastuullisuusliite, sivu 148 Finnairin CDP raportti-2023	Periaatteet 7, 8 ja 9
	201-4 Julkiselta sektorilta saatu taloudellinen avustus	Vastuullisuusliite, sivu 149	
GRI 203: Välilliset taloudelliset vaikutukset 2016			
	203-2 Keskeiset epäsuorat taloudelliset vaikutukset ja niiden laajuus	Vastuullisuusliite, sivu 149	
GRI 205: Korruptionvastaisuus 2016			
	205-3 Vahvistetut korruptiotapaukset ja niihin liittyvät toimenpiteet	Ei tapauksia vuonna 2023	Periaate 10



GRI sisältöindeksi

Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

Taloudellinen vastuu

● GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

GRI 206: Kilpailun rajoittaminen 2016			
	206-1 Kilpailuoikeudellisten säännösten rikkomiseen, kartelleihin ja määräävän markkina-aseman väärinkäyttöön liittyvät oikeustoimet	Ei tapauksia vuonna 2023	
GRI 207: Verot 2019			
	207-1 Verotusperiaatteet	Vastuullisuusliite, sivut 150–152	
	207-2 Verotuksen hallinnointi, valvonta ja riskienhallinta		
	207-3 Sidosryhmäyhteistyö ja veroihin liittyvien huolenaiheiden hallinta		
	207-4 Maakohtainen raportointi		
GRI 302: Energia 2016			
	302-1 Organisaation oma energiankulutus	Muun kuin taloudellisen suorituksen taso, sivut 28–29 Vastuullisuusliite, sivut 143 Finnairin CDP raportti-2023	Periaate 9
	302-3 Energiaintensiteetti		
	302-4 Energiankulutuksen vähentäminen		
	302-5 Vähennykset tuotteiden ja palveluiden energiatarpeessa		
GRI 304: Biodiversiteetti 2016			
	304-2 Toiminnan, tuotteiden ja palveluiden merkittävät vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen	Muun kuin taloudellisen suorituksen taso, sivut 29–30	
GRI 305: Päästöt 2016			
	305-1 Suorat (Scope 1) kasvihuonekaasujen päästöt	Muun kuin taloudellisen suorituksen taso, sivut 27–29 Vastuullisuusliite, sivut 142–143 Finnairin CDP raportti-2023	Periaatteet 7, 8 ja 9
	305-2 Epäsuoran energian (Scope 2) kasvihuonekaasujen päästöt		
	305-3 Muut epäsuorat (Scope 3) kasvihuonekaasujen päästöt		
	305-4 Kasvihuonekaasujen päästöintensiteetti		
	305-5 Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen		
	305-6 Otsonikerrosta heikentävien aineiden päästöt (ODS)	Vastuullisuusliite, sivu 144	



GRI sisältöindeksi

Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

Taloudellinen vastuu

● GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

GRI 306: Jätteet 2020			
	306-1 Jätteiden syntyminen ja merkittävät jätteisiin liittyvät vaikutukset	Muun kuin taloudellisen suorituksen taso, sivut 29 Vastuullisuusliite, sivu 144	Periaatteet 7 ja 8
	306-2 Jätteisiin liittyvien merkittävien vaikutusten hallinta		
	306-3 Syntyneet jätteet		
	306-4 Hävittämiseltä vältetty jäte		
	306-5 Hävitettäväksi ohjatut jätteet		
GRI 401: Työsuhteet 2016			
	401-1 Uuden palkatun henkilöstön kokonaismäärä ja henkilöstön vaihtuvuus	Vastuullisuusliite, sivu 145	
GRI 403: Työterveys- ja turvallisuus 2018			
	403-9 Työtapaturmat	Muun kuin taloudellisen suorituksen taso, sivut 26 Vastuullisuusliite, sivu 146	Periaatteet 3, 4, 5 ja 6
	403-10 Työperäiset oireet ja sairaudet	Muun kuin taloudellisen suorituksen taso, sivut 26 Vastuullisuusliite, sivu 146	
GRI 404: Koulutus ja henkilöstön kehittäminen 2016			
	404-1 Keskimääräiset koulutustunnit työntekijää kohden	Vastuullisuusliite, sivu 146	Periaatteet 3, 4, 5 ja 6
GRI 405: Monimuotoisuus ja yhtäläiset mahdollisuudet 2016			
	405-1 Hallintoelinten ja henkilöstön monimuotoisuus	Hallituksen monimuotoisuutta koskevat periaatteet, sivu 117 Muun kuin taloudellisen suorituksen taso, sivut 25–26 Vastuullisuusliite, sivu 145–146	Periaatteet 1 ja 6
GRI 406: Syrjintäkielto 2016			
	406-1 Syrjintätapaukset ja niihin liittyvät korjaavat toimenpiteet	Ei tapauksia vuonna 2023	Periaatteet 3, 4, 5 ja 6
GRI 408: Lapsityövoima 2016			
	408-1 Toiminnot ja toimittajat, joilla on merkittävä riski lapsityövoiman käytön tapauksista	Muun kuin taloudellisen suorituksen taso, sivut 27	Periaatteet 3, 4, 5 ja 6
GRI 409: Pakotettu tai pakkotyö 2016			
	409-1 Toiminnot ja toimittajat, joilla on merkittävä riski pakotetun työn tai pakkotyötapauksen varalta	Muun kuin taloudellisen suorituksen taso, sivut 27	Periaatteet 3, 4, 5 ja 6



GRI sisältöindeksi

Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

Taloudellinen vastuu

● GRI sisältöindeksi

Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

GRI 415: Poliittinen vaikuttaminen 2016		
	415-1 Poliittinen tuki	Finnair ei tue mitään poliittista puoluetta tai henkilöä.
GRI 416: Asiakkaiden terveys ja turvallisuus 2016		
	416-1 Tuotteiden ja palveluiden terveys- ja turvallisuusvaikutusten arviointi	https://www.finnair.com/fi-en/safe-travel-during-coronavirus
GRI 418: Asiakkaiden yksityisyyden suoja 2016		
	418-1 Asiakkaiden yksityisyyden suojan rikkomiseen ja asiakastietojen hävittämiseen liittyvät valitukset	Ei valituksia vuonna 2023



Riippumattoman varmentajan varmennus- raportti

Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

Taloudellinen vastuu

GRI sisältöindeksi

- Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

Sisältö

VERIFAVIA SAS (‘VERIFAVIA’) on Finnair Oyj:n pyynnöstä suorittanut rajoitetun varmuuden antaman riippumattoman tarkastuksen yhtiön scope 1, 2 ja valituilta osin scope 3 ympäristön tunnusluvuille kalenterivuodelle 2023 (1.1.2023 – 31.12.2023), kuten yhtiön vuosiraportin vastuullisuusliitteessä on raportoitu. Scope 2 päästöt oli laskettu käyttämällä sijaintiperusteisia ja markkinaperusteisia päästökertoimia, mutta raportointia varten oli käytetty vain markkinaperusteisia päästökerrointa. Scope 3 -päästöt koostuivat fossiilisten polttoaineiden kuljetuksista ja tuotannosta, uusiutuvien polttoaineiden kuljetuksista ja tuotannosta, tuotantoketjun loppupään vuokratusta omaisuudesta, sekä liikematkoista.

Lukuun ottamatta kohtaa ”Ympäristötyön tunnusluvut”, päästötietoja (Scope 1,2 ja 3) sekä vuotta 2023, kaikki muut Finnairin vuosikertomuksen vastuullisuusliitteen tiedot eivät ole varmennustoimeksiantomme alaisia, emmekä raportoi emmekä ota kantaa näihin tietoihin.

Finnairin kaupallinen osasto vastaa Finnairin vastuullisuusraportin laatimisesta ja esittämisestä, mukaan lukien raportoiduista vuosittaisista

ympäristötiedoista ja siinä esitetyistä tiedoista. Olemme vastuussa varmennuslausunnon antamisesta raportissa esitetyistä vuosittaisista ympäristötiedoista. VERIFAVIA ei ota vastuuta kolmatta osapuolta kohtaan tämän varmennuslausuman perusteella tehdyistä päätöksistä, olipa kyseessä sitten sijoitus tai jokin muu päätös.

Kriteerit

Suoritimme riippumattoman tarkastuksen seuraavien tarkastuskriteerien perusteella:

- ISO 14065:2020 Yleiset periaatteet ja vaatimukset ympäristötietoja validoiville ja todentaville tahoille
- ISO 14064-3:2019 Kasvihuonekaasut - Osa 3: Kasvihuonekaasuilmoitusten todentamista ja validointia koskevat ohjeet
- ISO 17029:2019 Vaatimustenmukaisuuden arviointi - Yleiset periaatteet ja vaatimukset validointi- ja todentajille
- Kasvihuonekaasuprotokollan luku 10 – ”Yritysten kirjanpito- ja raportointistandardi” (tarkistettu painos)

Vastuut

Finnair vastaa ympäristövastuutietojensa laatimisesta ja raportoinnista, kaikista niistä tiedoista ja arvioinneista, jotka tukevat tätä raportoitua dataa, yhtiön ympäristötietoihin liittyvien tavoitteiden määrittämisestä ja johtamisesta sekä asianmukaisen suoritusjohtamisjärjestelmän ja raportoidun tiedon sisäisen valvonnan järjestelmän perustamisesta ja ylläpidosta.

Todentamissopimuksen mukaisesti meidän vastuullamme on muodostaa tutkimuksen perusteella riippumaton mielipide Finnairin vuosiraportin vastuullisuusliitteessä esitetyistä tiedoista sekä raportoida siitä Finnairille. Raportoimme myös, jos meidän mielestämme:

- ympäristötietoihin liittyy tai voi liittyä virheellisiä tietoja (puutteita, vääriä esityksiä tai virheitä) tai vaatimustenvastaisuuksia; tai
- varmentajaryhmä/varmentaja ei ole saanut kaikkia tietoja ja selityksiä, joita se tarvitsee suorittaessaan sen tutkimusta; tai
- yhtiön suorituskykyä voidaan parantaa ympäristötietojen seurannassa ja raportoinnissa.

Riippumattoman varmentajan varmennus- raportti

Raportointiperiaatteet

Olennaisuusanalyysi

Sidosryhmäyhteistyö

Ympäristön tunnusluvut

Sosiaalisen vastuun tunnusluvut

Taloudellinen vastuu

GRI sisältöindeksi

● Riippumattoman varmentajan
varmennusraportti

Teimme tarkastuksemme edellä lueteltujen todentamiskriteeriasiakirjojen perusteella. Tähän sisältyi käynti paikan päällä 11.12.2023, jossa haastateltiin vastuussa olevaa henkilöstöä, jotta saisimme kohtuullisen varmuuden siitä, että tietoihin liittyvät määrät ja ilmoitukset on laadittu sillä asianmukaisuudella, johdonmukaisuudella, läpinäkyvyydellä ja tarkkuudella, että ne täyttävät GHG Protokollan vaatimukset. Tähän sisältyi tarvittaessa myös Finnairin tietojen laadinnassa tekemien arvioiden ja harkinnan arvioiminen sekä vastuullisuusliitteessä esitettyjen tietojen yleisen riittävyyden arviointi.

Riippumaton lausunto

Vahvistamme, että VERIFAVIA ja varmennustiimi ovat Finnairista riippumattomia, eivätkä ole auttaneet millään tavalla hiilijalanjälkiraportin laatimisessa tai Finnairin vuosiraportin vastuullisuusliitteeseen sisältyvän tekstin tai tiedon valmisteluussa, lukuun ottamatta tätä tarkastuslausumaa.

Johtopäätös

Tarkastimme Finnairin vuosiraportin vastuullisuusliitteessä raportoimat ja esittämät hiilijalanjäljen tiedot, kuten yllä on esitetty. Rajoitetun varmuuden laajuudessa tehdyn tarkastustyön perusteella voimme todeta, että nämä tiedot ovat todenmukaisia, eivätkä sisällä merkittäviä virheellisiä väitteitä tai olennaisia poikkeamia.

Pariisi, 9. helmikuuta 2024

Melissa D'souza-Salin
Lead Auditor
VERIFAVIA SAS

Patricia Pinilla
Sustainability Initiatives Director
VERIFAVIA SAS



Yhteystiedot

House of Travel and Transportation
Finnair Oyj
Tietotie 9 A (Helsinki Airport)
01053 FINNAIR

Tel. +358 600 0 81881
(1,25€/answered call + local charge)



company.finnair.com
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/