FINNAIR

oneworld

Vuosikertomus 2025

Sisältö

3 Toimitusjohtajan katsaus

5 Hallituksen toimintakertomus
6 Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
8 Taloudellinen kehitys vuonna 2025
13 Rahoitusasema ja investoinnit
18 Laivasto
19 Strategia
22 Muutokset yhtiön johdossa
23 Osakkeet ja osakkeenomistajat
27 Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
28 Riskienhallinta
30 Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
32 Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
34 Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
35 Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
36 Vaihtoehtoiset tunnusluvut
38 Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
40 Muut tunnusluvut

42 Kestävyysraportti
43 Yleiset tiedot
72 Ympäristötiedot
112 Yhteiskunnalliset tiedot
145 Hallintotapatiedot

150 Tilinpäätös
152 Konsernin tuloslaskelma
152 Konsernin laaja tuloslaskelma
153 Konsernin tase
154 Konsernin rahavirtalaskelma
155 Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
156 Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
158 1. Liiketulos
167 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
172 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
184 4. Konsolidointi
185 5. Muut liitetiedot
188 6. Emoyhtiön tilinpäätös
200 Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
201 Tilintarkastuskertomus

206 Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä
207 Säädösympäristö
208 Hallintoelimet
211 Hallitus
216 Tarkastusvaliokunta
217 Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
218 Yhtiön johtaminen
223 Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
225 Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

230 Palkitsemisraportti
231 Johdanto
232 Palkitsemisen kehitys vuosina 2021–2025
234 Hallitukselle vuonna 2025 maksetut palkkiot
235 Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2025 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2025 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

239 Taloudellinen vastuu

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

Katsaus vuoteen 2025

Vuosi 2025 oli Finnairille vaativa mutta kehityksen kannalta keskeinen vuosi. Toimintaympäristö oli läpi vuoden epävakaa, ja vuotta leimasivat työtaistelutoimet, kohonneet kustannukset sekä geopoliittinen ja taloudellinen epävarmuus keskeisillä markkinoillamme. Näistä haasteista huolimatta keskityimme määrätietoisesti niihin tekijöihin, joihin voimme itse vaikuttaa: kustannusten hallintaan, verkoston ja kapasiteetin jatkuvaan optimointiin sekä myynnin ja lisäpalveluiden kehittämiseen. Työtaisteluiden ulkopuolella operatiivinen suorituskykymme oli vahvaa, ja pystyimme tarjoamaan asiakkaillemme turvallisia, luotettavia ja täsmällisiä lentoja korkealla laadulla. Näiden toimenpiteiden ansiosta onnistuimme kasvattamaan liikevaihtoamme ja vahvistamaan edellytyksiä tulevalle kannattavalle kasvulle.

Koko vuoden liikevaihto kasvoi 1,9 % 3,1 miljardiin euroon, kun taas vertailukelpoinen liiketulos laski 60 % 60 miljoonaan euroon. Vuoden ensimmäisen puoliskon pitkittyneiden työtaistelutoimien välitön negatiivinen vaikutus vertailukelpoiseen liiketulokseen oli noin 68 miljoonaa euroa. Lisäksi kasvaneet ympäristösääntelyyn liittyvät kustannukset sekä navigointi ja laskeutumismaksut rasittivat tulosta.

Tilauskantaamme kuvaava lentolippuvelka kasvoi selvästi vuodentakaiseen nähden, mikä kertoi hyvästä kysynnästä ja onnistuneesta myyntityöstä. Matkustuskysyntä kehittyi hyvin erityisesti Aasiassa, kun taas Pohjois-Amerikan-liikenteessä kysyntä ja hintataso jäivät heikommiksi.

Kuljetimme vuoden aikana yhteensä 11,9 miljoonaa matkustajaa. Alkuvuoden lentojen peruutukset laskivat asiakastyytyväisyyttä, mutta työtaisteluiden päätyttyä asiakastyytyväisyys palautui ripeästi. Koko vuoden nettosuositteluindeksi oli 32 eli kansainvälisessä vertailussa hyvällä tasolla.

“Vuoden 2025 opit ja saavutukset luovat meille vahvan perustan rakentaa Finnairista entistä kannattavampi ja asiakaslähtöisempi lentoyhtiö.”

Vuoden ensimmäisellä puoliskolla työtaistelutoimet aiheuttivat merkittäviä häiriöitä toimintaamme, ja jouduimme perumaan yhteensä yli 2 600 lentoa. Olemme panostaneet häiriötilanteiden hallintaan kehittämällä uudelleenreititys- ja asiakasviestintäkyvykkyyksiämme ja ottaneet käyttöön automaatiota, joka parantaa asiakkaan saamaa palvelua häiriötilanteissa.

Työtaisteluiden päätyttyä operatiivinen suorituskykymme palautui nopeasti. Lentojen luotettavuus ja täsmällisyys nousivat loppuvuonna erinomaiselle tasolle. Tämä kertoo myös henkilöstömme sitoutumisesta. Henkilöstökokemuksen kehittäminen on keskeinen osa strategiaamme, ja vuoden lopussa toteutetussa henkilöstökyselyssä sitoutumisindeksi oli 7,0 (asteikolla 1–10).

Vuonna 2025 ympäristösääntelyyn liittyvät kustannukset kasvoivat merkittävästi, ja uusiutuvan lentopolttoaineen käytön lisääminen ja EU:n päästökaupan muutokset rasittivat tulosta. Näihin muutoksiin vastaaminen edellyttää pitkäjänteisiä investointeja ja laajaa yhteistyötä koko arvoketjussa. Vuoden aikana laajensimme asiakkaiden osallistumismahdollisuuksia päästövähennystyöhön erityisesti yritysasiakkaille suunnattujen ratkaisujen kautta ja lähdimme mukaan synteettiseen lentopolttoaineeseen liittyvään pilottihankkeeseen Suomessa.

Marraskuussa julkistimme Finnairin strategian ja pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet vuosille 2026–2029. Strategiamme ytimessä ovat asiakkaiden tarpeisiin vastaava, valinnanvapauteen perustuva tuotetarjonta, asiakkaan arjessa mukana oleminen myös matkojen välillä, kysyntälähtöisesti kehittyvä verkosto sekä luotettava ja tehokas operointi. Tavoittelemme strategiakaudella kannattavaa kasvua hyödyntämällä lisäpalveluja ja vähittäismyyntiä sekä kehittämällä kanta-asiakasohjelmaamme. Finnair Plus -ohjelmassa on yli kaksi miljoonaa aktiivista jäsentä, ja suhteemme syventäminen heihin tarjoaa kiinnostavia kasvumahdollisuuksia.

Taloudellisina tavoitteinamme strategiakaudelle ovat keskimäärin 4 prosentin vuotuinen kysynnän kasvu, 6–8 prosentin vertailukelpoinen liiketulosmarginaali kauden loppuun mennessä, 2–2,5 miljardin euron investoinnit sekä vahvan taseen, likviditeetin ja varojenjakokyvyn ylläpito. Olemme lisäksi sitoutuneet 100 miljoonan euron kannattavuusparannukseen strategiakauden aikana. Strategian toimeenpanoon kuuluu kapearunkolaivaston asteittainen uudistaminen sekä markkinoilla olevien kasvumahdollisuuksien varhainen hyödyntäminen lisäämällä koneita alueelliseen operointiin käytettyjen koneiden markkinalta.

Strategian toimeenpano käynnistyi jo vuoden 2025 aikana. Olemme kasvattaneet verkostoamme reiteillä, jotka tuovat verkostoomme uusia matkustajavirtoja ja kasvumahdollisuuksia. Julkistimme 12 uutta Euroopan-kohdetta kesälle 2026 sekä päätimme palauttaa suorat yhteydet Lappiin kolmesta Euroopan kaupungista talvikaudelle 2026. Laajennamme myös kaukoverkostoamme avaamalla Finnairin historian ensimmäisen reitin Australiaan: lennot Bangkokin kautta Melbourneen käynnistyvät lokakuussa 2026 ja operoidaan päivittäin A350-kalustolla. Lisäksi palaamme operoimaan Toronton-reittiä. Vahvistaaksemme rahoitusasemaamme laskimme loppuvuonna liikkeeseen 300 miljoonan euron joukkovelkakirjalainan, joka tukee strategisten investointien toteuttamista tulevina vuosina.

Vuonna 2026 strategiamme eteneminen näkyy verkoston kasvuna, tuote- ja palvelutarjonnan vahvistumisena, suomalaisen brändimme kirkastamisena, Finnair Plus -ohjelman kehityksenä sekä jatkuvana panostuksena luotettavaan ja täsmälliseen operointiin eli vahvuuksiimme, joista asiakkaat meidät tuntevat.

Haluan kiittää asiakkaitamme luottamuksesta Finnairiin haastavana vuonna sekä koko henkilöstöämme ja kumppaneitamme sitoutuneesta työstä. Taloudellinen asemamme mahdollistaa myös osakkeenomistajien huomioimisen, ja hallitus esittää yhtiökokoukselle 0,09 euron pääomanpalautusta osaketta kohden.

Vuoden 2025 opit ja saavutukset luovat meille vahvan perustan edetä kohti strategiakauden 2026–2029 tavoitteita ja rakentaa Finnairista entistä kannattavampi ja asiakaslähtöisempi lentoyhtiö. Meillä on selkeä suunta, sitoutunut tiimi ja suomalainen brändi, joka erottuu. Lähdemme strategiakauteen 2026–2029 luottavaisina kykyymme tuottaa arvoa asiakkaillemme, omistajillemme ja henkilöstöllemme vastuullisesti, tehokkaasti ja asiakas keskiössä.

Turkka Kuusisto
CEO

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Hallituksen toimintakertomus

- **Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö**
- Taloudellinen kehitys vuonna 2025
- Rahoitusasema ja investoinnit
- Laivasto
- Strategia
- Muutokset yhtiön johdossa
- Osakkeet ja osakkeenomistajat
- Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
- Riskienhallinta
- Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
- Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
- Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
- Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
- Vaihtoehtoiset tunnusluvut
- Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
- Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
- Yleiset tiedot
- Ympäristötiedot
- Yhteiskunnalliset tiedot
- Hallintotapatiedot

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö

Finnair on Pohjois-Amerikan, Aasian ja Euroopan väliseen matkustaja- ja lentorahtiliikenteeseen erikoistunut verkostolentoyhtiö. Lisäksi yhtiö 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 ja tuottaa arvokasta asiakastietoa. Se on yli 5 miljoonalla jäsenellään yksi Suomen suurimmista. Jäsenmäärä kasvoi 14 % vuoden 2025 aikana. Ohjelmassa on tällä hetkellä yli 100 yhteistyökumppania.

Finnair tekee tiivistä yhteistyötä muutamien **one**world-kumppaniensa kanssa. Yhtiö osallistuu Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivaan Siberian Joint Business (SJB) -yhteishankkeeseen sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivaan Atlantic Joint Business (AJB) -yhteishankkeeseen. Lisäksi Finnair tekee yhteistyötä Qatar Airwaysin kanssa Lähi-idässä.

Lentoliikenteeseen vaikuttavia ulkoisia tekijöitä

Muutokset kuluttajien mieltymyksissä, mielikuvissa, ostototumuksissa ja demografiassa

- Lentopetrolin hinta
- Valuuttakurssit
- Poliittinen ympäristö ja sääntely
- Maailmantalouden syklit
- Sesongit loma- ja liikematkustuksessa
- Sää sekä luonnon-katastrofit, pandemiat ja muut ulkoiset shokit

Lue lisää Finnairin verkkosivuilta.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

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

Yhtiön keskeiset aineettomat voimavarat sisältävät vuosien aikana rakennetun brändin ja maineen, ammattitaitoiset ja osaavat työntekijät sekä strategiset kumppanuudet avaintoimittajien kanssa. Nämä resurssit mahdollistavat Finnairin kilpailuedun säilyttämisen ja ovat keskeinen osa yhtiön pitkän aikavälin kasvustrategiaa.

Toimintaympäristö vuonna 2025

Vuoden 2025 ensimmäiseen puoliskoon vaikuttivat verkostonlaajuiset, työtaisteluista johtuvat häiriöt. Lisäksi taloudellinen ja geopoliittinen epävarmuus, jota vauhdittivat Yhdysvaltain ulkopolitiikan muutokset, heikensi Pohjois-Amerikan-liikenteen kysyntää erityisesti Pohjoismaista lähtöisin olevilla reiteillä. Sen sijaan kysyntä Aasiassa jatkoi positiivista kehitystä, jota tuki vahva vapaa-ajan matkustuksen kasvu Japanista. Kysyntä elpyi vuoden toisella puoliskolla, ja merkittävää kasvua nähtiin Japanista Aasiassa sekä Pohjoismaista ja Baltian maista Euroopassa. Elpymisen vaikutusta kuitenkin hillitsi Pohjois-Amerikan-liikenteen heikkous. Keskimääräiset lentolippuhinnat myytyä henkilökilometriä kohden laskivat Pohjois-Amerikan-liikenteen vaimean kysynnän takia, vaikka Aasiassa nähtiin parannusta. Työtaistelutoimet johtivat yli 2 600 lennon perumiseen tammi–heinäkuun aikana.

Finnair on jatkanut lentämistä suurimpaan osaan Aasian-kohteistaan, vaikka reitit ovat jopa 40 % pidempiä verrattuna aikaan ennen Venäjän ilmatilan sulkeutumista vuonna 2022. Yhtiö on kuitenkin rajoittanut erityisesti Kiinan-lentojaan, koska kiinalaiset lentoyhtiöt pystyvät hyödyntämään Venäjän ilmatilaa eikä lentomatkustamisen kysyntä Euroopan ja Kiinan välillä ole toistaiseksi elpynyt.

Reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 4,5 % (9,2) Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välillä ja 8,9 % (18,7) Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välillä. Finnairin Pohjois-Amerikan ja Euroopan-kohteiden välillä reittilentomarkkina kasvoi 0,1 % (0,8).

Aurinkomatkojen matkapakettien kysyntä jatkoi maltillista kasvua kiintiötuotannon kapasiteetin laajentumisen myötä. Matkojen keskimääräiset myyntihinnat nousivat, mikä auttoi osittain kompensoimaan inflaation aiheuttamia kustannuspaineita. Globaalisti kasvanut kysyntä suosittuihin matkakohteisiin on nostanut erityisesti hotellien hintoja ja heikentänyt niiden saatavuutta. Suomessa kuluttajakysyntää ovat rasittaneet heikko talous- ja työllisyystilanne sekä matala kuluttajaluottamus, mikä on lisännyt hintatietoisuutta ja vaikuttanut ostokäyttäytymiseen. Kaupunkilomien kysyntä laski. Aurinkomatkat jatkoi panostuksia asiakaskokemukseen, ja painotettu nettosuositteluindeksi pysyi vahvalla tasolla 64 (64). Asiakkuusmarkkinointiliiton Asiakkuusindeksi 2025 -tutkimuksessa kuluttajat arvioivat Aurinkomatkat asiakaskokemukseltaan kolmanneksi parhaaksi yritykseksi. Lisäksi Aurinkomatkat palkittiin Vuoden matkanjärjestäjä -tunnustuksella Finnish Travel Gala 2025 -tilaisuudessa. Suomen matkailualan liitto ry:n (SMAL) vuosittaisen tilaston mukaan Aurinkomatkojen markkinaosuus lentäen ulkomaille tehtyjen matkapakettien kokonaismatkustajamäärästä oli matkanjärjestäjistä suurin, 36,1 % (33,1).

Myös globaali lentorahtimarkkina jatkoi kasvuaan vuonna 2025, vaikka ennätysvuoden 2024 jälkeen kysyntä vaimeni ja rahtihinnat laskivat. Markkinaan vaikuttivat useat ulkoiset tekijät, merkittävimpinä Yhdysvaltain tullit, joiden myötä liikennevirrat muuttuivat ja asiakkaat kiihdyttivät toimituksiaan ennen tullien voimaantuloa, sekä Yhdysvaltain de minimis -rajoitukset, jotka heikensivät Kiina–USA-verkkokauppavirtoja. Nämä muutokset lisäsivät vuoden aikana markkinoiden volatiilisuutta ja epävarmuutta normaalin kausivaihtelun jatkuessa. Globaali rahtikapasiteetti kasvoi suunnilleen kysynnän tahdissa, vaikka alueellisia vaihteluita ja tilapäisiä epätasapainoja syntyi liikennevirtojen muuttuessa.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 4,2 %. Lentopetrolin dollarihinta oli keskimäärin 9,4 % alhaisempi ja eurohinta 13,2 % alhaisempi kuin edellisvuonna. Finnairin suojauspolitiikan vuoksi polttoaineen markkinahinnan ja valuuttakurssien muutokset eivät kuitenkaan näy suoraan yhtiön tuloksessa, sillä yhtiö suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eriään.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Taloudellinen kehitys vuonna 2025

Liikevaihto

Finnairin kokonaisliikevaihto kasvoi 1,9 % edellisvuodesta. Kasvua nähtiin kaikissa muissa tuotteissa paitsi rahdissa.

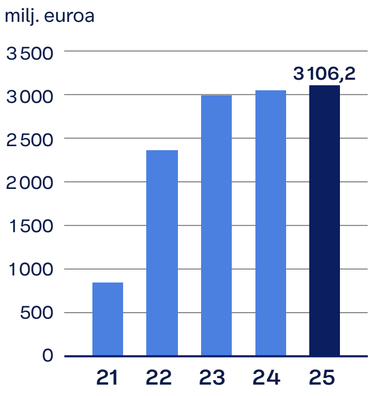
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 0,8 % 7,90 senttiin (7,97) keskimääräisten lentolippuhintojen laskun ja matkustajatuottoja pienentävien, työtaistelutoimista johtuvien hyvitysten, uudelleenreititysten ja korvausten kasvun myötä.

Liikennealueille kohdistamattoman liikevaihdon laskun syynä oli korvausten kasvu.

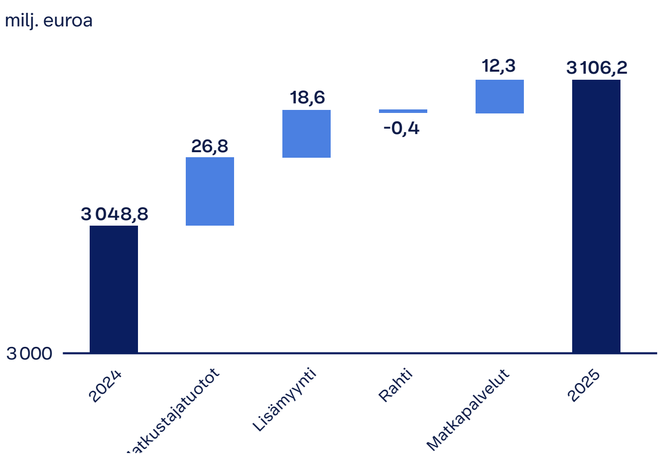
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	2025	2024	Muutos %
Matkustajatuotot	2 445,8	2 419,0	1,1
Lisämyynti	200,4	181,8	10,3
Rahti	205,1	205,5	-0,2
Matkapalvelut	254,8	242,4	5,1
Yhteensä	**3 106,2**	**3 048,8**	**1,9**

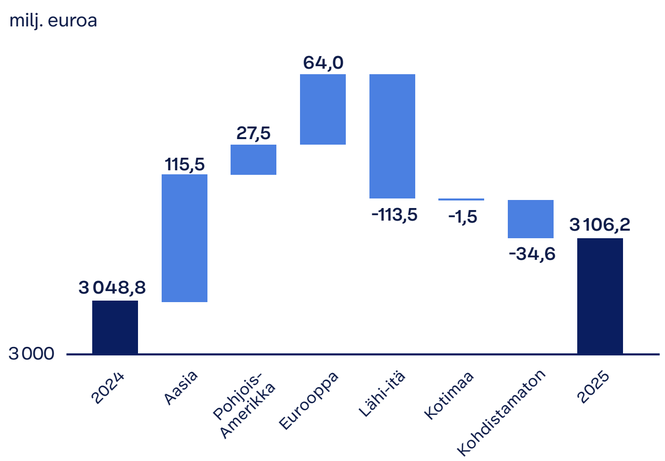
Liikevaihto



Liikevaihdon kehitys tuotteittain



Liikevaihdon kehitys liikennealueittain



Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
- **Taloudellinen kehitys vuonna 2025**

Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

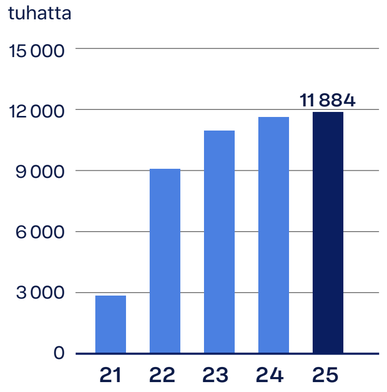
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Matkustajatuotot

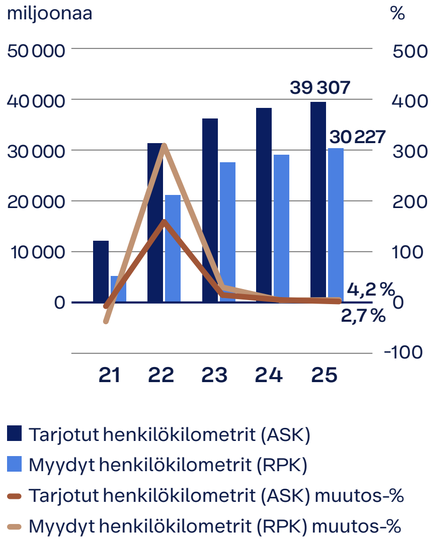
Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 1,1 % samalla, kun matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 2,7 %. Kapasiteettia kasvatti pääasiassa joulukuussa 2024 vastaanotettu uusi A350-laajarunkolentokone. Kapasiteetin kasvua rajoittivat työtaistelutoimet, jotka johtivat yli 2 600 lennon perumiseen tammi–heinäkuun aikana. Tarjotut henkilökilometrit koneiden ulosvuokraukset miehistöineen huomioiden kasvoivat 1,4 %. Matkustajamäärä kasvoi 2,0 % 11 884 200 matkustajaan[1]. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 4,2 %, ja matkustajakäyttöaste nousi 1,1 prosenttiyksikköä 76,9 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. Pidemmät lentoreitit huomioiva kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna olisi katsauskauden aikana ollut noin 15 % raportoituja tarjottuja henkilökilometrejä suurempi.

Matkustajamäärä



Tarjotut henkilökilometrit (ASK) ja myydyt henkilökilometrit (RPK)



[1] Tammi-marraskuun 2024 matkustajamääriä sekä rahti- ja postitonneja korjattiin joulukuussa 2024 siten, että yhteensä kauden matkustajamäärä kasvoi 59 100 matkustajalla ja rahti- ja postitonnit 828,7 tonnilla.

Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
Liikennealue	**2025 Milj. euroa**	**2024 Milj. euroa**	**2025 Milj. km**	**2024 Milj. km**	**2025 Milj. km**	**2024 Milj. km**	**%**	**Muutos %-yks**
Aasia	888,0	775,1	14 551,9	13 506,9	11 721,9	10 450,5	80,6	3,2
Pohjois-Amerikka	252,2	225,4	4 946,6	3 958,1	3 631,2	3 107,4	73,4	-5,1
Eurooppa	1 092,4	1 050,0	16 864,7	16 268,7	12 755,7	12 234,8	75,6	0,4
Lähi-itä	80,9	196,1	1 306,4	2 944,7	1 078,0	2 134,5	82,5	10,0
Kotimaa	168,5	171,0	1 636,9	1 580,9	1 040,4	1 073,0	63,6	-4,3
Kohdistamaton	-36,2	1,4						
Yhteensä	**2 445,8**	**2 419,0**	**39 306,6**	**38 259,3**	**30 227,3**	**29 000,2**	**76,9**	**1,1**

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Aasian-liikenteessä kapasiteetti kasvoi 7,7 % useisiin kohteisiin lisättyjen vuorojen ansiosta. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 12,2 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 3,2 prosenttiyksikköä 80,6 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 25,0 %, kun vuoroja lisättiin Yhdysvaltoihin. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 16,9 %. Tämän myötä matkustajakäyttöaste laski 5,1 prosenttiyksikköä 73,4 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 3,7 %. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 4,3 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 0,4 prosenttiyksikköä 75,6 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti laski 55,6 %, koska yhteistyö Qatar Airwaysin kanssa Tukholman, Kööpenhaminan ja Dohan välisillä lennoilla päättyi 15.1.2025. Myydyt henkilökilometrit laskivat 49,5 %. Tämän myötä matkustajakäyttöaste nousi 10,0 prosenttiyksikköä 82,5 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi 3,5 %. Myydyt henkilökilometrit laskivat 3,0 %. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 4,3 prosenttiyksikköä 63,6 prosenttiin.

Lisämyynti

Lisämyynti kasvoi 10,3 % 200,4 miljoonaan euroon (181,8) ja matkustajakohtainen lisämyynti 8,1 % 16,87 euroon (15,60) lisämatkatavaroiden ja -palvelujen kasvaneen suosion sekä parannetun dynaamisen hinnoittelun tukemana. Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja Avios-pisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Rahti

Myydyt rahtitonnikilometrit laskivat 2,4 % ja kokonaisrahti- ja postitonnit 5,5 %. Rahtiliikevaihto laski 0,2 % johtuen operatiivisista häiriöistä, jotka johtivat lentojen peruutuksiin, ja erityisesti Euroopasta ja Pohjois-Amerikasta lähtöisin olevan rahdin hintojen laskusta. On syytä huomata, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalvelut

Matkapalveluiden suorituskykyä tuki kiintiötuotannon kapasiteetin kasvu. Sitä rasittivat Suomen heikko taloustilanne, matala kuluttajaluottamus sekä hotellien hintojen nousu ja rajoitettu saatavuus. Matkapalveluiden matkustajamäärä kasvoi 1,9 %, ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 93,3 % (93,4). Matkapalveluiden liikevaihto kasvoi 5,1 % 254,8 miljoonaan euroon (242,4).

Liiketoiminnan muut tuotot

Liiketoiminnan muut tuotot laskivat 14,6 % 109,2 miljoonaan euroon (128,0), koska kapearunkokoneiden ulosvuokraus British Airwaysille päättyi maaliskuussa 2024 ja ulosvuokrauslentoja (wet lease out) oli vähemmän työtaistelutoimien vuoksi.

Vertailukelpoisen liiketuloksen toiminnalliset kulut

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut kasvoivat 4,3 % pääasiassa kasvaneiden liikennöimismaksujen, kapasiteettivuokrien, henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen sekä matkustaja- ja maapalvelukulujen takia.

Vertailukelpoisen liiketuloksen toiminnalliset kulut

Milj. euroa	2025	2024	Muutos %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	545,7	518,6	5,2
Polttoainekulut	878,9	893,0	-1,6
Kapasiteettivuokrat	142,2	111,7	27,2
Lentokaluston huoltokulut	224,2	216,9	3,4
Liikennöimismaksut	318,2	270,6	17,6
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	129,0	123,0	4,9
Matkustaja- ja maapalvelut	459,7	440,3	4,4
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	113,7	121,7	-6,6
Poistot	343,6	329,5	4,3
Yhteensä	**3 155,3**	**3 025,4**	**4,3**

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) kasvoi 2,3 % ja oli 7,75 senttiä (7,57). Polttoainekustannukset pois lukien yksikkökustannus kasvoi 5,2 % 5,51 senttiin (5,24).

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 6,8 %.

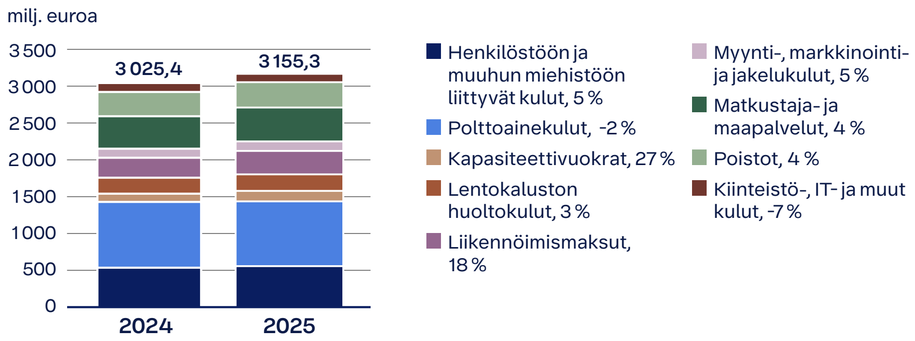
Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, laskivat 1,6 %. Polttoaineen hinnan[2] laskun vaikutusta pienensivät korkeampi kapasiteetti sekä EU:n asettamaan uusiutuvan lentopolttoaineen sekoitevelvoitteeseen ja päästökauppaan liittyvät kulut, jotka kasvoivat 60 %. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) parani 2,1 %. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus / myydyt tonnikilometrit (RTK)) parani 1,9 %.

Useat kuluerät kasvoivat katsauskauden aikana. Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen kasvuun vaikuttivat työtaistelutoimien aiheuttama suurempi lentäjäresursointi, kasvanut henkilöstömäärä ja palkkojen nousu. Kapasiteettivuokrat, sisältäen ostoliikenteen Norralta ja lentokonevuokraukset (wet lease in), kasvoivat johtuen työtaistelutoimia seuranneista lentokonevuokrauksista. Liikennöimismaksut ja lentokaluston huoltokulut kasvoivat hinnankorotusten vuoksi. Lentokaluston huoltokulujen kasvuun vaikuttivat myös huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron päivitykset. Matkustaja- ja maapalveluiden kulujen kasvu johtui Aurinkomatkojen kiintiötuotannon kapasiteetin kasvusta, hotellien hintojen noususta, työtaistelutoimien aiheuttamista häiriöistä lentoihin sekä kasvaneista loungekuluista. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulujen kasvu näkyi myös ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvuna.

Kiinteistö-, IT- ja muut kulut laskivat johtuen pääasiassa kuluryhmään kirjatuista valuutta-kurssimuutoksista, jotka liittyivät Yhdysvaltain dollarin heikkenemiseen euroon nähden.

[2] Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut



Avainluvut – Liikevaihto ja kannattavuus

		2025	2024	2023	2022	2021
Liikevaihto	milj. euroa	3 106,2	3 048,8	2 988,5	2 356,6	838,4
muutos edelliseen vuoteen	%	1,9	2,0	26,8	181,1	1,1
Vertailukelpoinen liiketulos	milj. euroa	60,1	151,4	184,0	-163,9	-468,9
Vertailukelpoinen liiketulos liikevaihdosta	%	1,9	5,0	6,2	-7,0	-55,9
Liiketulos	milj. euroa	64,2	114,2	191,4	-200,6	-454,4
Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta	%	13,0	15,8	17,3	6,5	-17,8
Laimentamaton osakekohtainen tulos (EPS)[1]	euroa	0,09	0,18	2,25	-6,03	-5,74
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK)	senttiä/ ASK	7,90	7,97	8,27	7,53	6,93
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield)	senttiä/ RPK	8,09	8,34	8,73	8,09	8,13
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK)	senttiä/ ASK	7,75	7,57	7,76	8,05	10,81
CASK ilman polttoainetta	senttiä/ ASK	5,51	5,24	5,27	5,38	9,06

[1] Yhtiö toteutti marraskuussa 2023 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi osakemäärään perustuvia tunnuslukuja on vuosien 2021–2022 osalta oikaistu. Yhtiö toteutti maaliskuussa 2024 yhtiön osakkeiden yhdistämisen eli osakkeiden lukumäärän vähentämisen, jonka jälkeen sata yhtiön vanhaa osaketta vastaa yhtä yhtiön uutta osaketta.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

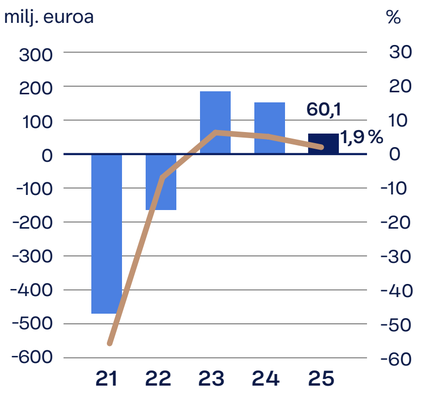
Tulos

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liiketulos laskivat kustannusten nousun vuoksi. Työtaistelutoimien välitön negatiivinen vaikutus vertailukelpoiseen liiketulokseen oli noin 68 miljoonaa euroa.

Liiketulosta tukivat vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät. Etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät muutokset olivat yhteensä -22,4 miljoonaa euroa (-40,2) ja koskivat pääasiassa Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaista palautusta Helsingin hallinto-oikeuden antaman, ei-lainvoimaisen päätöksen perusteella. Indeksikorotukset palautettiin lentäjille vuonna 2024 sekä matkustamohenkilökunnalle ja muille ryhmille vuonna 2025. Vuonna 2020 Finnair oli vastaavasti kirjannut Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin poistoon liittyvän 133 miljoonan euron positiivisen kertaerän. Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä 12,2 miljoonaa euroa (-6,1) ja aiheutuivat Yhdysvaltain dollarin heikentymisestä. Finnair teki katsauskaudella 0,2 miljoonan euron (0,7) alaskirjauksen, joka liittyi lentokenttäalueella sijaitsevan lentokoneiden huoltohallin ja sen maa-alueen vuokrasopimuksiin. Muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten sekä myyntivoittojen tai -tappioiden summa oli yhteensä 14,5 miljoonaa euroa, ja ne liittyivät pääasiassa neljän aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnoista syntyneeseen positiiviseen tulosvaikutukseen ja kolmen lentokonemoottorin myyntiin. Vertailukaudella näiden erien vaikutus oli 9,8 miljoonaa euroa, ja ne liittyivät pääasiassa aiemmin vuokrattujen yhden A350- ja yhden A321-lentokoneen hankinnoista syntyneeseen positiiviseen tulosvaikutukseen ja sisälsivät myös uudelleenjärjestelykuluja.

Nettorahoituskulut pienenivät, koska rahoituskulut laskivat ja kurssitappiot kääntyivät voitoiksi. Kauden tulos oli voitollinen.

Vertailukelpoinen liiketulos



Tulos

Milj. euroa	2025	2024	Muutos %
Vertailukelpoinen EBITDA	**403,7**	**480,9**	**-16,1**
Poistot	-343,6	-329,5	-4,3
Vertailukelpoinen liiketulos	**60,1**	**151,4**	**-60,3**
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	4,1	-37,2	111,0
Liiketulos	**64,2**	**114,2**	**-43,7**
Rahoitustuotot	23,7	44,9	-47,3
Rahoituskulut	-81,9	-107,2	23,6
Kurssivoitot ja -tappiot	17,3	-5,8	> 200
Tulos ennen veroja	**23,3**	**46,1**	**-49,4**
Tuloverot	-5,0	-9,1	45,6
Kauden tulos	**18,4**	**37,0**	**-50,3**

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Rahoitusasema ja investoinnit

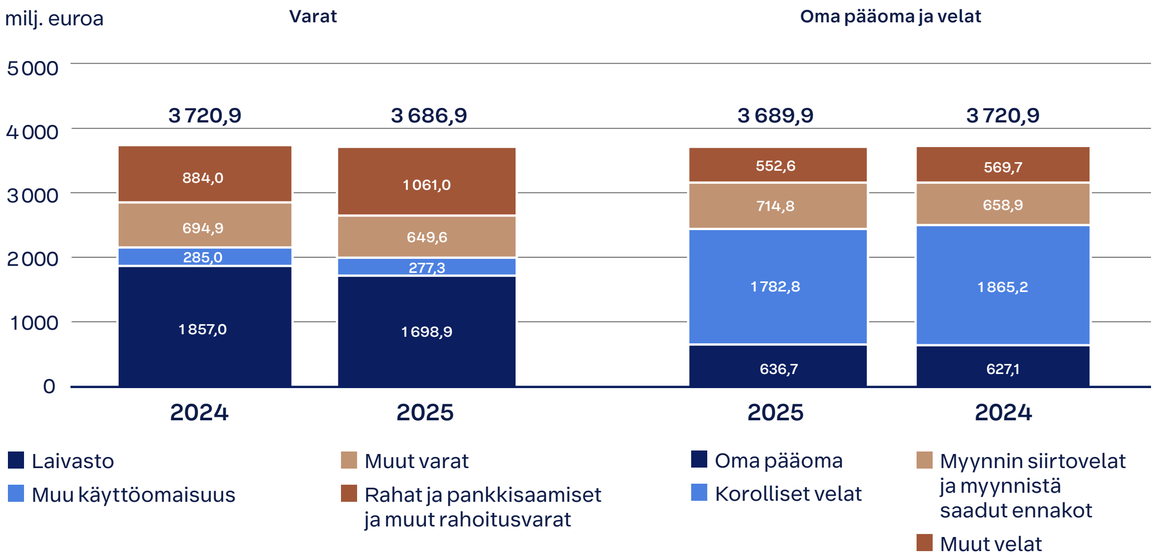
Tase

Konsernin taseen loppusumma oli joulukuun lopussa 3 686,9 miljoonaa euroa (3 721,0). Laivaston tasearvo laski 35,6 miljoonaa euroa 1 185,2 miljoonaan euroon (1 220,8) poistojen myötä. Käyttöoikeuslaivaston arvo laski 122,5 miljoonaa euroa 513,7 miljoonaan euroon (636,2) johtuen poistoista ja aiemmin vuokrattujen lentokoneiden ostoista.

Myyntiin liittyvät saamiset laskivat 9,4 miljoonaa euroa 155,7 miljoonaan euroon (165,1). Netotetut laskennalliset verosaamiset laskivat 213,3 miljoonaan euroon (221,7). Eläkesaamiset laskivat 94,4 miljoonaan euroon (95,0). Eläkevelvoitteet laskivat 0,3 miljoonaan euroon (0,6).

Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot kasvoivat 55,8 miljoonaa euroa 714,8 miljoonaan euroon (658,9) johtuen pääasiassa ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvusta 561,5 miljoonaan euroon (525,4).

Tase

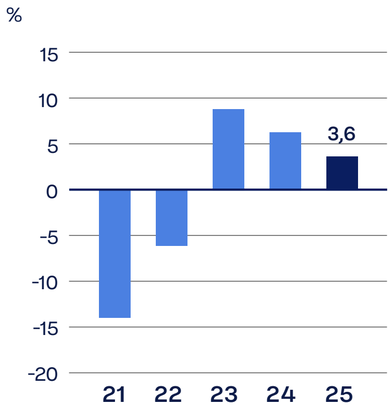


Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Oma pääoma kasvoi 636,7 miljoonaan euroon (627,1) eli 3,11 euroon osakkeelta (3,07) johtuen pääasiassa etuuspohjaisten eläkkeiden vakuutusmatemaattisesta voitosta ja kauden voitollisesta tuloksesta. 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. Erän suuruus laskennallisten verojen jälkeen oli joulukuun lopussa 75,4 miljoonaa euroa (61,8).

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)



Avainluvut – Pääomarakenne

		2025	2024	2023	2022	2021
Omavaraisuusaste	%	17,3	16,9	15,6	9,9	11,8
Nettovelkaantumisaste	%	116,3	154,8	192,8	266,4	321,8
Korollinen nettovelka	milj. euroa	740,3	970,7	1 112,5	1 094,0	1 530,9
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA		1,8	2,0	2,2	7,1	-10,3
Bruttoinvestoinnit	milj. euroa	195,1	463,8	484,2	199,6	434,5
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)	%	3,6	6,2	8,8	-6,1	-13,9
Kassavarat liikevaihdosta	%	34,2	29,0	30,9	64,7	151,0

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Kassavirta ja rahoitusasema

Liiketoiminnan nettorahavirta laski ensisijaisesti heikomman taloudellisen tuloksen takia. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen pääasiassa laivastoinvestointien vuoksi. Vertailukaudella liiketoiminnan nettorahavirtaa kasvatti ja investointien nettorahavirtaa pienensi maksujenvälitysyhtiöön kohdistuvan 57 miljoonan euron saamisen siirto lyhytaikaisista pitkäaikaisiin saamisiin.

Rahoituksen nettorahavirta oli positiivinen marraskuussa nostetun, luottoluokitetun 300 miljoonan euron vakuudettoman joukkovelkakirjalainan ansiosta, joka erääntyy marraskuussa 2030. Lainojen takaisinmaksut, joihin sisältyi JOLCO- (Japanese Operating Lease with Call Option) ja ECA-lainojen (Export Credit Agency) takaisinmaksuja ja lyhennyksiä, olivat yhteensä noin 121 miljoonaa euroa. Lisäksi yhtiö maksoi lentokoneiden vuokrasopimusvelkoja sekä pääomanpalautuksen kahdessa erässä.

Omavaraisuusaste parani vuoden 2024 lopusta oman pääoman kasvun ja velkojen vähenemisen ansiosta. Myös nettovelkaantumisaste laski ensisijaisesti aiemmin vuokrattujen lentokoneiden hankintojen myötä alentuneiden vuokrasopimusvelkojen ansiosta.

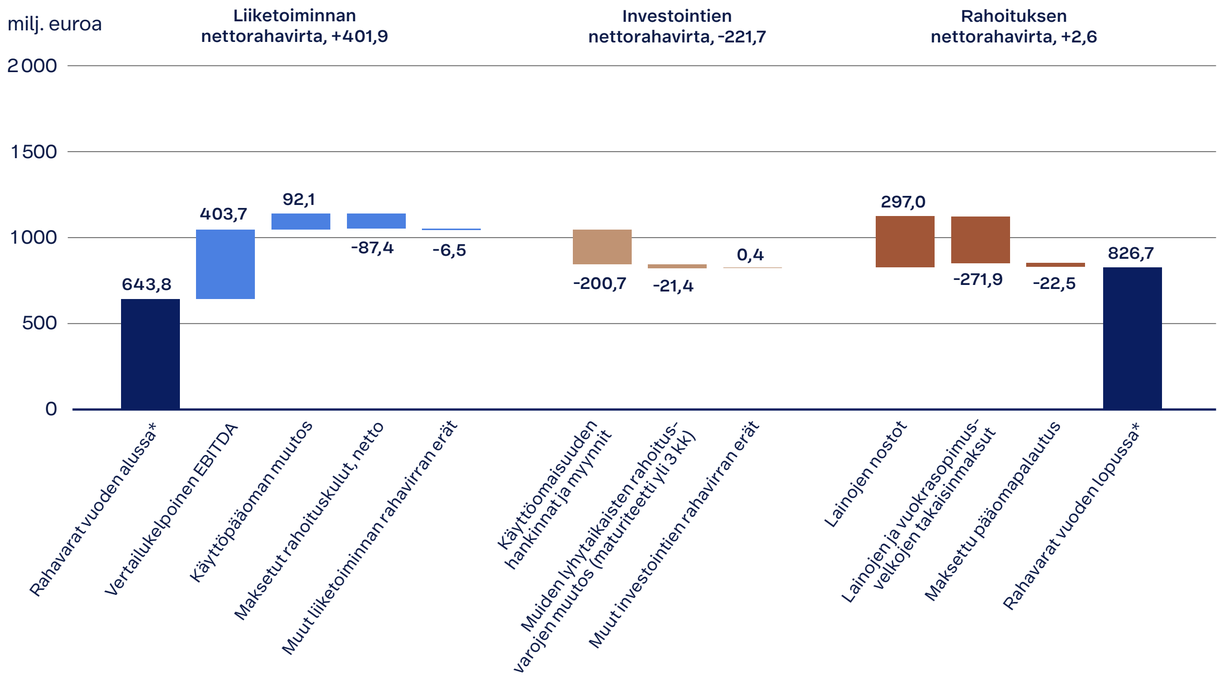
Yhtiön maksuvalmius oli vuoden lopussa edelleen hyvällä tasolla. Kassavarojen lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron suuruinen vakuudellinen luottolimiittijärjestely[3] yleisiin rahoitustarpeisiin. Katsauskauden lopussa käyttämättömänä

[3] Luottolimiitin taloudellisena lainakovenanttina on nettovelan suhde käyttökatteeseen tasoltaan 3,75 tai sen alle. Katsauskauden lopussa Finnairin suhdeluku oli 1,8.

Rahavirta

Milj. euroa	2025	2024
Liiketoiminnan nettorahavirta	401,9	612,7
Investointien nettorahavirta	-221,7	-286,4
Rahoituksen nettorahavirta	2,6	-390,0

Rahavirran muutos 2025



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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

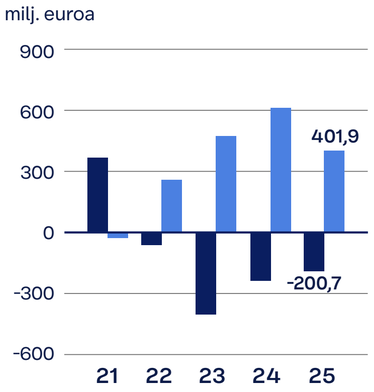
ollut järjestely on voimassa huhtikuuhun 2027 ja sisältää yhden vuoden pituisen jatko-option.

Oikaistu korollinen velka laski vuoden 2024 lopusta vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksujen ansiosta. Vuokrasopimusvelkojen osuus oli 762,7 miljoonaa euroa (1 004,4).

Maksuvalmius ja nettovelka

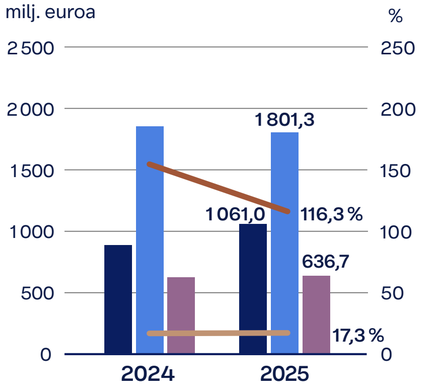
Milj. euroa	31.12.2025	31.12.2024
Kassavarat	1 061,0	884,0
Oikaistut korolliset velat	1 801,3	1 854,7
Korollinen nettovelka	**740,3**	**970,7**

Investointien rahavirta ja liiketoiminnan nettorahavirta



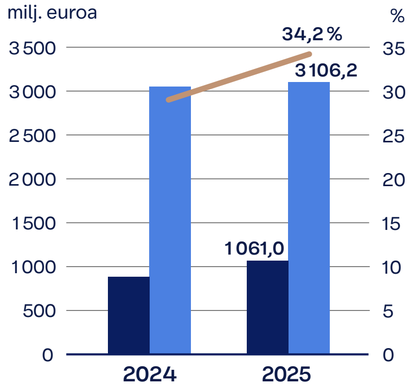
Investointien rahavirta*
Liiketoiminnan nettorahavirta
* Sisältää käyttöomaisuuden sekä tytäryhtiöosakkeiden hankinnat ja myynnit.

Omavaraisuusaste ja nettovelkaantumisaste



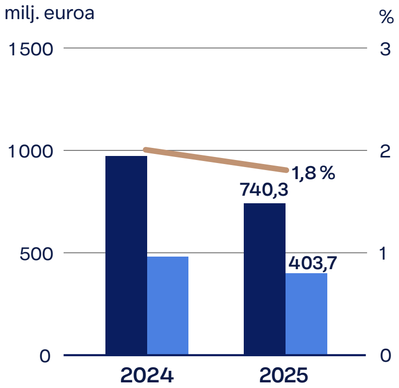
Kassavarat
Oikaistut korolliset velat
Oma pääoma
Nettovelkaantumisaste
Omavaraisuusaste

Kassavarat liikevaihdosta



Kassavarat
Liikevaihto
Kassavarat liikevaihdosta

Nettovelkojen suhde käyttökatteeseen



Korollinen nettovelka
Vertailukelpoinen käyttökate
Korollinen nettovelka / vertailukalpoinen EBITDA

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Investoinnit

Vuonna 2025 bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 195,1 miljoonaa euroa (463,8) ja kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältäen käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut, ennakkomaksut sekä muiden pitkäaikaisten varojen muutoksen) oli -200,2 miljoonaa euroa (-290,5). Investointeihin sisältyi neljän aiemmin vuokratun A321-lentokoneen hankinnat ja kolmen lentokonemoottorin myynti.

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli -21,4 miljoonaa euroa (4,1) ja on osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -221,7 miljoonaa euroa (-286,4).

Vuoden 2026 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, liittyy pääosin laivastoon ja on -448 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä oli vuoden lopussa 42 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostivat noin 33,6 % koko laivaston 1 698,9 miljoonan euron tasearvosta.[4]

[4] *Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.*

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi pääosin konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy ja osittain Finnair Oyj. Finnair operoi joulukuun lopussa 55:ttä[5] lentokonetta, joista 26 oli laajarunkokoneita ja 29 kapearunkokoneita. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 14,3 vuotta.

Laivastouudistus

Yhtiöllä oli joulukuun lopussa kahdeksantoista vuosina 2015–2024 toimitettua Airbus A350 -laajarunkolentokonetta ja yksi A350-lentokone tilauksessa Airbusilta. Viimeinen laajarunkolentokone toimitetaan tämänhetkisen aikataulun mukaan Finnairille vuoden 2026 viimeisellä neljänneksellä.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 217 miljoonaa euroa, sisältävät tulevan laajarunkokoneinvestoinnin.

Finnair valmistelee parhaillaan kapearunkokalustonsa osittaista uudistamista. Lisäksi yhtiö harkitsee käytettyjen, pienempien lentokoneiden lisäämistä kapasiteettiinsa lähitulevaisuudessa.

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

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

[5] *A330-lentokoneista kaksi on väliaikaisesti ulosvuokrattu.*

Finnairin operoima laivasto*

31.12.2025	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2024 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2025	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	5	-	5	-	24,6	-
Airbus A320	174	10	-	10	-	23,4	-
Airbus A321	209	14	-1	12	2	11,4	-
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330***	279	8	-	4	4	16,2	-
Airbus A350	278/321	18	-	7	11	7,8	1
Yhteensä		**55**	**-1**	**38**	**17**	**14,3**	**1**

** Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).*

*** Sisältää JOLCO- (Japanese Operating Lease with Call Option) ja ECA-rahoitetut (Export Credit Agency) lentokoneet.*

**** A330-lentokoneista kaksi on väliaikaisesti ulosvuokrattu.*

Norran operoima laivasto*

31.12.2025	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2024 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2025	Tilaukset
ATR	68/70	12	-	6	6	16.4	-
Embraer E190	100	12	-	9	3	17.5	-
Yhteensä		**24**	**-**	**15**	**9**	**17.0**	**-**

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Strategia

Finnair esitteli strategiansa ja taloudelliset tavoitteensa vuosille 2026–2029 pääomamarkkinapäivityksessä 13.11.2025. Alkavalla strategiakaudella Finnair tähtää kannattavaan kasvuun ja panostaa lisäpalveluihin, vähittäismyyntiin ja kanta-asiakasohjelmaansa asiakas keskiössä.

Strategisia painopisteitä ovat moderni vähittäismyynti (valinnanvapaus), asiakasuskollisuus myös matkojen ulkopuolella (sitouttaminen), ydinasiakkaiden tarpeisiin vastaava verkosto (käytännöllisyys) sekä yhdenmukaiset ja tehokkaat palvelut (luotettavuus).

Valinnanvapaus – Modernia vähittäismyyntiä

Finnairin strategian keskiössä ovat paljon lentävät asiakkaat, joiden suhteellinen osuus yhtiön liikevaihdosta ja tuloksesta on suuri, sekä kaikki Suomesta ja Suomeen lentävät asiakkaat. Keskittyminen erityisesti näiden asiakkaiden tarpeiden ymmärtämiseen ja täyttämiseen tukee asiakastyytyväisyyttä ja asiakasuskollisuutta ja näin liiketoiminnan kannattavuutta. Ydinasiakkaiden tarpeisiin vastaava tuote- ja palvelutarjonta palvelee hyvin myös muiden asiakasryhmien tarpeita.

Finnairin tuotetarjonta on modulaarinen ja tarjoaa asiakkaille valinnanvaraa. Yhtiö panostaa edelleen digitaalisten palveluidensa kehittämiseen sekä tuotetarjonnan ja asiakasviestinnän personointiin.

Sitouttaminen – Asiakasuskollisuutta myös matkojen ulkopuolella

Finnairin tavoitteena on vahvistaa paljon lentävien asiakkaidensa sitoutumista olemalla osa asiakkaiden arkea myös matkojen ulkopuolella. Finnair Plus -ohjelmassa on yli kaksi miljoonaa aktiivista jäsentä, ja suhteen tiivistäminen heihin tarjoaa mahdollisuuksia liiketoiminnan kasvattamiseen. Yhtiö kehittää Finnair Plus -kanta-asiakasohjelmaansa liiketoimintana panostamalla kumppanuuksiin ja erityisesti luottokorttitarjontaan.

Käytännöllisyys – Ydinasiakkaiden tarpeisiin vastaava verkosto

Finnair optimoi kattavaa verkostoaan matkustuskysynnän mukaan. Yhtiön tavoitteena on kasvaa ydinmarkkinan mukana. Kohteita ja lentoja lisätään asiakkaiden tarpeiden mukaan yhdistäen asiakkaat Suomeen, ja nämä laajat yhteydet palvelevat myös vaihtomatkustajia. Kasvutavoitteissa on huomioitu hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ohjaavan regulaation kustannukset ja niiden arvioitu vaikutus lentojen kysyntään.

Finnair aloittaa strategiakaudella myös kapearunkokaluston asteittaisen uusimisen, mikä tukee yhtiön hiilidioksidipäästövähennystavoitteiden saavuttamista. Finnair on asettanut tieteeseen perustuvan päästövähennystavoitteen omien päästöjensä vähentämiseksi, ja sen saavuttaminen edellyttää erityisesti uusiutuvan lentopolttoaineen käytön lisäämistä.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Luotettavuus – Yhdenmukaiset ja tehokkaat palvelut

Finnair jatkaa edelleen vahvuuksiinsa eli lentojen luotettavuuteen ja täsmällisyyteen panostamista. Strategiakauden aikana yhtiö kehittää erityisesti häiriötilanteiden entistäkin parempaa hallintaa voidakseen tarjota asiakkaille laadukkaan matkustuskokemuksen myös silloin, kun liikenteessä on häiriöitä.

Jatkuvan parantamisen kulttuuri on olennaisessa roolissa toiminnan tehokkuuden ja laadun kehittämisessä, kuten myös kokonaisprosessien kehittäminen ja tekoälyn hyödyntäminen. Vahva turvallisuuskulttuuri on Finnairille edelleen itseisarvo, josta yhtiö ei tingi missään olosuhteissa.

Yhtenäinen tiimi, Finnair-brändi ja muut strategian onnistuneen toteutuksen keskeiset mahdollistajat

Strategian toteuttamiseen tarvitaan kaikkien finnairilaisten panosta. One Crew -henkilöstösuunnitelman ohjaamana yhtiö kehittää finnairilaisten henkilöstökokemusta ja työyhteisöä. Tavoitteena on yksi yhtenäinen tiimi, joka työskentelee yhdessä asiakkaan ja Finnairin tulevaisuuden eteen. Kehittämisen painopisteitä ovat jatkuva oppiminen sekä turvallinen, välittävä ja monimuotoinen työyhteisö.

Finnairin suomalaisen brändin vahvistaminen auttaa erottautumaan ja lisäämään asiakasuskollisuutta. Yhtiö panostaa strategiakaudella myös strategisten kumppanuuksien, erityisesti Finavia-yhteistyön kehittämiseen, tekoälyn hyödyntämiseen osana arjen työtä ja kokonaisprosessien kehittämiseen. Vastuullisuustyössä ympäristövastuun, sosiaalisen vastuun ja hyvän hallinnon edistämiseksi Finnair etenee toimialansa tahdissa.

Avainluvut – Strategiset tunnusluvut

		2025	2024	2023	2022	2021
Nettosuosittelutulos (NPS)		32	37	35	40	38
Saapumistäsmällisyys	%	80,0	75,4	80,9	79,0	82,3
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa	%	71,9	70,5	67,8	66,5	71,5
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo	milj.	2,7	2,8	2,1	2,3	1,1
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät	tuhatta	1 076	1 057	860	711	326
Lisämyynti	milj. euroa	200,4	181,8	147,8	123,2	44,1
Matkustajakohtainen lisämyynti	euroa	16,87	15,60	13,46	13,54	15,47

Avainluvut – Henkilöstö

		2025	2024	2023	2022	2021
Henkilöstö, keskimäärin		5 779	5 533	5 195	5 336	5 614
Sairauspoissaolot, tavoite vähemmän kuin edellisenä vuonna	%	4,2	4,2	4,6	5,4	2,3
Henkilöstön vaihtuvuus	%	2,0	2,5	3,7	7,3	6,8
Tapaturmataajuus (LTIF)		5,2	5,4	5,5	6,8	5,6

Avainluvut – Vastuullisuus

		2025	2024	2023	2022	2021
Lentopolttoaineen kokonaiskulutus	tonnia	1 049 263	1 031 296	960 357	788 104	364 478
Uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käyttö	tonnia	16 360	4 688	2 265	1 224	382
Lentojen suorat CO_2 päästöt	tonnia	3 263 974	3 244 083	3 025 124	2 482 528	1 148 107
Lentojen suorat CO_2 päästöt	g/ASK	83,0	84,8	83,7	79,3	94,9
Lentojen suorat CO_2 päästöt	g/RTK	918,8	936,8	920,5	926,9	931,7

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Finnairin taloudelliset tavoitteet vuosille 2026–2029

Finnairin taloudelliset tavoitteet

	Tavoite
Kysynnän (matkustajamäärän) keskimääräinen vuotuinen kasvuvauhti (CAGR) strategiakaudella[1]	+4 %
Vertailukelpoinen liiketulosmarginaali vuoden 2029 loppuun mennessä[3]	6–8 %
investoinnit strategiakaudella[2,3]	2–2,5 Mrd€
Nettovelka suhteessa vertailukelpoiseen käyttökatteeseen strategiakauden aikana[3]	1–2
Kassavarat liikevaihdosta strategiakauden aikana[3]	Min 20 %
Osingonjako tai pääomanpalautus keskimäärin	1/3 osakekohtaisesta tuloksesta

[1] Taloudelliset tavoitteet on asetettu sillä oletuksella, että Venäjän ilmatila pysyy suljettuna strategiakauden ajan.
[2] Sisältää jäljellä olevan A350-investoinnin, jonka toimituksen odotetaan tapahtuvan loppuvuodesta 2026.
[3] Sisältää käyttämättömän luottolimiittijärjestelyn

Lisäksi Finnair raportoi seuraavat strategiaan liittyvät tunnusluvut ajanjaksolle 2026–2029:

- Matkustajamäärä
- Nettosuosittelutulos (NPS)
- Säännöllisyys
- Saapumistäsmällisyys
- Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa
- Aktiivisten Finnair Plus -jäsenten määrä
- Matkustajakohtainen lisämyynti
- Henkilöstön vaihtuvuus
- Henkilöstön sitoutumisindeksi

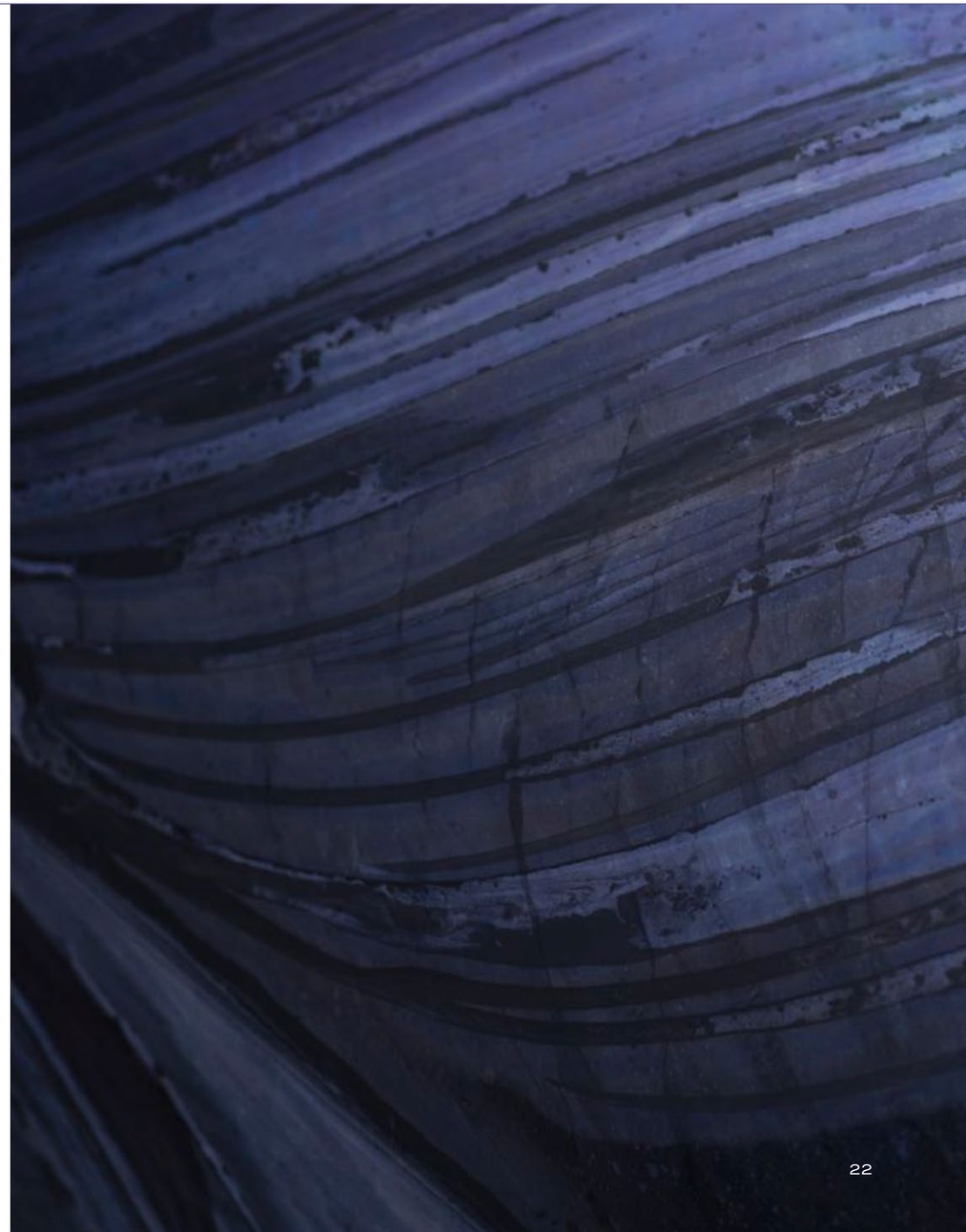
Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Muutokset yhtiön johdossa

Finnair tiedotti 14.2.2025, että talousjohtaja Kristian Pullola on ilmoittanut jättävänsä yhtiön. Hän jätti Finnairin elokuussa 2025.

Finnair tiedotti 5.5.2025 nimittäneensä VTM, MBA Pia Aaltonen-Forsellin (51) talousjohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi 1.8.2025 alkaen.



Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Osakkeet ja osakkeenomistajat

Osakkeet ja kaupankäynti osakkeella

Finnair Oyj:n osakkeet noteerataan Nasdaq Helsingissä. Yhtiökokouksessa kullakin osakkeella on yksi ääni. Rekisteröity osakepääoma oli 75 442 904,30 euroa 31.12.2025.

Osakkeet

	31.12.2025	31.12.2024
Osakemäärä	204 811 392	204 811 392
Omat osakkeet	20 837	256 284
Ulkona olevat osakkeet	204 790 555	204 555 108
Markkina-arvo, milj. euroa	643,5	452,9

Kaupankäynti osakkeella

	2025	2024
Osakevaihto, kpl	84 866 442	1 497 239 722
Osakevaihto, milj. euroa	249,1	195,8
Ylin kurssi, euroa	3,97	3,28[1]
Alin kurssi, euroa	2,21	2,08[1]
Keskikurssi (kaupankäyntimäärillä painotettu), euroa	2,94	2,72[1]
Päätöskurssi, euroa	3,14	2,21

[1] Luvut on oikaistu 20.3.2024 suoritetun osakkeiden yhdistämisen takia vertailukelpoisiksi.

Avainluvut – Osake

		2025	2024	2023	2022	2021
Oma pääoma/osake[1]	euroa	3,11	3,07	2,82	4,90	5,68
Osingot tilikaudelta[2]	milj. euroa	18,4	22,5	0,0	0,0	0,0
Osinko/osake[2]	euroa	0,09	0,11	0,00	0,00	0,00
Osinko tuloksesta[2]	%	100,3	60,9	0,0	0,0	0,0
Efektiivinen osinkotuotto[2]	%	2,9	5,0	0,0	0,0	0,0
Liiketoiminnan rahavirta/osake[1]	euroa	1,96	3,00	4,90	3,09	-0,30
Hinta/voitto-suhde (P/E)		35,02	12,24	1,77	-1,08	-1,74

[1] Yhtiö toteutti marraskuussa 2023 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi osakemäärään perustuvia tunnuslukuja on vuosien 2021–2022 osalta oikaistu. Yhtiö toteutti maaliskuussa 2024 yhtiön osakkeiden yhdistämisen eli osakkeiden lukumäärän vähentämisen, jonka jälkeen sata yhtiön vanhaa osaketta vastaa yhtä yhtiön uutta osaketta.

[2] Tilikauden 2025 pääomanpalautus on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.

Finnairin osake 2021–2025*

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Osakkeenomistajat

Vuonna 2025 Finnair Oyj:n osakkeenomistajien lukumäärä laski 6,2 % 112 573 osakkeenomistajaan (pois lukien hallintarekisteröidyt omistukset). Osakkeita omistavien suomalaisten yksityissijoittajien määrä laski 117 738:sta 110 596:een samalla, kun heidän yhteenlaskettu omistusosuutensa laski 2,5 prosenttiyksikköä. Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus oli joulukuun lopussa 12,6 % (9,1).

Liputusilmoitukset

Vuonna 2025 ei annettu liputusilmoituksia.

Valtion omistus

Vuoden 2025 lopussa Suomen valtio omisti 55,7 % 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.

Finnair Oyj:n suurimmat osakkeenomistajat 31.12.2025

		Osakkeet kpl	%
1	Valtioneuvoston kanslia	114 067 105	55,7
2	Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Varma	5 827 783	2,8
3	Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo	2 840 000	1,4
4	Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen	2 300 000	1,1
5	Valtion Eläkerahasto	1 795 000	0,9
6	Sijoitusrahasto Säästöpankki Pienyhtiöt	629 000	0,3
7	Xlo Capital Oy	600 000	0,3
8	Sijoitusrahasto Nordea Pro Suomi	353 123	0,2
9	Sijoitusrahasto OP-Suomi Indeksi	335 810	0,2
10	Keskinäinen Henkivakuutusyhtiö LähiTapiola	294 190	0,1
	Hallintarekisteröidyt	25 652 827	12,5
	Muut	50 116 554	24,5
	Yhteensä	**204 811 392**	**100,0**

Osakkeenomistajaryhmät 31.12.2025

	Osakkeita, kpl	%	Omistajia, kpl	%
Julkisyhteisöt	126 989 640	62,0	8	0,0
Kotitaloudet	43 650 965	21,3	110 596	98,2
Yritykset	5 855 193	2,9	1 600	1,4
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	2 342 881	1,1	42	0,0
Yhteisöt	119 458	0,1	56	0,0
Kotimaiset osakkeenomistajat, yhteensä	178 958 137	87,4	112 302	99,8
Hallintarekisteröidyt	25 652 827	12,5	9	0,0
Ulkomaiset	200 428	0,1	271	0,2
Hallintarekisteröidyt ja ulkomaiset, yhteensä	25 853 255	12,6	280	0,2
Yhteensä	**204 811 392**	**100,0**	**112 582**	**100,0**

Osakeomistuksen jakautuminen 31.12.2025

	Osakkeita, kpl	%	Omistajia, kpl	%
1–100	1 622 079	0,8	65 629	58,3
101– 1 000	13 071 718	6,4	37 382	33,2
1 001–10 000	23 024 673	11,2	9 024	8,0
10 001–100 000	10 533 890	5,1	517	0,5
100 001–1 000 000	4 583 144	2,2	18	0,0
1 000 001–	126 323 061	61,7	3	0,0
Hallintarekisteröidyt	25 652 827	12,5	9	0,0
Yhteensä	**204 811 392**	**100,0**	**112 582**	**100,0**

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Johdon osakkeenomistus

Vuoden 2025 lopussa Finnairin hallituksen jäsenet omistivat yhteensä 103 256 Finnair Oyj:n osaketta. Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto omisti 31 519 osaketta. Yhtiön johtoryhmän jäsenet, toimitusjohtaja mukaan lukien, omistivat yhteensä 268 337 osaketta, mikä vastasi 0,13 % osakkeista ja niiden tuottamista äänistä.

Omat osakkeet

Finnairilla oli 31.12.2024 hallussaan 256 284 omaa osaketta, mikä vastasi 0,1 % yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Finnair luovutti 235 447 yhtiön hallussa ollutta omaa osaketta 10.3.2025 vastikkeetta palkkiona yhtiön 23.1.2023 tiedottaman suoritusperusteisen osakepalkkiojärjestelmän kaudelta 2023–2024 kauden piiriin kuuluneille henkilöille. Omien osakkeiden luovutus perustui varsinaisen yhtiökokouksen 2024 antamaan valtuutukseen.

Finnairilla oli 31.12.2025 hallussaan 20 837 omaa osaketta, mikä vastasi 0,0 % yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Osakassopimukset

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

Määräysvallan vaihtumiseen liittyvät ehdot merkittävissä sopimuksissa

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

Osakepohjaiset kannustinjärjestelmät

Heinäkuussa 2025 Finnairin hallitus päätti yhtiön suoriteperusteisen osakepalkkio-järjestelmän uudesta kaudesta, joka käsittää vuodet 2025–2027. Ohjelman osallistujilla on mahdollisuus ansaita Finnairin osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritustavoitteet täyttyvät. Ohjelman perusteella mahdollisesti maksettavat osakepalkkiot maksetaan osallistujille keväällä 2028. Ohjelma koskee noin 75:ä henkilöä. Ohjelmaa on kuvattu tarkemmin yhtiön julkaisemassa pörssitiedotteessa ja yhtiön internetsivuilla.

Heinäkuussa 2025 Finnairin hallitus päätti myös perustaa ehdollisen osakepalkkio-järjestelmän. Järjestelmä tarjoaa osallistujille mahdollisuuden saada ennalta määrätyn määrän yhtiön osakkeita tietyn sitouttamiskauden jälkeen. Vuodet 2025–2027 kattavan jakson nojalla maksettavien osakepalkkioiden kokonaismäärä on enintään 350 000 osaketta. Mahdolliset osakepalkkiot maksetaan keväällä 2028. Ohjelmaa on kuvattu tarkemmin yhtiön julkaisemassa pörssitiedotteessa ja yhtiön internetsivuilla.

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla 27.3.2025.

Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta seuraavasti. Hankittavien ja/tai pantiksi otettavien omien osakkeiden lukumäärä voi olla yhteensä enintään 7 300 000 osaketta, mikä vastaa noin 3,6 % yhtiön kaikista osakkeista. Omia osakkeita voidaan valtuutuksen nojalla hankkia vain vapaalla omalla pääomalla. Valtuutus on voimassa 18 kuukautta yhtiökokouksen päätöksestä lukien.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään osakeannista seuraavasti. Valtuutuksen nojalla annettavien osakkeiden lukumäärä voi olla yhteensä enintään 1 200 000 osaketta, mikä vastaa noin 0,6 % yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutus on voimassa 18 kuukautta yhtiökokouksen päätöksestä lukien.

Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään yhteensä enintään 250 000 euron suuruisista lahjoituksista yleishyödyllisiin tai rinnastettaviin tarkoituksiin, sekä päättämään lahjoitusten saajista, käyttötarkoituksista ja muista lahjoitusten ehdoista. Lahjoitukset voidaan tehdä yhdessä tai useammassa erässä. Valtuutus on voimassa seuraavaan varsinaiseen yhtiökokoukseen saakka.

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön **internetsivuilla**.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

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 varojenjaot voidaan suorittaa kahdessa vuosittaisessa erässä.

Vuonna 2025 osakekohtainen tulos oli 0,09 euroa (0,18). Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 541 269 557,65 euroa 31.12.2025. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osakkeenomistajille jaetaan pääomanpalautusta 0,09 euroa osaketta kohden. Pääomanpalautus maksetaan kahdessa erässä. Ensimmäinen erä 0,05 euroa osakkeelta maksetaan osakkeenomistajalle, joka on merkitty täsmäytyspäivänä 26.3.2026 yhtiön Euroclear Finland Oy:n pitämään osakasluetteloon. Hallituksen ehdottama maksupäivä tälle erälle on 8.4.2026. Pääomanpalautuksen toinen erä 0,04 euroa osakkeelta maksetaan marraskuussa 2026. Se maksetaan osakkeenomistajalle, joka on merkitty täsmäytyspäivänä yhtiön Euroclear Finland Oy:n pitämään osakasluetteloon. Hallitus päättää 26.10.2026 pidettäväksi sovitussa kokouksessaan pääomanpalautuksen toisen erän täsmäytyspäivän ja osingonmaksupäivän.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

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 riskinäkymän 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 turvallisuuspolitiikka, varainhallinnan politiikka, hankintapolitiikka, tietoturvapolitikka, 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 sisäisen tapahtumien tunnistaminen
- riskien ja mahdollisuuksien eriyttäminen
- tunnistettujen riskien analysointi
- riskien integrointi (konsolidointi)
- riskien arviointi ja priorisointi niiden vaikutuksen ja todennäköisyyden perusteella.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Riskienhallinnan ohjausmalli

Ensimmäinen puolustuslinja

Liiketoimintayksiköt ja yhteiset toiminnot vastaavat tavoitteiden määrityksestä ja päivittäisen 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 kontrolleja. 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

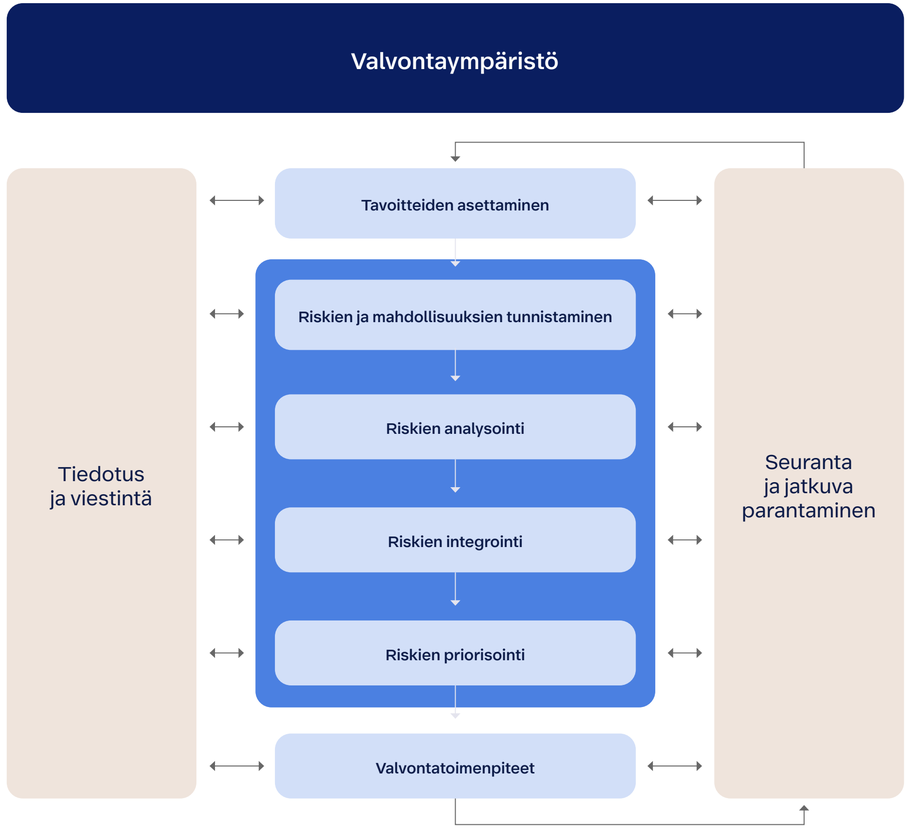
Risk & Compliance -valvontatoiminto avustaa asiantuntemuksellaan riskien arvioinnissa ja riskienhallinnassa. Risk & Compliance -toiminnon vastuulla on riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan viitekehysten kehittäminen ja ylläpitäminen sekä niissä määriteltyjen politiikkojen, sääntöjen, menettelytapojen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



Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

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 merkittävä vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen tai tulevaisuuden näkymiin vähintään seuraavien 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. Sotilaallinen liikehdintä Suomen rajan läheisyydessä voisi vähentää asiakkaiden matkustushalukkuutta. Levottomuudet tai muut jännitteet eri puolilla maailmaa voivat johtaa Finnairin liiketoiminnalle kriittisten ilmatilojen sulkemiseen. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi ja tullit voivat vaikuttaa epäsuotuisasti välittömiin ja välillisiin kustannuksiin sekä Finnairin strategian toteuttamisen edellyttämään markkinoille pääsyyn. Kyberhyökkäykset ja muu ulkoinen häiriötoiminta, mahdollinen Ukrainan sodan eskaloituminen sekä Lähi-idän konfliktialueiden levottomuudet voivat vaikuttaa haitallisesti mm. lentomatkustuksen kysyntään, polttoaineen hintaan, vakuutusten saatavuuteen ja hinnoitteluun tai lentoverkostoon. Monet Finnairin tietojärjestelmistä ja teknologioista ovat yhteisiä muiden lentoyhtiöiden kanssa, ja kyberhyökkäykset tai järjestelmäviat voisivat aiheuttaa merkittäviä häiriöitä Finnairin ja/tai toimialan toiminnassa.

Makrotaloudellinen ympäristö voi vaikuttaa negatiivisesti Finnairin liiketoimintaan. Yleiset makrotaloudelliset olosuhteet, kuten yritysten tai kuluttajien luottamuksen heikentyminen, muutokset kulutustottumuksissa tai työllisyysasteessa, lainarahoituksen saatavuuden heikentyminen, korkojen nousu, inflaation kiihtyminen, taantuma tai verotuksen muutokset, voivat vaikuttaa haitallisesti yksityiseen kulutukseen ja siten lentomatkustuksen ja rahtiliikenteen kysyntään. Makrotaloudellisten olosuhteiden epäsuotuisa kehitys voi heikentää pääoman saatavuutta.

Polttoaineen hintavaihtelu voi vaikuttaa huomattavasti Finnairin taloudelliseen tulokseen ja rahavirtoihin. Polttoainekulujen nousu, häiriöt polttoaineen saatavuudessa ja tehottomat suojaustoimenpiteet suhteessa markkinahintojen muutoksiin voivat johtaa kustannusten nousuun, jolla voi olla olennainen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen tai tulevaisuuden näkymiin. Volatiili markkina vaikuttaa suojausinstrumenttien hintaan ja saatavuuteen. Valuuttakurssien vaihtelut erityisesti euron ja Yhdysvaltain dollarin välillä voivat vaikuttaa haitallisesti Finnairiin. Finnairin valuuttakurssiriski syntyy pääosin polttoaineiden ja lentokoneiden hankinnoista ja huolloista sekä lentokoneiden vuokramaksuista.

Turvallisuusriskejä voi syntyä useista syistä, kuten teknisistä vioista, inhimillisistä virheistä, epäsuotuisista sääolosuhteista tai turvallisuusuhkista. Vakava turvallisuuspoikkeama voi vaikuttaa Finnairin toimintakykyyn, vahingoittaa yhtiön brändiä ja/tai johtaa tulevaisuudessa kalliimpaan tapaan hallita riskejä. Lentoturvallisuuteen liittyvä yleinen uutisointi voi

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

vaikuttaa asiakkaiden mielikuviin lentoturvallisuudesta, ja tällä voi olla negatiivinen vaikutus lentoyhtiöiden, mukaan lukien Finnairin, liiketoimintaan.

Laatu- ja saatavuusongelmat toimittajien, tuotteiden tai palveluiden kanssa voivat aiheuttaa odottamattomia lisäkustannuksia tai häiriöitä Finnairin toiminnassa. Jotkut markkinat ovat keskittyneitä, ja niillä on rajallinen määrä toimittajia, mikä voi johtaa poikkeaviin hinnankorotuksiin, vaihtoehtoisten toimittajien heikkoon saatavuuteen tai toimintahäiriöihin. Korkea inflaatio voi johtaa odotettua suurempaan hintojen nousuun.

Huono maine tai brändi tai Finnairin mainetta ja brändiä vahingoittavat tapahtumat voivat heikentää Finnairin tuotteen kysyntää. Brändi- tai maineongelmat voivat vaikeuttaa sidosryhmien tuen saamista esimerkiksi kriittisissä rahoitus-, investointi- ja kumppanuusjärjestelyissä tai pätevän henkilöstön rekrytoinnissa ja pitämisessä.

Finnairin olemassa olevien tai uusien kilpailijoiden kapasiteetin kasvu, tuoteparannukset tai entistä aggressiivisempi hinnoittelu voivat vaikuttaa Finnairin palvelujen kysyntään ja tuottoon. Uudet toimijat markkinoilla voivat muuttaa Finnairin liiketoimintaa. Uusien digitaalisten ratkaisujen ja jakelukanavien käyttöönotto puolestaan sisältää sekä implementointiin että kaupalliseen menestykseen liittyviä epävarmuustekijöitä.

Lentoliikenteeseen kohdistuu sääntelyä, jolla voi olla merkittävä vaikutus Finnairin toimintaan ja kustannusrakenteeseen. Tähän lukeutuvat muun muassa hiilidioksidipäästöihin liittyvä päästökauppasääntely, melurajoitukset, muu ympäristöperusteinen sääntely sekä yksityisyyden ja kuluttajansuojan vaatimukset. Viime vuosina sääntelyä on kiristetty useilla osa-alueilla, mikä on lisännyt yhtiön kustannuksia merkittävästi. Vaikka lähitulevaisuudessa ei odoteta merkittäviä uusia sääntelymuutoksia, sääntely-ympäristö on jatkuvassa muutoksessa, ja siihen liittyy epävarmuutta, joka voi vaikuttaa Finnairin liiketoimintaan ja kilpailukykyyn.

Luonnonkatastrofit, pandemiat ja terveydelliset epidemiat sekä sääilmiöt, jotka vaikuttavat operatiivisiin kustannuksiin ja liikevaihtoon, altistavat Finnairin operatiivisten tappioiden riskeille. Epidemiat tai pandemiat voivat vaikuttaa haitallisesti lentomatkustamisen kysyntään ja vaikuttaa merkittävästi Finnairin liiketoimintaan. Lisäksi ilmastonmuutoksesta johtuvat luonnonriskit, kuten lisääntyneet sään ääri-ilmiöt, voivat johtaa esimerkiksi lentojen peruuntumiseen, pidempiin odotusaikoihin, suurempaan polttoainekulutukseen tai korkeampiin lentokoneiden jäänpoistokuluihin ja siten aiheuttaa lisäkustannuksia Finnairille ja vaikuttaa negatiivisesti Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

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, Ruotsin kruunu, Ison-Britannian punta, Norjan kruunu ja Etelä-Korean won.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti.

Finnair noudattaa lentopetrolisuojauksissaan aikahajauttamisen periaatetta. Finnair päivitti riskienhallintapolitiikkaansa joulukuussa 2025, ja suojaushorisontti pidennettiin 18 kuukaudesta 24 kuukauteen. Riskienhallintapolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on ensimmäisellä vuosineljänneksellä noin 70–95 % tavoitetason ollessa 82,5 %. Tämän jälkeen suojausaste laskee jokaisella

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liiketulokseen (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)

	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	37 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	27 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	24 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)

	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	65 milj. euroa	34 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 18 kk tilinpäätöspäivästä)

	Suojattu polttoaine, tonnia[1]	Suojien keskihinta, USD/tonnia[1,2]
Q1 2026	219	718
Q2 2026	207	695
Q3 2026	180	692
Q4 2026	117	693
Q1 2027	69	685
Q2 2027	42	656
Yhteensä	**834**	**697**

[1] Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojauksen kassavirtaan
[2] Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

vuosineljänneksellä. Suojauksien jaksottamisella periodikohtainen petrolikulu ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa petrolikulu nousee hitaammin.

Taseeseen liittyvän valuuttamääräisen erän suojaaminen

Finnairin taseeseen liittyy valuuttariskiä johtuen taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvon kirjaamisesta taseen käyttöoikeuslaivastoon. USD-määräisten velkojen muuntamisesta syntyneet realisoituneet valuuttakurssitappiot/-voitot vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen riippuen tilinpäätöshetken USD-kurssista. Finnair on vähentänyt taseen valuuttapositiosta aiheutuvaa tuloksen volatiliteettia suojautumalla valuuttakurssimuutoksilta johdannaisilla ja sijoittamalla likviditeettiä osittain valuuttamääräisiin rahastosijoituksiin. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. USD-määräisten korollisten velkojen (mukaan lukien IFRS 16) suojausaste oli joulukuun lopussa noin 90 %.

Valuuttajakauma, %	2025	2024	Valuuttaherkkyydet USD ja JPY liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seuraavat 12 kk)
Myyntivaluutat			10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
EUR	60	59	-	-	-
USD[1]	7	10	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	6	5	19 milj. euroa	10 milj. euroa	47 %
KRW	2	3	-	-	-
SEK	4	4	-	-	-
GBP	3	4	-	-	-
NOK	3	2	-	-	-
Muut	14	14	-	-	-
Ostovaluutat					
EUR	63	58	-	-	-
USD[1]	31	35	65 milj. euroa	31 milj. euroa	54 %
Muut	6	6	-	-	-

[1] Suojausaste ja herkkyyslaskelma USD-korille, joka käsittää USD- ja HKD-nettokassavirrat. Herkkyyslaskelmassa Hongkongin dollarin oletetaan korreloivan Yhdysvaltojen dollarin kurssikehityksen kanssa vahvasti.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus

Näkymät 11.2.2026

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan jatkavan kasvuaan vuonna 2026. Finnair suunnittelee lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna noin 5 prosentilla vuonna 2026. Kapasiteettiarvio pitää sisällään koneiden ulosvuokraukset miehistöineen. Vahvistuva makrotaloudellinen tilanne, mukaan lukien kuluttajien ostovoiman kasvu, tukee lentomatkustuksen kysynnän vahvistumista Finnairin keskeisillä markkinoilla.

Kansainväliset konfliktit, maailmanpoliittinen epävakaus ja kauppasotien uhka aiheuttavat kuitenkin epävarmuutta toimintaympäristössä. Ympäristösääntelyyn liittyvien kustannusten kasvu rasittaa edelleen Finnairin kannattavuutta vuoden aikana, vaikka nykyinen polttoaineen hinta lieventää vaikutusta.

Ohjeistus 11.2.2026

Finnair ennakoi yhtiön liikevaihdon olevan 3,3–3,4 miljardia euroa ja vertailukelpoisen liiketuloksen olevan 120–190 miljoonaa euroa vuonna 2026.

Herkkyydet polttoaineen hinnalle ja valuuttakursseille

Finnairin vertailukelpoinen liiketulos on herkkä polttoaineen hinnalle ja valuuttakursseille. 10 prosentin muutos polttoaineen hinnassa vaikuttaisi vuotuiseen vertailukelpoiseen liiketulokseen 34 miljoonaa euroa suojaukset huomioon ottaen. 10 prosentin muutos Yhdysvaltain dollarin kurssissa euroon nähden puolestaan vaikuttaisi vuotuiseen vertailukelpoiseen liiketulokseen 31 miljoonaa euroa suojaukset huomioon ottaen. Herkkyydet on määritetty rullaavasti vuoden 2025 loppua seuraaville 12 kuukaudelle.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Katsauskauden jälkeiset tapahtumat

Finnair tiedotti 19.1.2026, että henkilöstöjohtaja Kaisa Aalto-Luoto jättää yhtiön viimeistään 30.6.2026 siirtyäkseen toisen työnantajan palvelukseen. Hänen seuraajansa rekrytointi on alkanut.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Vaihtoehtoiset tunnusluvut

Finnair käyttää Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja vaihtoehtoisia tunnuslukuja kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä lisätäkseen tilikausien välistä vertailukelpoisuutta sekä mahdollistaakseen paremman vertailtavuuden toimialan eri 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 + Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liiketuloksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liiketulos	Liiketulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liiketuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liiketulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liiketuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liiketulos + 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 liiketuloksen 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 liiketuloksen 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.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
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.
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 kirjatuista 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.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien täsmäytys esitetään liitetiedossa 1.3.7

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät.

Milj. euroa	2025	2024
Liiketulos	**64,2**	**114,2**
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-12,2	6,1
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	0,1	1,5
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-14,6	-12,0
Arvonalentumiset	0,2	0,7
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset	22,4	40,2
Uudelleenjärjestelykulut	-	0,8
Vertailukelpoinen liiketulos	**60,1**	**151,4**
Poistot	343,6	329,5
Vertailukelpoinen EBITDA	**403,7**	**480,9**

Omavaraisuusaste

Milj. euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2025	31.12.2024
Oma pääoma yhteensä	636,7	627,1
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 686,9	3 721,0
Omavaraisuusaste, %	**17,3**	**16,9**

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

Milj. euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2025	31.12.2024
Vuokrasopimusvelat	762,7	1 004,4
Muut korolliset velat	1 020,1	860,8
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset[1]	18,5	-10,5
Oikaistut korolliset velat	**1 801,3**	**1 854,7**
Muut rahoitusvarat	-531,4	-664,9
Rahat ja pankkisaamiset	-529,6	-219,1
Kassavarat	**-1 061,0**	**-884,0**
Korollinen nettovelka	**740,3**	**970,7**
Oma pääoma yhteensä	636,7	627,1
Nettovelkaantumisaste, %	**116,3**	**154,8**
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	403,7	480,9
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	**1,8**	**2,0**

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

Bruttoinvestoinnit

Milj. euroa	2025	2024
Lisäykset käyttöomaisuudessa	182,5	419,7
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	3,5	13,9
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	9,2	30,2
Bruttoinvestoinnit	**195,1**	**463,8**

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk

Milj. euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2025	31.12.2024
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	23,3	46,1
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	81,9	107,2
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-17,3	5,8
Tuotto, edelliset 12 kk	**87,9**	**159,1**
Oma pääoma yhteensä	636,7	627,1
Vuokrasopimusvelat	762,7	1 004,4
Muut korolliset velat	1 020,1	860,8
Sijoitettu pääoma	**2 419,5**	**2 492,3**
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	**2 455,9**	**2 547,4**[1]
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	**3,6**	**6,2**

[1] *Sijoitettu pääoma oli 2 602,5 miljoonaa euroa 31.12.2023.*

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk

Milj. euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2025	31.12.2024
Muut rahoitusvarat	531,4	664,9
Rahat ja pankkisaamiset	529,6	219,1
Kassavarat	**1 061,0**	**884,0**
Liikevaihto, edelliset 12 kk	3 106,2	3 048,8
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	**34,2**	**29,0**

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Muut tunnusluvut

Liikevaihto ja kannattavuus	
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton	Kauden tulos / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu	Kauden tulos / 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 × isoympyräetäisyys (great circle distance) kilometreinä
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä × isoympyräetäisyys (great circle distance) kilometreinä
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä
Myydyt tonnikilometrit (RTK)	Kuljetettujen matkustajien, rahdin ja postin muodostama kuorma tonneissa × isoympyräetäisyys (great circle distance) kilometreinä

Strategiset tunnusluvut	
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.
Matkustajakohtainen lisämyynti	Lisämyynti / matkustajamäärä

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Vastuullisuus	
Lentojen CO_2-päästöt	CO_2-päästöt Finnairin omien lentojen lentopolttoaineen kulutuksesta
Henkilöstö	
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Tapaturmataajuus (LTIF)	Työpaikkatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisten 12 kuukauden aikana verrattuna työsuhteisiin keskimäärin edellisten 12 kuukauden aikana
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)

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Kestävyys-raportti

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

YLEISET TIEDOT

ESRS 2 Yleiset tiedot

BP-1 Kestävyysraportin yleiset laatimisperusteet

Finnairin kestävyysraportti raportointikaudelle 2025 on laadittu Suomen kirjanpitolain, EU:n taksonomia-asetuksen ja Euroopan tilinpäätösraportoinnin neuvoa-antavan ryhmän (EFRAG) julkaisemien eurooppalaisten kestävyysraportointistandardien (ESRS) mukaisesti osana EU:n kestävyysraportointidirektiivin (CSRD) vaatimuksia. Kestävyysraportin konsolidointi sisältää emoyhtiö Finnair Oyj:n ja kaikkien Finnair Oyj:n (jäljempänä "Finnair") määräysvallassa olevien tytäryhtiöiden toiminnan. Lisäksi kestävyysraportti kattaa Finnairin koko arvoketjun, eli arvoketjun alku- ja loppupään. Mahdolliset poikkeukset tästä soveltamisalasta on ilmoitettu kyseisen indikaattorin yhteydessä. Ympäristötiedot sisältävät myös Nordic Regional Airlines AB:n (Norra) ja muiden lentotoiminnan harjoittajien polttoaineenkulutuksen Finnairin ostoliikenteenä operoitujen lentojen osalta. Tämä perustuu GHG-protokollan operatiivisen kontrollin periaatteeseen, jonka mukaan yhtiön tulee huomioida 100 % niistä toiminnoista aiheutuvista päästöistä, jotka ovat sen operatiivisessa kontrollissa. Arvoketjua koskevien tietojen raportointi on rajoitettu sisäisesti ja julkisesti saatavilla oleviin tietoihin ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardissa määriteltyjen siirtymämääräysten sekä Euroopan komission hyväksymän delegoidun säädöksen (EU) 2025/1416 mukaisesti, jolla lykätään kestävyysraportointistandardeissa säädettyjen vaiheittain käyttöön otettavien tiedonantovaatimusten soveltamista. Olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamisessa ja arvioinnissa on huomioitu myös Finnairin arvoketjun alku- ja loppupää.

Kestävyysraportin mittareita ei ole varmennettu muun ulkopuolisen tahon kuin kestävyysraportin tarkastajan toimesta, ellei mittarin yhteydessä erikseen toisin ilmoiteta. Mitään tietoja tai tietopisteitä ei ole jätetty pois sen vuoksi, että ne liittyvät henkiseen omaisuuteen, taitotietoon tai innovoinnin tuloksiin.

BP-2 Tiettyjä olosuhteita koskevat tiedot

Raportointiperiaatteet ja tiettyjen olosuhteiden vaikutukset kestävyysraportin laatimiseen on kuvattu yksityiskohtaisesti kyseisten tietopisteiden yhteydessä osana aihekohtaisia standardeja.

Aikavälit: Raportoinnissa käytettävät aikavälit on määritelty ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardissa seuraavasti: lyhyt aikaväli vastaa raportointijaksoa, keskipitkä aikaväli kattaa ajanjakson lyhyen aikavälin päättymisestä viiteen vuoteen ja pitkä aikaväli viittaa yli viiden vuoden ajanjaksoon.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Mahdolliset poikkeukset näiden aikavälien soveltamisesta on ilmoitettu kyseisten tietopisteiden yhteydessä.

Arvoketjun estimointi: Raportoidut arvoketjutiedot rajoittuvat sisäisesti ja julkisesti saatavilla oleviin tietoihin ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardissa määriteltyjen siirtymämääräysten sekä Euroopan komission hyväksymän delegoidun säädöksen (EU) 2025/1416 mukaisesti, jolla lykätään kestävyysraportointistandardeissa säädettyjen vaiheittain käyttöön otettavien tiedonantovaatimusten soveltamista. Kohdassa *E1 Ilmastonmuutos* raportoidut ympäristötiedot kattavat myös polttoaineen kulutuksen ja päästöt niiltä lennoilta, jotka operoidaan Finnairin ostoliikenteenä (Scope 1), sekä arvoketjun päästöt (Scope 3). Raportoinnissa mahdollisesti käytetyt muut korvaavat indikaattorit, arviot tai alakohtaiset keskiarvotiedot, sekä niistä johtava tarkkuustaso ja suunnitellut toimet tarkkuuden parantamiseksi tulevaisuudessa on ilmoitettu kyseisten tietopisteiden yhteydessä.

Estimoinnissa käytetyt lähteet ja tuloksen epävarmuus: Mikäli esitettyihin tietoihin tai tietopisteisiin liittyy estimointia tai mittausepävarmuutta, liittyen käytettyyn mittaustekniikkaan, oletuksiin, arvioihin tai päätöksiin, tämä ilmoitetaan kyseisten tietopisteiden yhteydessä. Kohdan *E1 Ilmastonmuutos* energiasiirtymää ja ilmastonmuutoksen vaikutuksia koskevat tiedot on koostettu käyttäen oletuksia, jotka perustuvat ilmastoskenaarioihin, sekä lainsäädännöllisiin ja teknologisiin tulevaisuuden näkymiin. Kohdan *E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous* tiedot ulkoasemien jätteiden käsittelystä ja kierrätyksestä perustuvat oletuksiin, sillä Finnairilla ei ole varmistettavissa olevaa tietoa ulkoasemien jätteiden käsittelystä.

Muutokset kestävyystietojen valmistelussa ja esittämisessä, sekä raportointi aiemmilla kausilla tehdyistä virheistä: Kestävyysraportti on laadittu toista kertaa kestävyysraportointistandardien mukaisesti raportointikaudelle 2025. Mahdolliset muutokset tietojen laatimisessa ja esittämistavassa verrattuna aiempiin raportointikausiin on ilmoitettu kyseisten tietopisteiden yhteydessä.

Muuhun lainsäädäntöön tai yleisesti hyväksyttyihin kestävyysraportointia koskeviin säännöksiin perustuva tietojen antaminen: Kestävyysraportti on laadittu kestävyysraportointistandardien mukaisesti. Mikäli raportoidut tiedot tai tietopisteet perustuvat muuhun lainsäädäntöön, raportointistandardeihin tai viitekehyksiin, tämä ilmoitetaan kyseisten tietopisteiden yhteydessä. Lisätietoja löytyy myös kohdasta *Liite B Luettelo muista EU:n lainsäädännöstä johtuvista monialaisiin ja ajankohtaisiin standardeihin sisältyvistä tietopisteistä*.

Tietojen sisällyttäminen viittauksina: Kaikki kestävyysraportointistandardien mukaiset tiedot on sisällytetty Kestävyysraporttiin, eikä mitään tietoja tai tietopisteitä ole sisällytetty viittauksina.

Siirtymäsäännösten käyttö ESRS 1:n lisäyksen C mukaisesti: ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C sekä Euroopan komission hyväksymän delegoidun säädöksen (EU) 2025/1416 mukaisesti Finnair on jättänyt seuraavat tiedonantovaatimukset pois kestävyysraportilta raportointikauden 2025 osalta: olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien ennakoidut taloudelliset vaikutukset ESRS 2 Yleiset tiedot-, E1 Ilmastonmuutos-, E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit- ja E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous -standardien osalta. Lisäksi seuraavat tiedonantovaatimukset on jätetty pois S1 Oma työvoima -standardin osalta: S1-7 Yrityksen omaan työvoimaan kuuluvien muiden kuin työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet, S1-11 Sosiaalinen suojelu ja S1-12 Vammaiset henkilöt.

GOV-1 Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli

Hallitus ja sen tarkastusvaliokunta

Finnairin hallitus koostuu toimivaan johtoon kuulumattomista ja riippumattomista jäsenistä. Hallitukseen ei kuulu työsuhteisia työntekijöitä tai muita työntekijöiden edustajia. Vuonna 2025 hallituksen naispuolisia jäseniä oli kolme (37,5 % hallituksesta) ja miespuolisia jäseniä viisi (62,5 % hallituksesta). Hallituksen jäsenet omaavat laajaa taloudellista asiantuntemusta sekä tietämystä ilmailu- ja matkailualasta perustuen keskeisiin luottamustehtäviinsä asianomaisissa yrityksissä. Lisäksi hallituksen jäsenet omaavat asiantuntemusta liittyen Finnairin kestävyysraportointiin ja olennaisiin kestävyysseikkoihin, vaikutuksiin, riskeihin ja mahdollisuuksiin, sekä Finnairille olennaisista markkinoista ja maantieteellisistä alueista, pohjautuen luottamustehtäviinsä eri yhtiöissä, valiokunnissa ja hallituksissa.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Hallitus on Finnairin ylin taso, joka valvoo kestävyystietojen raportointiprosessia ja Finnairin vastuullisuusagendaa ja -aloitteita osana yhtiötason strategian toteuttamista, johon kestävyys on sisällytetty. Hallituksen kokonaisvastuu koskee erityisesti kestävyystietojen raportoinnin luotettavuutta sekä kestävyysseikkoihin kohdistuvan sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan tehokkuutta. Hallitus myös hyväksyy Finnairin merkittävät kestävyysseikat ja vaikutukset osana kaksoisolennaisuusarviointia (double materiality assessment, DMA) ja varmistaa, että DMA:n perusteella esiin nousevat seikat otetaan asianmukaisesti huomioon Finnairin hallinnossa, riskienhallinnassa ja strategiassa. Hallituksen tehtävänä on myös tarkastaa Finnairin energiasiirtymäsuunnitelma ja seurata sen vaikutusta liiketoiminnan kestävyyteen pitkällä aikavälillä.

Hallitus on delegoinut osan tehtävistään tarkastusvaliokunnalleen, joka valvoo kestävyysraportoinnin laatua ja kestävyysraportoinnin tarkastajan pätevyyttä, suorituskykyä ja riippumattomuutta sekä kestävyysraportointiin liittyvien sisäisten valvonta- ja riskienhallintajärjestelmien toimintaa. Tarkastusvaliokunta valvoo myös Finnairin energiasiirtymäsuunnitelman toteuttamiskelpoisuutta suhteessa liiketoiminnan kestävyyteen ja ilmastonmuutokseen sopeutumiseen pitkällä aikavälillä. Valiokunta kokoontuu neljännesvuosittain ja raportoi työstään hallitukselle. Valiokunnalla ei ole itsenäistä päätösvaltaa, ellei hallitus nimenomaisesti ole valtuuttanut sitä päättämään jostain asiasta.

Hallitus hyväksyy Finnairin vastuullisuustavoitteet ja muut kestävyyteen liittyvät päätökset, jotka ylittävät toimitusjohtajan päätösvallan rajat. Hallitus ohjaa Finnairin vastuullisuustyötä asettamalla tulostavoitteita johtoryhmälle ja toimitusjohtajalle. Finnairin johtoryhmä tiedottaa hallitukselle säännöllisesti Finnairin vastuullisuustavoitteista ja -aloitteista, sekä näiden edistymisestä, ja tarkastusvaliokunta tiedottaa kestävyysraportoinnin tilasta ja prosesseista. Hallituksen jäsenillä on myös mahdollisuus saada neuvontaa ja koulutusta Finnairin omien asiantuntijoiden ja koulutusalustojen kautta.

Johtoryhmä

Finnairin johtoryhmä ja toimitusjohtaja vastaavat liiketoiminnan harjoittamisesta Finnairin arvojen ja toimintaperiaatteiden mukaisesti, sekä kestävyysseikkojen tehokkaasta hallinnoinnista ja merkittävien kestävyysliitännäisten investointien ja resurssien hyväksymisestä. Johtoryhmä osallistuu myös olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien arviointiin osana DMA:ta. Johtoryhmä on vastuussa kestävyystavoitteiden ja prioriteettien asettamisesta hallituksen asettamien tavoitteiden mukaisesti, ja vastuullisuuden ohjausryhmä (Sustainability Leadership Team, SLT) raportoi sille säännöllisesti olennaisista kestävyysseikoista. Johtoryhmä myös tarkastaa ohjausryhmän esittämät keskeiset kestävyysliitännäiset päätökset, tavoitteet sekä aloitteet, ja tarjoaa ohjeistusta. Johtoryhmä, jonka vastuulla on ohjata Finnairia yhtiötason strategian mukaisesti, arvioi säännöllisesti kestävyysliitännäisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien välisiä kompromisseja varmistaakseen, että ne ovat yhdenmukaisia Finnairin pitkän aikavälin tavoitteiden ja kestävyyssitoumusten kanssa ja täyttävät samalla yhtiön strategiset tavoitteet.

Johtoryhmän jäsenet omaavat asiantuntemusta Finnairin olennaisista kestävyysaiheista, vaikutuksista, riskeistä ja mahdollisuuksista nykyisten ja aiempien rooliensa kautta eri yrityksissä, komiteoissa ja hallituksissa. Johtoryhmän jäsenillä on myös mahdollisuus saada neuvontaa ja koulutusta Finnairin omien asiantuntijoiden ja koulutusalustojen kautta.

Vastuullisuuden ohjausryhmä

Vastuullisuuden ohjausryhmä (Sustainability Leadership Team, SLT) koostuu Finnairin johtoryhmän jäsenistä (2025: 6 jäsentä) sekä Finnairin vastuullisuusjohtajasta. SLT vastaa Finnairin kestävyystavoitteiden ja -aloitteiden tarkastelusta, sekä näiden yhdenmukaistamisesta yhtiön yleisen strategian ja liiketoimintatavoitteiden kanssa. SLT raportoi johtoryhmälle kestävyystavoitteiden edistymisestä, käynnissä olevien aloitteiden tilasta sekä olennaisista asioista, jotka vaativat johtoryhmän huomiota tai päätöksiä. SLT vastaa kestävyysliitännäisten toimintaperiaatteiden, aloitteiden ja tavoitteiden kehittämisestä ja hyväksymisestä, ja ehdottaa johtoryhmälle painopistealueita annetun ohjeistuksen perusteella. SLT vastaa myös DMA:n päivittämisestä ja tarkastamisesta, sekä olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien asianmukaisesta hallinnasta.

Liiketoimintayksiköiden johtoryhmät

Liiketoimintayksiköiden johtoryhmät toimivat foorumeina Finnairin eri toiminnoille, kuten Operations, Revenue, Customer, People & Culture, Finance ja Digital Services -yksiköille. Johtoryhmät vastaavat omien vastuullisuustavoitteidensa ja kehitystoimiensa

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

toteuttamisesta päivittäisessä toiminnassaan ja raportoivat edistymisestä ja mahdollisista haasteista SLT:lle.

Työryhmät

Finnairilla on poikkitoiminnallisia työryhmiä, jotka keskittyvät ympäristö-, yhteiskunta- ja hallintoaiheisiin. Työryhmät vastaavat kestävyysaloitteiden ja -mittareiden kehittämisestä ja ehdottamisesta, sekä niiden edistymisen seurannasta. Työryhmät vastaavat myös siitä, että kestävyysaloitteet ja -mittarit ovat käytännöllisiä ja saavutettavissa. Työryhmät raportoivat SLT:lle aloitteiden ja mittareiden edistymisestä ja mahdollisista haasteista, sekä antavat suosituksia.

GOV-2 Yrityksen hallinto-, johtoja valvontaelimille toimitettavat tiedot ja niiden käsittelemät kestävyysseikat

Johtoryhmä tiedottaa hallitusta ja sen tarkastusvaliokuntaa vähintään neljännesvuosittain kestävyyteen ja kestävyysraportointiin liittyvistä aiheista. Tiedotustilaisuuksien tarkoituksena on varmistaa, että olennaisiin kestävyysseikkoihin liittyvät hallinto-, riskinhallinta- ja säännösten noudattamista koskevat menettelyt ovat asianmukaisesti järjestetty ja linjassa vastuullisuustavoitteiden kanssa. SLT tiedottaa säännöllisesti johtoryhmää varmistaakseen kestävyystavoitteiden edistymisen ja riittävän resurssiallokaation. SLT valmistelee aineiston, jonka johtoryhmä esittelee hallitukselle. SLT kokoontuu vähintään neljännesvuosittain tarkastelemaan edistymistä vastuullisuustavoitteiden saavuttamisessa ja tekee tarvittaessa mukautuksia painopisteisiin ja tavoitteisiin. Lisätietoja löytyy kohdasta *GOV-5 Kestävän kehityksen raportointiin liittyvä riskienhallinta ja sisäinen valvonta*.

Hallitukselle, tarkastusvaliokunnalle ja johtoryhmälle esitettiin raportointikauden 2025 aikana tarkastettavaksi ja hyväksyttäväksi seuraavat kestävyysaiheet:

- Ympäristö- ja energiatehokkuuspolitiikan päivitys
- Kestävyysraportin valmistelu ESR-standardien mukaisesti, ja tähän liittyvä riskienhallinta ja sisäiset kontrollit
- Energiasiirtymä ja hiilestä irtautumisen tiekartta
- Valittujen sisäisten kestävyysmittareiden tarkastelu neljännesvuosittain
- Ihmisoikeuksia koskeva huolellisuusvelvoiteprosessi
- Arvoketjun riskienhallinta
- Tietosuoja-aiheet

GOV-3 Kestävyyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin

Finnairin kannustinjärjestelmien tavoitteena on edistää tuloksellisuutta Finnairin strategisten tavoitteiden saavuttamisen tueksi. Hallitus asettaa toimitusjohtajalle ja muille johtoryhmän jäsenille tulostavoitteet. Pitkän aikavälin kannustinohjelman tarkoituksena on sitouttaa johto sovittamalla johdon etu yhteen osakkeenomistajien etujen kanssa. Toimitusjohtajan ja muiden johtoryhmän jäsenten lyhyen aikavälin kannustinjärjestelmässä (STI) tavoitteet asetetaan vuosittain, ja ne sisältävät valikoidut taloudellisiin, operatiivisiin, henkilöstöön, asiakkaisiin tai ympäristöön liittyvät tavoitteet.

Vuonna 2025 hallitus päätti uusimmasta pitkän aikavälin kannustinohjelmasta vuosille 2025–2027. Vuosien 2025–2027 ohjelmaan oikeutettujen työntekijöiden määrä on 75. Vuosien 2025–2027 ohjelmaan sisältyvät kestävyysmittarit ovat hiilidioksidipäästöt liikevaihto tonnikilometriä kohti (CO_2/RTK) ja työntekijöiden sitoutuneisuusindeksi. Kummankin mittarin painotus on 10 %.

CO_2/RTK on yleisesti käytetty polttoainetehokkuuden mittari, joka ilmaisee hiilidioksidipäästöt myytyä tonnikilometriä kohden. Mittari kertoo, kuinka paljon hiilidioksidipäästöjä per matkustaja- ja rahtitonni syntyy jokaista lennettyä kilometriä kohden. Matalampi CO_2/RTK-arvo merkitsee suurempaa polttoainetehokkuutta ja pienempää ympäristövaikutusta, kun taas korkeampi arvo merkitsee päinvastaista. Lisätietoa työntekijöiden sitoutuneisuusindeksistä löytyy kohdasta *S1-5 Tavoitteet, jotka liittyvät olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen sekä olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan*.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

GOV-4 Selvitys kestävyyttä koskevasta due diligence -prosessista

Due diligence -prosessin keskeiset osatekijät	Kohdat kestävyysraportissa
Due diligence -prosessin sisällyttäminen hallintoon, strategiaan ja liiketoimintamalliin	ESRS 2; GOV-1, GOV-2, GOV-3, SBM-3 Topical standards: S1-1, S2-1, S3-1, S4-1, G1-1
Vuorovaikutus vaikutusten kohteena olevien sidosryhmien kanssa kaikissa due diligence -prosessin keskeisissä vaiheissa	ESRS 2; GOV-2, SBM-2, IRO-1 Topical standards: S1-2, S2-2, S3-2, S4-2
Haitallisten vaikutusten tunnistaminen ja arviointi	ESRS 2; IRO-1, SBM-3
Toimien toteuttaminen kyseisten haitallisten vaikutusten torjumiseksi	Topical standards: E1-3, E4-3, E5-2, S1-4, S2-4, S3-4, S4-4, G1-2, G1-3
Kyseisten toimien tuloksellisuuden seuranta ja viestintä	Topical standards: E1-5, E4-4, E4-5, E5-3, S1-5, S2-5, S3-5, S4-5, G1-3

GOV-5 Riskienhallinta ja sisäinen valvonta kestävyysraportoinnin osalta

Hallitus on ylin kestävyysraportointiprosessia valvova elin ja se on delegoinut osan tehtävistään tarkastusvaliokunnalleen, erityisesti vastuun valvoa kestävyysraportoinnin laatua ja eheyttä, sekä siihen liittyvän sisäisen valvonnan ja riskienhallintajärjestelmien toimivuutta. Valiokunta kokoontuu neljännesvuosittain ja raportoi työstään hallitukselle.

Kestävyysraportointiin liittyvän riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan toimivuutta uuden raportointidirektiivin valossa arvioitiin vuonna 2024. Tunnistetut riskit liittyivät mahdollisiin tietosiiloihin, jotka voisivat vaikuttaa raportoinnin ajantasaisuuteen ja kattavuuteen, sisäisen valvonnan ja johdon hyväksynnän mahdolliseen puutteeseen kestävyysraportoinnissa sekä mahdollisesti epäselviin rooleihin ja vastuisiin kestävyystietojen omistajuuden osalta. Näiden riskien käsittelemiseksi luotiin kestävyysraportoinnin sisäinen hallintomalli, jossa määritellään yksityiskohtaisesti asianomaisten toimijoiden roolit ja vastuut sekä varmistetaan, että oikeat toimijat osallistuvat raportointiprosessiin oikeaan aikaan ja oikealla tasolla.

Talousyksikön konsernilaskenta vastaa Finnairin taloudellisten ja kestävyystietojen asianmukaisesta ja oikea-aikaisesta raportoinnista sekä asiaankuuluvien raportointivaatimusten noudattamisesta. Konsernilaskenta valvoo tietojen keräämistä ja vastaa raporttien laatimisesta ja julkaisemisesta sekä fasilitoi varmennusprosessia. Konsernilaskennan tukena ovat Finnairin liiketoimintayksiköt, jotka vastaavat raportoitavien tietojen ja tietopisteiden tuottamisesta sekä sisäisten prosessien kehittämisestä vastatakseen raportointi- ja analytiikkavaatimuksiin. Finnairin Vastuullisuus-tiimi, joka koostuu asiantuntijoista ja jota johtaa Finnairin vastuullisuusjohtaja, tarjoaa asiantuntemusta kestävyysraportoinnin tueksi ja tukee liiketoimintayksiköitä varmistamalla yhdenmukaisuuden ESRS-tiedonantovaatimusten kanssa.

Konsernilaskenta raportoi hallituksen tarkastusvaliokunnalle kestävyysraportoinnin edistymisestä, riskienhallinnasta ja sisäisestä valvonnasta.

SBM-1 Strategia, liiketoimintamalli ja arvoketju

Finnairin merkittävimpiin tuote- ja palveluryhmiin kuuluvat matkustaja- ja rahtikuljetukset Euroopassa, Pohjois-Amerikassa, Aasiassa ja Lähi-idässä. Lisäksi Finnair tarjoaa valmismatkoja Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab -tuotemerkin alla (jäljempänä "Aurinkomatkat"). Raportointikauden aikana ei tapahtunut merkittäviä muutoksia tuote- ja palveluryhmien, markkinoiden tai asiakasryhmien osalta, eikä Finnairin tuotteita tai palveluita ollut kielletty millään markkinoilla. Finnairin oma työvoima sijaitsee pääosin Suomessa. Finnairilla on työntekijöitä myös Virossa, Etelä-Koreassa ja Japanissa, minkä lisäksi Finnairilla on useita ulkomailla työskenteleviä työntekijöitä. Yksityiskohtainen kuvaus Finnairin omasta työvoimasta löytyy kohdasta *S1 Oma työvoima*.

Maantieteellinen alue	Finnair työntekijöiden lukumäärä
Eurooppa	5 481
Aasia	195
Pohjois-Amerikka	7
Etelä-Amerikka	0
Oseania	1
Afrikka	0

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Finnair on sitoutunut parantamaan suorituskykyään kaikilla olennaisilla kestävyyden osa-alueilla hallitsemalla tehokkaasti ympäristö- ja yhteiskunnallisia vaikutuksiaan poikkihallinnollisen yhteistyön ja sidosryhmien osallistamisen avulla. Näitä pyrkimyksiä tukevat yhtiön taloudellinen kestävyys ja jatkuva liiketoiminnan kehittäminen, jotka ovat välttämättömiä pitkän aikavälin kestävän arvon tuottamiseen tarvittavien investointien mahdollistamiseksi.

Finnairin merkittävin ympäristövaikutus ovat sen lentokoneiden aiheuttamat suorat päästöt, eli Scope 1 -päästöt. Finnair toimitti vuonna 2024 päästövähennystavoitteensa vahvistettavaksi osana Science Based Targets -aloitetta (SBTi). Pariisin ilmastosopimuksen ja SBTi:n vaatimusten mukaisesti Finnairin tavoitteena on vähentää lentojensa päästöintensiteettiä 34,5 % vuoteen 2033 mennessä, vuoden 2023 lähtötilanteeseen verrattuna. SBTi:n vaatimusten mukaisesti Finnair keskittyy vähentämään oman toimintansa suoria päästöjä. Tämä edellyttää merkittäviä toimenpiteitä uusiutuvan lentopolttoaineen (Sustainable Aviation Fuel, SAF) käytön lisäämiseksi, Finnairin laivaston uusimiseksi ja toiminnan tehokkuuden parantamiseksi. Nämä toimenpiteet edellyttävät merkittäviä investointeja ja korostavat taloudellisen kehityksen merkitystä muutoksen edellytyksenä. Lisäksi tarvitaan yhteistyötä ja molemminpuolista osallistumista yhdessä sidosryhmien, kuten tavarantoimittajien, lentoasemien, lainsäätäjien, hallitusten ja asiakkaiden kanssa, jotta tarvittava systeeminen muutos voidaan toteuttaa.

Finnair tunnistaa näihin toimenpiteisiin liittyvän erilaisia epävarmuustekijöitä ja riskejä. Tällaisia ovat erityisesti SAF:n saatavuus ja hintakehitys, modernien lentokoneiden hankinta ja sääntely. Nämä tekijät aiheuttavat mahdollisia haasteita, jotka voivat vaikuttaa Finnairin suunnitelmiin.

Finnair on sitoutunut suojelemaan ilmasiltaa yhdestä maailman pohjoisimmista lentoliikenteen solmukohdista maailmalle, ja tunnistaa ilmailun tärkeän roolin sosiaalisen yhteenkuuluvuuden, yhteyksien ja sisämarkkinoille pääsyn varmistamisessa. Finnair tunnistaa kuitenkin myös ilmailusta aiheutuvien päästöjen roolin globaalin ilmastonmuutoksen aiheuttajana, mikä edellyttää toimia ja sitoutumista Finnairin hiilijalanjäljen pienentämiseen. Nämä toimet ovat tarpeellisia myös varmistettaessa, että lentoliikenteen ihmisille ja yrityksille tarjoamien hyötyjen saatavuus voi jatkua tulevaisuudessa.

Finnairin toiminnalla on myös olennainen vaikutus sosiaaliseen kestävyyteen, joka koskettaa Finnairin omaa työvoimaa, arvoketjun työntekijöitä, vaikutuksen kohteena olevia yhteisöjä ja asiakkaita. Finnair on sitoutunut varmistamaan työntekijöidensä ja asiakkaidensa terveyden ja turvallisuuden sekä edistämään tasa-arvoa, syrjimättömyyttä ja monimuotoisuutta työpaikalla ja kaikessa vuorovaikutuksessa asiakkaiden, kumppaneiden ja muiden sidosryhmien kanssa. Finnair keskittyy jatkossakin yrityskulttuurinsa kehittämiseen ja investoi työntekijöihinsä parantaakseen sitoutumista ja osaamista, sekä työntekijä- ja asiakaskokemusta. Finnair kehittää ymmärrystään ihmisoikeusriskeistä arvoketjussaan sekä niissä yhteisöissä, joissa se toimii. Tämä kattaa myös

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

ympäristöriskien ymmärtämisen, sillä niillä voi olla merkittäviä ihmisoikeusvaikutuksia ilmastonmuutoksen pahenemisen, pilaantumisen, biologisen monimuotoisuuden vähenemisen ja vesivarojen hupenemisen muodossa.

Finnair julkaisi tammikuussa 2025 verkkosivuillaan Ihmisoikeussitoumuksensa. Sitoumus perustuu YK:n yrityksiä ja ihmisoikeuksia koskeviin ohjaaviin periaatteisiin sekä OECD:n monikansallisia yrityksiä koskeviin toimintaohjeisiin. Sitoumus sisältää ihmisoikeussitoumuksen ja kuvauksen ihmisoikeuksia koskevasta huolellisuusvelvoiteprosessista, joka on integroitu sisäisen valvonnan viitekehykseen. Huolellisuusvelvoiteprosessi kattaa mahdollisten ja todellisten ihmisoikeusriskien tunnistamisen ja arvioinnin oman työvoiman, arvoketjun työntekijöiden, vaikutuksen kohteena olevien yhteisöiden sekä kuluttajien ja loppukäyttäjien osalta. Prosessi kattaa myös toimenpiteet tunnistettujen riskien ehkäisemiseksi ja lieventämiseksi, asianmukaiset korjaustoimenpiteet ja valitusmekanismit, sidosryhmien osallistamisen sekä edistymisen seurannan ja siitä viestimisen. Tämä työ edellyttää jatkuvaa sisäisten resurssien kohdistamista, jotta sidosryhmiin kohdistuvia olennaisia riskejä Finnairin omassa toiminnassa sekä arvoketjussa voidaan tunnistaa ja arvioida, ja asianmukaisia huolellisuusvelvoiteprosesseja kehittää ja juurruttaa hallintorakenteisiin ja päivittäiseen toimintaan. Huolellisuusvelvoiteprosessi on luonteeltaan iteratiivinen, joten Finnair parantaa jatkuvasti lähestymistapaansa ja viestii edistymisestä ulkoisesti, esimerkiksi vuosittain julkaistavassa kestävyysraportissaan.

Liiketoimintamalli ja arvoketju

Finnairin liiketoimintamalli perustuu sen globaalin reittiverkoston ja kotikentän, Helsinki-Vantaan lentoaseman, välisiin yhteyksiin Eurooppaan, Pohjois-Amerikkaan, Aasiaan ja Lähi-itään. Finnairin jäsenyys **one**world-allianssissa sekä Siberian Joint Business ja Atlantic Joint Business -yhteishankkeissa laajentaa Finnairin globaalia verkostoa, luoden tehokkuutta ja kuluttajahyötyjä. Finnairin yhteisyritys Nordic Regional Airlines Oy, Norra, operoi Finnair Aircraft Finance Oy:ltä ostoliikennesopimuksella vuokrattua 24:n koneen laivastoa Finnairin verkoston palvelemiseksi. Danish Air Transport omistaa 60 % Norran ruotsalaisen holdingyhtiön Nordic Regional Airlines AB:n osakkeista ja Finnair omistaa loput 40 %.

Finnairin pääasiallisia tulonlähteitä ovat lentolippujen myynti, lisäpalvelut, matkapalvelut ja Finnair Cargo -rahtikuljetukset. Oman toimintansa kannalta Finnairin kriittisin omaisuuserä on sen laivasto. Muita keskeisiä tuotantopanoksia ovat Finnairin omistamat kiinteistöt, huoltomateriaalit ja -laitteet sekä lentopolttoaine, joka on laivaston toiminnan edellytys. Finnair ylläpitää toimintaansa ja tuottaa palveluitaan ja tuotteitaan investoimalla omaan työvoimaansa, joka työskentelee lentotoiminnan, tekniikan, maahuolinnan, rahdin, catering- ja asiakaspalvelun sekä erilaisten asiantuntijatehtävien parissa. Finnair hankkii myös tiettyjä tärkeitä operatiivisia palveluja strategisilta kumppaneiltaan. Tällaisia ovat esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoaseman maahuolintapalvelut, rahtiterminaalipalvelut, moottori- ja komponenttipalvelut sekä IT-palvelut.

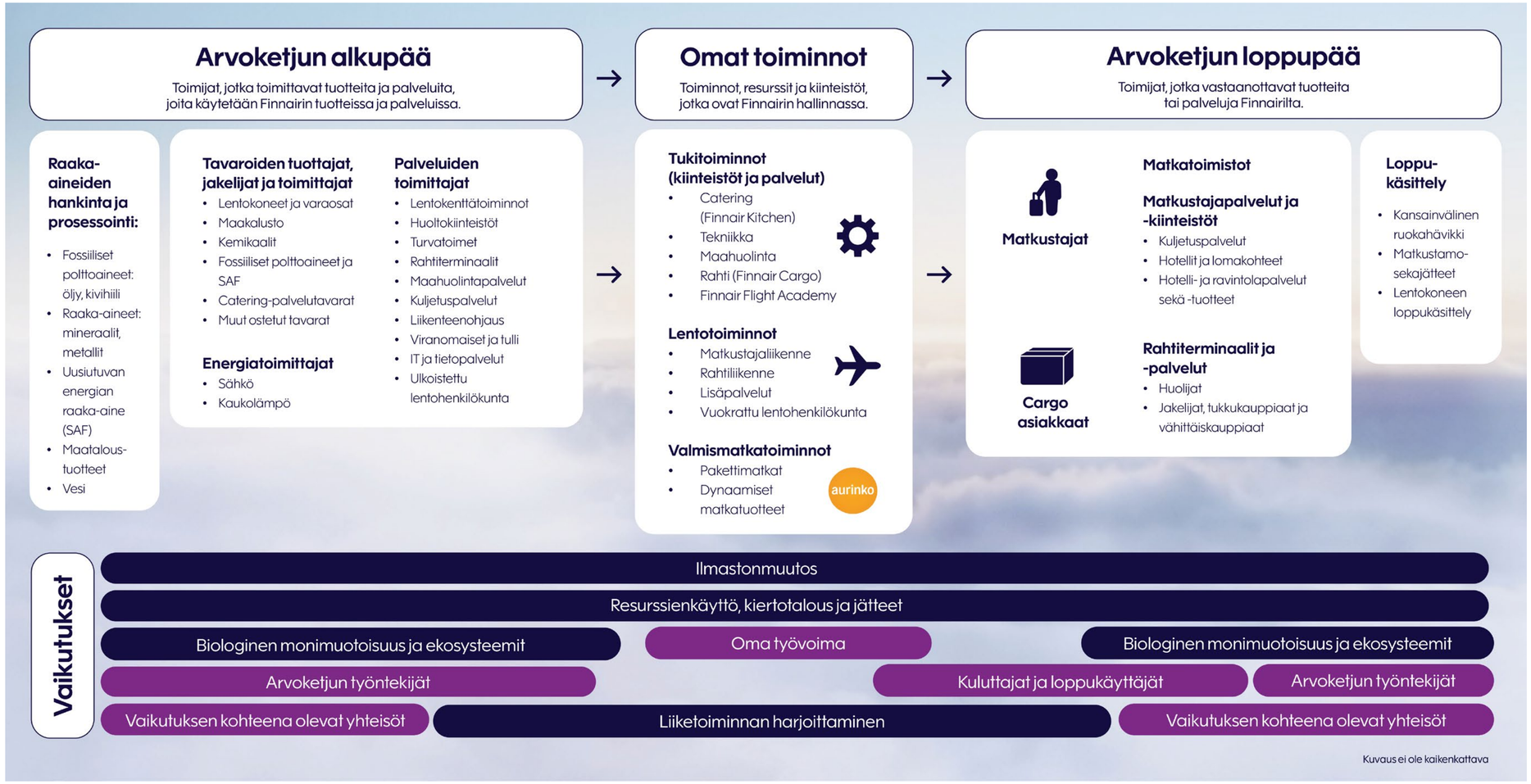
Finnair hankkii lentokoneensa lentokonevalmistajilta ja lentokoneita vuokraavilta tahoilta. Finnair hankkii liikennöintiinsä tarvittavan lentopolttoaineen suorilla määräaikaisilla ostoilla polttoainetoimittajilta ja jälleenmyyjiltä. Finnair suojaa polttoaineostojaan hallituksen asettaman suojauspolitiikan puitteissa. Lisäksi vapaaehtoista SAF:ia hankitaan spot-ostoilla, joissa polttoainetta ostetaan markkinahintaan, eli ei ennalta sovituilla sopimuksilla. Finnair noudattaa myös SAF-mandaatteja määräaikaisten polttoainesopimustensa kautta.

Työvoimansa osalta Finnair työllistää pääasiassa omia työntekijöitä, joista suurin osa työskentelee Suomessa. Finnairilla on myös vuokrattua matkustamohenkilökuntaa, jonka jäseniä pidetään kestävyysraportointistandardien määritelmän mukaan omaan työvoimaan kuuluvina muina kuin työsuhteisina työntekijöinä. Yksityiskohtainen kuvaus Finnairin omasta työvoimasta löytyy kohdasta *S1 Oma työvoima*.

Aineellisina tuotoksina Finnair tuottaa asiakkailleen arvoa matkustajakuljetusten, lisäpalveluiden, ja Aurinkomatkat-pakettimatkojen muodossa sekä logistiikkakuljetuspalveluina Finnair Cargon asiakkaille. Pörssiyhtiönä Finnair tuottaa arvoa myös sijoittajille ja osakkeenomistajille. Finnairin arvoketjun alku- ja loppupäät, sekä Finnairin ja sen olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien sijainti arvoketjussa on esitetty kuvaajassa seuraavalla sivulla.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Finnairin arvoketju ja olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien sijainti



Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

SBM-2 Sidosryhmien edut ja näkemykset

Sidosryhmä	Miten vuorovaikutus on järjestetty?	Mikä on vuorovaikutuksen tarkoitus?	Miten vuorovaikutuksen tulokset huomioidaan?
Oma työvoima	• Yhteistyö työsuojeluvaltuutettujen ja luottamusmiesten kanssa • Yhteistyö johtokuntaan kuuluvien henkilöstön edustajien kanssa • Yksikkö- ja tiimipalaverit, Townhall -kokoukset, puolivuosittaiset Finnair Voice -kyselyt	• Työntekijöiden intressien ja näkemysten sisällyttäminen päätöksentekoon ja johtamiseen • Ammatillisen kasvun tukeminen • Palaute ja keskustelu työntekijöille olennaisista aiheista työn, hyvinvoinnin, sekä terveyden ja turvallisuuden osalta	• Omaan työvoimaan liittyvien toimintaperiaatteiden ja -suunnitelmien muokkaaminen tai luominen, esim. Finnairin One Crew henkilöstöpolitiikka, työsuojelun toimintaohjelma
Asiakkaat, kuluttajat ja loppukäyttäjät	• Asiakaspalvelukanavat, -palaute ja -kyselyt • Finnair Customer Community -yhteisö, Aurinkoheimo-yhteisö, Finnair Plus -tapahtumat • Finnairin viralliset sosiaalisen median kanavat	• Palautteen hyödyntäminen palvelu- ja tuotekehityksessä • Asiakkaiden avustaminen matkan aikana • Palaute ja keskustelu asiakkaita koskevista asioista	• Uusien ominaisuuksien kehittäminen tuotteisiin ja palveluihin, sekä palvelumuotoilu • Sisäinen viestintä, esim. ohjeistukset, koulutukset, tiedotuskampanjat
Toimittajat ja arvoketjun työntekijät	• Sopimusneuvottelut ja sopimuksienhallinta • Toimittajan eettiset toimintaohjeet • Toimittajaseulonta, -kyselyt ja auditoinnit	• Tehokkaan yhteistyön varmistaminen • Eettisten toimintaohjeiden noudattamisen varmistaminen • KYC- ja riskienhallintamenettelyjen suorittaminen	• Kestävyysriskien huomioiminen toimittajien seulonnassa • Tietämyksen parantaminen olemassa olevien ja potentiaalisten toimittajien vastuullisuudesta
Vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt	• Ulkoinen viestintä lehdistötiedotteiden, sosiaalisen median ja verkkosivuston kautta • Yhteistyö Destination Management Company (DMC) -yhtiöiden, hotellikumppanien ja alueellisten organisaatioiden kanssa • Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteistyöryhmä lentomelun hallintaan	• Tiedon tarjoaminen yhteisoille ja palautteen vastaanottaminen • Finnairin toiminnan edellytysten varmistaminen kohdemaiden ja -kaupunkien alueella • Paikallisten saannoksien noudattaminen	• Kestävän matkailun koulutus ja osallistuminen yhteisökehityshankkeisiin Aurinkomatkojen rantalomakohteissa • Melutason tarkkailu ja liikennesuunnittelu Helsinki-Vantaan lentoasemalla

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Sidosryhmä	Miten vuorovaikutus on järjestetty?	Mikä on vuorovaikutuksen tarkoitus?	Miten vuorovaikutuksen tulokset huomioidaan?
Sijoittajat	• Vuosi-, puolivuotis- ja osavuosikatsaukset, pörssi- ja lehdistötiedotteet • Yhtiökokoukset sekä muut sijoittajien, analyytikoiden ja median tapaamiset • ESG-luokitukset	• Ajantasaisen ja tarkan tiedon tarjoaminen osakkeenomistajille ja sijoittajille • Olemassa olevien sidosryhmien ja sijoittajien sitouttaminen ja palautteen vastaanottaminen • Uusien sijoittajien hankkiminen	• Sijoittajien ja osakkeenomistajien näkemysten sekä markkinatrendien huomioiminen päätöksenteossa • ESG-tietojen saatavuuden lisääminen osallistumalla ESG-luokituksiin ja julkaisemalla Kestävyysraportti
Viranomaiset, lainsäätäjät ja hallitus	• Vuoropuhelu paikallisten, kansallisten, EU-tason viranomaisten ja hallitusten, sekä Suomen ja kohde- ja/tai ylilentomaiden viranomaisten kanssa	• Asiaankuuluvan sääntelyn noudattaminen, toiminnan ja raportoinnin sopeuttaminen • Finnairin näkemysten edistäminen ja vaikuttaminen päätöksentekijöihin sekä lainsäätäjiin	• Sopeutukset ja muutokset toimintatapoihin sekä raportointikäytäntöihin, joilla varmistetaan säädösten noudattaminen.
Kumppanuudet, allianssit, yhdistykset ja T&K-yhteistyö	• IATA ja A4E -jäsenyydet, SMAL-jäsenyys ja osallistuminen Vastuullisen matkailutyöryhmään • Jäsenyys **one**world Alliance -liittoumassa, sekä Joint Business -yhteishankkeissa • Yhteistyö Finavian, koulutuslaitosten ja yritysten kanssa	• Tiedon ja parhaiden käytäntöjen jakaminen • Teknologisten innovaatioiden mahdollistaminen teollisuusalan yhteistyön kautta (esim. uusiutuvat polttoaineet, lentokonetekniikan kehitys) • Teollisuusalan kestävyystavoitteiden yhteensovittaminen	• Linjanveto yhtenäiseen vaikuttamistyöhön ja aloitteisiin
Julkinen yhteisö ja media	• Ulkoinen viestintä lehdistötiedotteiden, konferenssien, haastattelujen ja tapahtumien kautta • Viestintä sosiaalisen median kanavien ja verkkosivuston kautta • Finnair Media Desk	• Ajantasaisen ja tarkan tiedon tarjoaminen tiedotusvälineille ja julkiselle yleisölle • Asiakasviestinnän vahvistaminen häiriötilanteissa • Avoimen ja selkeän vastuullisuustiedon tarjoaminen	• Sisäisen ohjeistuksen kehittäminen vastuullisuusviestintää varten
Kansainväliset ja voittoa tavoittelemattomat yritykset	• CoP-raportointi (Communication on Progress), CDP-raportointi (Carbon Disclosure Project), SBTi -aloitteen sitoumus • Yhteistyö Maailman luonnonsäätiön (WWF), UNICEFin, Suomen Punaisen Ristin, Syöpäjärjestöjen, Suomen Invalidiliiton, All For Blue -järjestön ja Green Key:n kanssa	• Viestintä toimista ympäristövaikutusten vähentämiseksi ja sosiaalisen vastuullisuuden edistämiseksi • Tiedon ja parhaiden käytäntöjen jakaminen • Ihmisoikeuksien tukeminen, katastrofiapu, villieläinten suojelu, kestävyysyhteistyöhankkeet	• SBTi-tavoitteen asettaminen vuodelle 2033 • Osallistuminen hyväntekeväisyyskampanjoihin

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Finnair arvioi jatkuvasti keskeisten sidosryhmiensä näkemyksiä ja on valmis mukauttamaan toimintaansa ja strategiaansa muuttuvien ulkoisten odotusten mukaisesti. Kuvaus siitä, miten Finnairin keskeisten sidosryhmien intressit ja näkemykset otettiin huomioon osana DMA-prosessia, löytyy kohdasta *IRO-1 Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista*. Finnairin hallitukselle ja sen valiokunnille, johtoryhmälle ja SLT:lle tiedotetaan säännöllisesti keskeisten sidosryhmien näkemyksistä ja eduista osana tiedotustilaisuuksia, kuten kuvattu kohdassa *GOV-2 Yrityksen hallinto-, johto- ja valvontaelimille toimitettavat tiedot ja niiden käsittelemät kestävyysseikat*.

SBM-3 Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa

Tunnistetut olennaiset kestävyysseikkat	Tyyppi
E1 Ilmastonmuutos: Ilmastonmuutoksen hillintä	
Kasvihuonekaasupäästöt omassa toiminnassa (Scope 1 ja 2)	Kielteinen vaikutus
Kasvihuonekaasupäästöt arvoketjussa (Scope 3)	Kielteinen vaikutus
Muut kuin CO_2-päästöt	Kielteinen vaikutus
Sääntelyvelvoitteiden lisääntymisen riski	Riski
Fossiilittomaan ilmailuun siirtymisen riskit	Riski
Sakkojen ja oikeudenkäyntien lisääntymisen riski	Riski
Maineen menettämisen ja markkinakysynnän vähenemisen riski	Riski
Kestävien käytäntöjen ennakoiva käyttöönotton Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi	Mahdollisuus
Pääoma- ja tulolähteiden sekä kustannussäästöjen lisääminen kestävyyden avulla	Mahdollisuus
Yhteistyö arvoketjussa	Mahdollisuus
E1 Ilmastonmuutos: Energia	
Lentoliikenteen polttoaine- ja energiankulutus	Kielteinen vaikutus
Investoinnit edistykselliseen teknologiaan ja huoltokäytäntöihin	Mahdollisuus
E1 Ilmastonmuutos: Ilmastonmuutokseen sopeutuminen	
Toiminta ilmastonmuutoksen vaikutuksille alttiilla alueilla	Riski

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tunnistetut olennaiset kestävyysseikkat	Tyyppi
E4 Biologinen monimuotisuus ja ekosysteemit: Biologisen monimuotoisuuden vähenemisen suorat vaikutustekijät	
Uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainetuotannon kielteiset vaikutukset	Kielteinen vaikutus
Uusiutuvien raaka-aineiden tarjonnan sääntely ja SAF-tuotannon läpinäkyvyys	Riski
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous: Resurssien sisäänvirtaukset, mukaan lukien resurssien käyttö	
Primaariresurssien käyttö ja luonnonvarojen ehtyminen	Kielteinen vaikutus
Primaariresurssien tarpeen vähentäminen	Mahdollisuus
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous: Jäte	
Jätteen syntyminen ja kierrättämättömyys	Kielteinen vaikutus
S1 Oma työvoima: Työolot	
Vuorotyön ja altistus- ja kuormitustekijöiden vaikutus työntekijöihin	Kielteinen vaikutus
Työntekijöiden terveyden, hyvinvoinnin ja motivaation edistäminen	Myönteinen vaikutus
Lakkojen ja muiden työhön liittyvien häiriöiden riski	Riski
Vahva työnantajabrändi	Mahdollisuus
Joustavat ja paikalliset työehtosopimukset	Mahdollisuus
S1 Oma työvoima: Yhdenvertainen kohtelu ja yhtäläiset mahdollisuudet kaikille	
Inklusiivinen työympäristö, joka edistää työntekijöiden terveyttä, hyvinvointia ja motivaatiota	Myönteinen vaikutus
Urakehitys koulutuksen ja taitojen kehittämismahdollisuuksien kautta	Myönteinen vaikutus
S2 Arvoketjun työntekijät: Työolot, yhdenvertainen kohtelu ja yhtäläiset mahdollisuudet kaikille sekä muut työhön liittyvät oikeudet	
Työoloihin ja tasa-arvoon liittyvät kielteiset ihmisoikeusvaikutukset toimitusketjussa ja ulkoistetuissa toiminnoissa	Kielteinen vaikutus
Parempi toimittajaviestintä ja vastuullinen hankinta	Myönteinen vaikutus
Lakkojen ja muiden työhön liittyvien häiriöiden riski arvoketjussa	Riski

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tunnistetut olennaiset kestävyysseikkat	Tyyppi
S3 Vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt: Yhteisöjen taloudelliset, sosiaaliset ja sivistykselliset oikeudet	
Vaikutus liikaturismiin	Kielteinen vaikutus
Oman lentotoiminnan aiheuttama melusaaste	Kielteinen vaikutus
Suomen alueellisen kehityksen, kulttuurivaihdon, diplomatian ja kansojen välisen yhteistyön edistäminen	Myönteinen vaikutus
Taloudellisen toiminnan edistäminen ja työpaikkojen luominen paikallisyhteisöissä ja ulkomailla	Myönteinen vaikutus
Tiukemman melusääntelyn riski	Riski
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät: Kuluttajien ja/tai loppukäyttäjien sosiaalinen inkluusio	
Esteettömyyden ja saavutettavuuden puutteesta johtuva syrjinnän kokemus	Kielteinen vaikutus
Kielteiset vaikutukset liittyen epämääräiseen tai vääristyneeseen kestävyysviestintään ja SAF-markkinointiin	Kielteinen vaikutus
Läpinäkyvä kestävyysviestintä ja SAF-markkinointi	Mahdollisuus
Kielteiset vaikutukset liittyen täsmällisyyteen	Kielteinen vaikutus
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät: Tietoihin liittyvät kuluttajiin ja/tai loppukäyttäjiin kohdistuvat vaikutukset	
Henkilötietoturvan loukkauksiin liittyvät kielteiset vaikutukset	Kielteinen vaikutus
Tietoturvaloukkausten riski	Riski
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät: Kuluttajien ja/tai loppukäyttäjien henkilökohtainen turvallisuus	
Asiakkaiden terveyteen ja turvallisuuteen liittyvät kielteiset vaikutukset	Kielteinen vaikutus
Ihmiskaupan riski	Kielteinen vaikutus
G1 Liiketoiminnan harjoittaminen: Yrityskulttuuri, väärinkäytösten paljastajien suojelu sekä korruptio ja lahjonta	
Laiton villieläinkauppa	Kielteinen vaikutus
Epäeettinen liiketoiminta ja periaatteiden rikkomiset	Kielteinen vaikutus
Riski epäeettisen liiketoiminnan ja periaatteiden rikkomisen aiheuttamasta mainehaitasta	Riski
Yhteiskuntasuhteiden hallinta	Mahdollisuus
G1 Liiketoiminnan harjoittaminen: Suhteet tavaran- ja palveluntoimittajiin, mukaan lukien maksukäytännöt	
Ensisijainen kumppani hyvän ja oikeudenmukaisen toimittajasuhteiden hallinnan avulla	Mahdollisuus

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Yksityiskohtainen kuvaus tunnistetuista olennaisista vaikutuksista, riskeistä ja mahdollisuuksista sekä niiden vaikutuksesta Finnairin strategiaan ja liiketoimintamalliin on esitetty aihekohtaisten standardien yhteydessä: *E1 Ilmastonmuutos, E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit, E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous, S1 Oma työvoima, S2 Arvoketjun työntekijät, S3 Vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt, S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät, G1 Liiketoiminnan harjoittaminen*.

Olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamisprosessia koskeva selvitys löytyy kohdasta *IRO-1 Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista*.

Finnair ei ole raportointikauden aikana laatinut kattavaa laadullista tai määrällistä analyysia strategiansa ja liiketoimintamallinsa kestävyydestä tai kyvystä vastata kaikkiin tunnistettuihin vaikutuksiin ja riskeihin tai hyödyntää kaikkia tunnistettuja mahdollisuuksia. Carbon Disclosure Project -raportoinnin (CDP) avulla Finnair on kuitenkin kehittänyt ymmärrystä siitä, miten sen toiminta kestää tiettyjä ilmastonmuutokseen liittyviä vaikutuksia ja riskejä, ja miten se pystyy hyödyntämään aiheeseen liittyviä mahdollisuuksia. CDP-raportointi vastaa TCFD:n suosituksiin koskien ilmastoon liittyvien riskien ja mahdollisuuksien raportointia. Katso erittely kohdassa *E1-1 Siirtymäsuunnitelma osana liiketoimintastrategiaa ja taloussuunnittelua*. Työtaistelutoimista aiheutuneiden kustannusten erittely on esitetty kohdassa S1-4 Työehtosopimusneuvottelut. Muiden tunnistettujen olennaisten riskien ja mahdollisuuksien osalta Finnair ei ole arvioinut raportointikauden taloudellisia vaikutuksia taloudelliseen asemaansa, tulokseensa tai kassavirtoihin, tai arvioinut mahdollisia olennaisia oikaisuja omaisuuseriin tai velkoihin seuraavalla tilikaudella, koska tässä vaiheessa kestävyysriskien ja -mahdollisuuksien taloudellisten vaikutusten ennustamiseen ja kvantifiointiin liittyy epävarmuustekijöitä.

Kestävyysraportissa ei ole raportoitu yhteisökohtaisia tietoja; kaikki olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet kuuluvat kestävyysraportointistandardien tiedonantovaatimusten piiriin.

IRO-1 Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista

Kestävyysvaikutusten ja -riskien tunnistamis-, arviointi- ja hallintaprosessi on integroitu Finnairin yleisiin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmiin, kuten muutkin Finnairille vaikutuksia tai riskejä aiheuttavat aiheet.

Kaksinkertaisen olennaisuuden arviointi

Finnair toteutti kestävyysraportointistandardien vaatimusten mukaisen DMA-prosessin ensimmäisen kerran vuonna 2023. Prosessi koostui kontekstianalyysistä, joka perustui Finnairin aiempiin olennaisuusarviointeihin, julkisiin ja sisäisiin lähteisiin, sidosryhmähaastatteluihin ja -kyselyihin, sisäisiin vaikutusten ja taloudellisen olennaisuuden arviointeihin sekä työryhmäkokouksiin aiheen ympärillä. Prosessissa noudatettiin hallituksen vahvistamia sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan periaatteita ja hallitus vahvisti prosessin tulokset.

Ensimmäisen DMA:n toteuttamisen yksityiskohtainen prosessi on kuvattu tässä osiossa. Finnair on sittemmin kahdesti suorittanut sisäisen tarkastelun vuoden 2023 DMA-tuloksista käyttäen samanlaista olennaisuusarviointimenetelmää kuin ensimmäisessä DMA:ssa. Lopputuloksena syntyneet muutokset hyväksyttiin jälleen hallituksessa.

Vuonna 2024 tehdyn sisäisen tarkastelun seurauksena lentomelua koskevat aiheet siirrettiin kohtaan *S3 Vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt*. Tämän seurauksena E2 Pilaantuminen ei enää ollut olennainen kestävyysseikka, sillä jäljellä olevat pilaantumiseen liittyvät vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet arvioitiin epäolennaisiksi Finnairin omassa toiminnassa ja arvoketjussa. Finnair arvioi jälleen olennaisia kestävyysseikkoja raportointikauden 2025 osalta. Tässä tarkastelussa Finnairin omasta toiminnasta aiheutuvien muiden kuin CO_2 päästöjen kielteiset vaikutukset arvioitiin olennaisiksi osiossa *E1 Ilmastonmuutos*. Scope 1 ja 2 päästöjen kielteiset vaikutukset erotettiin Scope 3 päästöjen kielteisistä vaikutuksista, sillä näitä päästöjä käsitellään täysin eri tavoin. Aiemmin tunnistettu kielteinen vaikutus johtuen liikaturismista ilmastonmuutoksen vaikutuksille alttiilla alueilla määritettiin yhteiskunnalliseksi vaikutukseksi, ja siirrettiin täten osioon *S3 Vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt*, jossa liikaturismin vaikutuksia käsitellään. Ilmastonmuutoksen paheneminen määriteltiin uudelleen taloudelliseksi riskiksi, sillä Finnair saattaa joutua mukauttamaan toimintaansa ja liiketoimintamalliaan ilmastovaikutuksien, kuten äärimmäisten sääilmiöiden ja arvoketjuhäiriöiden, varalta. Ihmisoikeusriskejä koskeva huolellisuusvelvoiteprosessin ja sisäisen valvonnan kehittämisen myötä EU:n yritysvastuudirektiiviin aiemmin liitetty taloudellisen riski katsottiin epäolennaiseksi osion *S2 Arvoketjun työntekijät*

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

osalta. Osiossa *S3 Vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt* kielteiset vaikutukset liittyen liikaturismiin määriteltiin olennaisiksi pohjautuen Finnairin suorittamaan arvioon ihmisoikeusriskeistä sen arvoketjussa, jossa tunnistettiin potentiaaliset ja todelliset vaikutukset yhteisöjen taloudellisiin, sosiaalisiin ja kulttuurillisiin oikeuksiin. Osiossa *S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät* saavutettavuuteen ja syrjimättömyyteen liittyvät myönteiset ja kielteiset vaikutukset yhdistettiin yhdeksi potentiaalisesti kielteiseksi vaikutukseksi, joka johtuu mahdollisesta tuotteiden ja palveluiden saavutettavuuden puutteesta. Lisäksi globaalista pandemiasta aiheutuvaa taloudellista riskiä ei pidetä tällä hetkellä olennaisena, joten se poistettiin. *G1 Liiketoiminnan harjoittaminen* -osioon kuuluva poliittinen vaikuttaminen ja lobbaustoiminta arvioitiin olennaiseksi aiheeksi Finnairille yhteiskuntasuhteiden hallinnasta aiheutuvien potentiaalisten ja todellisten taloudellisten mahdollisuuksien muodossa.

Tarkemmat kuvaukset tunnistetuista olennaisista vaikutuksista, riskeistä ja mahdollisuuksista löytyvät kunkin aihekohtaisen osion yhteydessä.

Kontekstianalyysi ja sidosryhmien osallistuminen

DMA:n kontekstin ja lähtökohtien ymmärtämiseksi suoritettiin kontekstianalyysi. Tavoitteena oli seuloa olennaisimmat kestävyysseikat Finnairin arvoketjussa ja ilmailualalla yleisesti, joihin olennaisimmat vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet liittyvät. Analyysi perustui julkiseen ja sisäiseen aineistoon, mediassa esiintyviin vastuullisuustrendeihin, sääntelyyn, alakohtaisiin viitekehyksiin, sekä alan julkaisuihin ja vertailuarvoihin.

Analyysin perusteella laadittiin alustava luettelo mahdollisesti olennaisista kestävyysseikoista, ja tämän luettelon pohjalta toteutettiin kohdennettuja sidosryhmähaastatteluja ja kyselyitä. Sidosryhmiin kuului työntekijöitä, kuluttajia ja yritysasiakkaita, tavarantoimittajia ja liikekumppaneita, sijoittajia, analyytikkoja ja omistajia, valtion ja/tai kuntien viranomaisia sekä kansalaisjärjestöjä. Sidosryhmien näkemyksiä käytettiin olennaisia vaikutuksia, riskejä ja mahdollisuuksia arvioitaessa.

Kestävyyteen liittyvien vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistaminen

Kontekstianalyysin ja sidosryhmähaastattelujen perusteella tunnistettiin joukko tosiasiallisia ja mahdollisia kielteisiä ja myönteisiä vaikutuksia ihmisiin ja ympäristöön, joihin Finnair on osallisena omien toimintojensa tai liiketoimintasuhteidensa ja arvoketjunsa kautta. Arvoketjun keskeisiä piirteitä tarkasteltiin yleisellä tasolla, sisältäen keskeiset panokset ja tuotokset, keskeiset toimittajatyypit, toimitilat, palvelut ja toiminnassa tarvittavat omaisuuserät. Joidenkin tunnistettujen vaikutusten arvioitiin aiheuttavan riskejä ja mahdollisuuksia ja johtavan taloudellisiin vaikutuksiin lähitulevaisuudessa tai pitkällä aikavälillä. Lisäksi joidenkin riskien ja mahdollisuuksien katsottiin juontuvan sääntelyn kehityksestä, kuten päästöjen vähentämiseen tähtäävästä lainsäädännöstä, joka voi vaikuttaa resurssien saatavuuteen (esim. polttoaineet, kriittiset raaka-aineet) tai vaatia huomattavia pääomamenoja (esim. energiasiirtymä, vähähiilinen teknologia).

Olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien arviointi ja määrittäminen

Tunnistettujen vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien olennaisuus arvioitiin ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin 3. luvussa esitettyjen periaatteiden mukaisesti. Kielteisten ja myönteisten vaikutusten vakavuus (huomioiden vaikutuksen mittakaava, laaja-alaisuus ja kielteisten vaikutusten osalta myös vaikutuksen korjaamattomuuden luonne), riskien ja mahdollisuuksien taloudellisten vaikutusten suuruus, sekä niiden toteutumisen todennäköisyys arvioitiin asteikolla 1–5. Vakavuus-/suuruuspisteiden ja vastaavien todennäköisyyspisteiden tulos muodosti olennaisuuspisteiden kokonaismäärän kullekin kestävyysaiheelle, jonka perusteella tunnistetut kestävyysseikat priorisoitiin. Kaikkien olennaisuuspisteiden mediaaniarvoa käytettiin kynnysarvona yksittäisen kestävyysseikan (vaikutuksen, riskin tai mahdollisuuden) olennaisuuden määrittämiseksi. Finnairin johtoryhmän kanssa pidetyissä validointikokouksissa käytyjen keskustelujen ja analyysien jälkeen vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien olennaisuuspisteisiin tehtiin korjauksia, joiden tuloksena saatiin lopullinen luettelo olennaisista kestävyysaiheista.

E1 Ilmastonmuutoksen osalta Finnair on tehnyt järjestelmällisiä yritystason riskinarviointeja ja skenaariopohjaisia ilmastoriskien arviointeja, ja näitä käytettiin DMA:n tausta-aineistona ilmastoon liittyviä vaikutuksia, riskejä ja mahdollisuuksia tunnistettaessa. Finnairilla on käytössä COSO ERM-kehykseen perustuvan yritysriskienhallintaprosessi (Enterprise Risk Management, ERM), jossa huomioidaan laaja kirjo mahdollisia riskejä, ilmastoon liittyviä riskejä ja niiden mahdollisia merkittäviä taloudellisia

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

vaikutuksia. ERM-prosessissa Finnair noudattaa IATA:n ympäristöarviointiohjelman (IEnvA) vaatimuksia, joiden mukaan kaikki mahdolliset ympäristönäkökohtiin liittyvät ympäristöriskit ja -mahdollisuudet, niiden vaikutukset ja todennäköisyys arvioidaan. Ympäristövaikutuksia koskevassa ERM-prosessissaan Finnair noudattaa sertifioidun ympäristöjohtamisjärjestelmänsä vaatimuksia, joiden mukaan ympäristöriskit ja -mahdollisuudet on arvioitava sekä niiden merkittävyyden että todennäköisyyden kannalta.

Vuonna 2022 tehtiin skenaariopohjainen ilmastoriskien arviointi, joka päivitettiin vuosina 2023 ja 2024. Osana arviointia Finnair tutustui kolmansien osapuolten laatimiin tulevaisuuden ilmastoskenaarioihin, tunnisti niistä aiheutuvat riskit ja mahdollisuudet sekä kehitti mahdollisia sopeutumisstrategioita. Arvioinnin ensimmäisessä vaiheessa tarkasteltiin ulkoista ympäristöä, jossa keskeisiä tekijöitä olivat ilmaston lämpeneminen, globaalit poliittiset aloitteet, kuten EU:n Fit for 55-valmiuspaketti, sekä muutokset markkina- ja talousolosuhteissa, joihin vaikuttivat COVID-19- pandemia ja Venäjän laiton hyökkäys Ukrainaan. Arviointi auttoi ymmärtämään kontekstia, jossa Finnair toimii.

Analyysin seuraavan vaiheen ohjaamiseksi määriteltiin kysymykset, jotka koskivat fyysisen ilmastonmuutoksen aiheuttamia operatiivisia riskejä, mahdollisia muutoksia asiakaskäyttäytymisessä ja sääntelymuutosten laajuutta koskevia keskeisiä tekijöitä. Tässä vaiheessa tunnistettiin myös innovaatiomahdollisuuksia, kuten teknologinen kehitys ja kilpailuedut. Tunnistamalla avaintekijät arvioinnin painopistettä voitiin rajata yksityiskohtaisempaan analyysiin. Avaintekijät jaettiin sosiaalisiin, teknologisiin, taloudellisiin, ympäristöön liittyviin ja poliittisiin tekijöihin. Näiden perusteella voitiin laatia perus- ja vertailutaso valittujen ilmastoskenaarioiden ja niiden tulevaisuuden vaikutusten analysoimiseksi.

Tarkempaan analysointiin valittiin seuraavat ilmastoskenaariot: IEA NetZero 2050, IEA APS, IPCC RCP2.6 ja IPCC RCP8.5. Jokainen skenaario edustaa erilaista ilmailualan kehityskulkua, joka perustuu erilaisiin oletuksiin teknologian kehityksestä, poliittisista toimista sekä sosiaalisista ja taloudellisista tekijöistä. Kunkin skenaarion osalta analyysissä käsiteltiin erilaisia huolenaiheita, riskejä ja epävarmuustekijöitä, jotka liittyvät tulevaisuudenkuvaan ja operatiiviseen suorituskykyyn.

Finnairin ilmastoskenaarioanalyysissä arvioitiin myös siirtymäriskejä IEA:n World Energy Outlook (WEO) -skenaarioiden, lähinnä NetZero 2050 -skenaarion, perusteella, mutta myös Stated Policies -skenaario ja Sustainable Development -skenaario otettiin huomioon. Siirtymäriskejä arvioitiin lyhyen (2023–2025), keskipitkän (2026–2030) ja pitkän aikavälin (2031–2040) skenaarioiden osalta keskittyen erityisesti 2020-luvun lopun ja 2030-luvun vuosikymmeniin. Arvioinnissa tarkasteltiin lentokoneiden energiatehokkuutta, siirtymistä uusiutuviin polttoaineisiin, kuluttajakäyttäytymisen muutoksen vaikutusta, poliittisia vaikutuksia ja lentokoneteknologian kehitystä. Skenaarioanalyysissä pyrittiin tunnistamaan ja löytämään vastauksia ilmastonmuutokseen liittyviin keskeisiin kysymyksiin. Laadullisen analyysin tavoitteena oli löytää ne tekijät ja parametrit, jotka vaikuttavat Finnairiin eniten ilmastonmuutoksessa. Laadullista analyysia on tarkennettu määrällisellä analyysillä tekijöistä, joilla on suurin vaikutus Finnairin toimintaan ja kannattavuuteen. Esimerkkinä tästä on EU:n ilmastolainsäädännön voimaantulo (Fit for 55-valmiuspaketti).

Finnairin ilmastoskenaarioanalyysissä arvioitiin fyysisiä riskejä IPCC:n RCP2.6 ja RCP8.5 -skenaarioiden perusteella. Analyysissä on hyödynnetty myös IPCC:n Climate Change 2021 -raporttia. Fyysisiä riskejä arvioitiin lyhyellä (2023–2040), keskipitkällä (2041–2060) ja pitkällä aikavälillä (2061–2100), ja erityistä huomiota kiinnitettiin ajanjaksoon 2030–2050. RCP8.5 valittiin ennustamaan muutosta, joka aiheutuisi siitä, että maailmanlaajuista yhteisymmärrystä ja poliittisia keinoja ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi nykyisestä suuntauksesta ei löydetä, johtaen 4,5 asteen lämpötilan muutokseen. RCP2.6 edustaa skenaariota, jossa poliittiset päätökset ja sitoumukset saavat ilmastonmuutoksen suunnan vastaamaan Pariisin ilmastosopimuksen tavoitetta. Ilmastonmuutoksen fyysisistä vaikutuksista ei tehty määrällistä analyysia.

Arvioidut fyysiset riskit liittyvät pääasiassa äkillisiin äärimmäisiin sääolosuhteisiin, jotka ovat tyypillisesti operatiivisia riskejä, ja täten sisällytetty ilmailun jokapäiväisiin riskinhallintatoimiin. Akuutit fyysiset ilmastoriskit voivat toteutua äärimmäisinä sääilmiöinä, vaikuttaen lentojen täsmällisyyteen. Finnairin analyysin perusteella Finnairin kotikenttä, Helsinki-Vantaan lentoasema, ei kärsisi ilmastonmuutoksen aiheuttamista fyysisistä riskeistä samassa määrin kuin sen globaalit kilpailijat. Lisääntyvät runsaat lumisateet voisivat aiheuttaa haasteita aikataulussa pysymiselle. Verrattaessa RCP8.5-skenaariota RCP2.6 -skenaarioon voidaan todeta, että fyysinen ilmastonmuutos johtaisi toimintakustannusten kasvuun, mikä johtuisi

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

todennäköisesti lentojen poikkeamien ja peruutusten lisääntymisestä. Osaa Finnairin reittiverkostosta voidaan joutua uudelleenarvioimaan johtuen kroonisista ilmastonmuutoksen vaikutuksista matkustuskysyntään ja matkustajien käyttäytymiseen.

Siirtymäriskit puolestaan keskittyvät vähähiiliseen talouteen; ensisijaisesti politiikkojen, säännösten ja markkinoiden muutoksiin ja niiden vaikutuksiin Finnairin toimintaan, maineeseen ja talouteen. Nämä riskit ovat luonteeltaan taloudellisia ja niitä hallitaan strategisissa ja taloudellisissa toiminnoissa. Sekä fyysinen ilmastonmuutos että siirtymä vähähiiliseen talouteen sisältävät myös mahdollisuuksia Finnairille. Näitä arvioidaan ja seurataan jatkuvasti Finnairin strategisen tarkastelun yhteydessä. IEA:n NetZero 2050 -skenaarion mukaan hallitusten tulisi investoida keinoihin, joilla vähähiilisten polttoaineiden käyttöä voidaan lisätä. Tässä globaalia yhteistyötä pidetään keskeisenä menestystekijänä. Skenaarion mukaan olisi myös tärkeää sopia kohdennetuista toimenpiteistä, joilla saavutettaisiin nopeita vähennyksiä globaaleihin päästöihin.

Vähähiiliset polttoaineet ovat tällä hetkellä moninkertaisesti kalliimpia kuin fossiilinen lentopolttoaine, joten niitä koskevat tankkausvelvoitteet tulisi suunnitella huolellisesti alueellisen eriarvoisuuden välttämiseksi. Sama koskee lippujen hintojen mahdollista sääntelyn kautta tapahtuvaa korotuspainetta verotuksen kautta. Kuten IEA:n NetZero 2050 -skenaariossa todetaan, tarvitaan kansainvälistä yhteistyötä yhteisen suunnan ja toimien määrittelemiseksi. Finnairin SAF-strategia on yleisesti ottaen hyvin riippuvainen Finnairin taloudellisesta asemasta ja kyvystä osallistua maailmanlaajuisten SAF-markkinoiden kehityksen tukemiseen. Finnair näkee energiamurroksen myös mahdollisuutena luoda lisäarvoa ja erilaistaa palveluitaan ja siten vahvistaa markkina-asemaansa.

E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit -standardin osalta olennaisimmiksi kestävyysseikoiksi nousivat mahdolliset vaikutukset ja riskit biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin SAF:n käytön lisäämisen myötä. Nämä vaikutukset ja riskit arvioitiin suhteessa merkittävimmiksi kuin muut Finnairin ja sen arvoketjun toiminnoista aiheutuvat vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet. SAF-liitännäiset vaikutukset ja riskit liittyvät SAF:n tuotantoon käytettävien raaka-aineiden viljelystä aiheutuvan maankäytön muutoksen mahdollisiin pitkän aikavälin vaikutuksiin ja SAF:n saatavuuteen liittyviin taloudellisiin riskeihin. Koska tunnistetut riskit ja kielteiset vaikutukset liittyvät nimenomaan SAF:n käyttöön, ne ovat suurelta osin sidoksissa SAF:n tuotantoon ja siten liikesuhteisiin niiden toimittajien kanssa, joilta Finnair hankkii SAF:ia. Riskejä ja kielteisiä vaikutuksia pyritään lieventämään käyttämällä sertifioituja toimittajia, jotka noudattavat tunnustettuja kestävyysstandardeja. Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemipalveluihin ei havaittu liittyvän myönteisiä vaikutuksia, mahdollisuuksia tai suoria riippuvuuksia. Finnairin omat toiminnot sijaitsevat sen kotikentän, Helsinki-Vantaan lentoaseman, läheisyydessä, jota ei ole määritelty luonnon monimuotoisuuden kannalta herkäksi alueeksi. Ilmastonmuutoksen vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen lyhyellä, keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä tunnistettiin, mutta kaikki ilmastonmuutoksen vaikutuksiin liittyvät tiedot raportoidaan kohdassa *E1 Ilmastonmuutos*.

E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous aiheen osalta tunnistettiin kaksi kielteistä vaikutusta ja yksi mahdollisuus. Riskejä ei tunnistettu. Arvioidessaan resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyviä näkökohtia Finnair arvioi materiaalien käyttöä ja jätehuoltoa omassa toiminnassaan, joka liittyy lentoihin, maaliikenteeseen, rahtiliikenteeseen, catering-palveluihin, huoltoon ja kiinteistöhuoltoon. Arvioitaessa arvoketjun alkupään toimintoja, painotettiin lentokoneiden ja varaosien valmistajia sekä catering-tuotteiden tarjoajia. Asianomaisia yhteisöjä kuultiin sidosryhmäkyselyn muodossa. Catering-palveluissa käytettävät elintarvikkeet ja juomat ovat määrällisesti suurin käytettyjen materiaalien luokka. Kemikaalit muodostavat toiseksi suurimman käytettyjen materiaalien luokan, ja niitä pidettiin olennaisina, koska ne muodostavat suurimman vaarallisen jätteen luokan. Erityisten toimintojen, liikesuhteiden, maantieteellisten alueiden tai muiden sellaisten tekijöiden osalta, jotka aiheuttavat kohonneen riskin haitallisille vaikutuksille voidaan todeta, että näkyvyyden ja valvonnan puute Finnairin ulkoasemilla tapahtuvan jätteiden kierrätyksen osalta aiheuttaa haasteita tuotetun jätteen kokonaiskierrätysasteelle.

DMA:n tuloksena kestävyysaiheet E2 Pilaantuminen ja E3 Vesivarat ja merten luonnonvarat todettiin Finnairin kannalta epäolennaisiksi. Pilaantumiseen liittyvät vaikutukset todettiin epäolennaisiksi Finnairin omassa toiminnassa Helsinki-Vantaan lentoaseman sijaintipaikalla, sekä arvoketjussa. Vesivaroihin ja merten luonnonvaroihin liittyvät vaikutukset määritettiin epäolennaisiksi Finnairin omassa toiminnassa Helsinki-Vantaan lentoaseman sijaintipaikalla, sekä arvoketjussa, koska Finnairilla ei ole merkittävää toimintaa sellaisilla maantieteellisillä alueilla, joilla vesi on olennainen kysymys, eikä sen toiminnalla tai palveluilla ole olennaista vaikutusta merten luonnonvaroihin.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

IRO-2 Yrityksen kestävyysraportissa huomioon otetut ESRS-standardien tiedonantovaatimukset

Luettelo Kestävyysraporttiin sisältyvistä tiedonantovaatimuksista

Tiedonantovaatimus		Osio	Sivunro.	Lisätietoja
ESRS 2 Yleiset tiedot				
BP-1	Kestävyysselvitysten yleiset laatimisperusteet	ESRS 2; BP-1	43	
BP-2	Tiettyjä olosuhteita koskevat tiedot	ESRS 2; BP-2	43	
GOV-1	Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli	ESRS 2; GOV-1	44	
GOV-2	Yrityksen hallinto-, johto- ja valvontaelimille toimitettavat tiedot ja niiden käsittelemät kestävyysseikat	ESRS 2; GOV-2	46	
GOV-3	Kestävyyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin	ESRS 2; GOV-3	46	
GOV-4	Selvitys kestävyyttä koskevasta due diligence -prosessista	ESRS 2; GOV-4	47	
GOV-5	Riskienhallinta ja sisäinen valvonta kestävyysraportoinnin osalta	ESRS 2; GOV-5	47	
SBM-1	Strategia, liiketoimintamalli ja arvoketju	ESRS 2; SBM-1	47	
SBM-2	Sidosryhmien edut ja näkemykset	ESRS 2; SBM-2	51	
SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	E1; SBM-3, E4; SBM-3, S1; SBM-3, S2; SBM-3, S3; SBM-3, S4; SBM-3	53	
IRO-1	Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	ESRS 2; IRO-1	56	
IRO-2	Yrityksen kestävyysselvityksissä huomioon otetut ESRS-standardien tiedonantovaatimukset	ESRS 2; IRO-2	60	
Ympäristötiedot				
ESRS E1 Ilmastonmuutos				
ESRS 2, GOV-3	Kestävyyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin	ESRS 2; GOV-3	46	
E1-1	Ilmastonmuutoksen hillintää koskeva siirtymäsuunnitelma	E1; E1-1	82	
ESRS 2, SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	E1; SBM-3	85	
ESRS 2, IRO-1	Kuvaus ilmastoon liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	ESRS 2; IRO-1	56	
E1-2	Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät toimintaperiaatteet	E1; E1-2	93	
E1-3	Ilmastonmuutosta koskeviin toimintaperiaatteisiin liittyvät toimet ja resurssit	E1; E1-3	94	
E1-4	Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät tavoitteet	E1; E1-4	96	
E1-5	Energiankulutus ja energialähteiden yhdistelmä	E1; E1-5	98	
E1-6	Kasvihuonekaasujen scope 1-, scope 2- ja scope 3 -bruttopäästöt ja kokonaispäästöt	E1; E1-6	99	
E1-7	Päästöhyvityksillä rahoitettavat kasvihuonekaasujen poistot ja kasvihuonekaasupäästöjen hillintähankkeet	E1; E1-7	103	
E1-8	Sisäinen hiilen hinnoittelu	E1; E1-8	104	
E1-9	Olennaisten fyysisten ja siirtymäriskien ja mahdollisten ilmastoon liittyvien mahdollisuuksien ennakoidut taloudelliset vaikutukset	Jätetty pois ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti		

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tiedonantovaatimus		Osio	Sivunro.	Lisätietoja
ESRS E2 Pilaantuminen				
ESRS 2, IRO-1	Kuvaus pilaantumiseen liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	Määritetty epäolennaiseksi		
E2-1	Pilaantumiseen liittyvät toimintaperiaatteet	Määritetty epäolennaiseksi		
E2-2	Pilaantumiseen liittyvät toimet ja resurssit	Määritetty epäolennaiseksi		
E2-3	Pilaantumiseen liittyvät tavoitteet	Määritetty epäolennaiseksi		
E2-4	Ilman, veden ja maaperän pilaantuminen	Määritetty epäolennaiseksi		
E2-5	Huolta aiheuttavat aineet ja erityistä huolta aiheuttavat aineet	Määritetty epäolennaiseksi		
E2-6	Pilaantumiseen liittyvien vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien ennakoidut taloudelliset vaikutukset	Määritetty epäolennaiseksi		
ESRS E3 Vesivarat ja merten luonnonvarat				
ESRS 2, IRO-1	Kuvaus vesivaroihin ja merten luonnonvaroihin liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	Määritetty epäolennaiseksi		
E3-1	Vesivaroihin ja merten luonnonvaroihin liittyvät toimintaperiaatteet	Määritetty epäolennaiseksi		
E3-2	Vesivaroihin ja merten luonnonvaroihin liittyvät toimet ja resurssit	Määritetty epäolennaiseksi		
E3-3	Vesivaroihin ja merten luonnonvaroihin liittyvät tavoitteet	Määritetty epäolennaiseksi		
E3-4	Vedenkulutus	Määritetty epäolennaiseksi		
E3-5	Vesivaroihin ja merten luonnonvaroihin liittyvien vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien ennakoidut taloudelliset vaikutukset	Määritetty epäolennaiseksi		
ESRS E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit				
E4-1	Siirtymäsuunnitelma sekä biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemien huomioiminen strategiassa ja liiketoimintamallissa	E4; E4-1	105	
ESRS 2, SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	E4; SBM-3	106	
ESRS 2, IRO-1	Kuvaus biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	ESRS 2; IRO-1	56	
E4-2	Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät toimintaperiaatteet	E4; E4-2	106	
E4-3	Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät toimet ja resurssit	E4; E4-3	106	
E4-4	Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät tavoitteet	E4; E4-4	107	
E4-5	Biologisessa monimuotoisuudessa ja ekosysteemeissä tapahtuviin muutoksiin liittyvät vaikutusmittarit	E4; E4-5	107	
E4-6	Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvien riskien ja mahdollisuuksien ennakoidut taloudelliset vaikutukset	Jätetty pois ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti		
ESRS E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous				
ESRS 2, IRO-1	Kuvaus resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	ESRS 2; IRO-1	56	
E5-1	Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät toimintaperiaatteet	E5; E5-1	108	
E5-2	Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät toimet ja resurssit	E5; E5-2	109	
E5-3	Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät tavoitteet	E5; E5-3	110	
E5-4	Resurssien sisäänvirtaukset	E5; E5-4	110	

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tiedonantovaatimus		Osio	Sivunro.	Lisätietoja
E5-5	Resurssien ulosvirtaukset	E5; E5-5	111	
E5-6	Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvien vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien ennakoidut taloudelliset vaikutukset	Jätetty pois ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti		
Yhteiskunnalliset tiedot				
ESRS S1 Oma työvoima				
ESRS 2, SBM-2	Sidosryhmien edut ja näkemykset	ESRS 2; SBM-2	51	
ESRS 2, SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	S1; SBM-3	112	
S1-1	Omaan työvoimaan liittyvät toimintaperiaatteet	S1; S1-1	114	
S1-2	Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista omien työntekijöiden ja heidän edustajiensa kanssa	S1; S1-2	116	
S1-3	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat omille työntekijöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi	S1; S1-3	117	
S1-4	Toimien toteuttaminen omaan työvoimaan kohdistuvien olennaisten vaikutusten suhteen ja toimintatavat omaan työvoimaan liittyvien olennaisten riskien vähentämiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien vaikuttavuus	S1; S1-4	118	
S1-5	Tavoitteet, jotka liittyvät olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen sekä olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan	S1; S1-5	121	
S1-6	Yrityksen työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet	S1; S1-6	122	
S1-7	Yrityksen omaan työvoimaan kuuluvien muiden kuin työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet	Jätetty pois ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti		
S1-8	Työehtosopimusneuvottelujen kattavuus ja työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu	S1; S1-8	123	
S1-9	Monimuotoisuuden mittarit	S1; S1-9	124	
S1-10	Riittävä palkka	S1; S1-10	124	
S1-11	Sosiaalinen suojelu	Jätetty pois ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti		
S1-12	Vammaiset henkilöt	Jätetty pois ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti		
S1-13	Koulutusta ja taitojen kehittämistä koskevat mittarit	S1; S1-13	124	
S1-14	Terveyttä ja turvallisuutta koskevat mittarit	S1; S1-14	125	
S1-15	Työ- ja yksityiselämän tasapainoa koskevat mittar	S1; S1-15	125	
S1-16	Ansiotuloa koskevat mittarit (palkkaero ja kokonaisansiot	S1; S1-16	126	
S1-17	Tapaukset, valitukset ja vakavat ihmisoikeusvaikutukset	S1; S1-17	126	
ESRS S2 Arvoketjun työntekijät				
ESRS 2, SBM-2	Sidosryhmien edut ja näkemykset	ESRS 2; SBM-2	51	
ESRS 2, SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	S2; SBM-3	127	
S2-1	Arvoketjun työntekijöihin liittyvät toimintaperiaatteet	S2; S2-1	128	
S2-2	Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista arvoketjun työntekijöiden kanssa	S2; S2-2	129	
S2-3	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat arvoketjun työntekijöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi	S2; S2-3	130	

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tiedonantovaatimus		Osio	Sivunro.	Lisätietoja
S2-4	Arvoketjun työntekijöihin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat arvoketjun työntekijöihin kohdistuvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien tehokkuus	S2; S2-4	130	
S2-5	Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet	S2; S2-5	131	
ESRS S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt				
ESRS 2, SBM-2	Sidosryhmien edut ja näkemykset	ESRS 2; SBM-2	51	
ESRS 2, SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	S3; SBM-3	132	
S3-1	Vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin liittyvät toimintaperiaatteet	S3; S3-1	134	
S3-2	Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista vaikutusten kohteena olevien yhteisöjen kanssa	S3; S3-2	134	
S3-3	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat vaikutusten kohteena oleville yhteisöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi	S3; S3-3	134	
S3-4	Vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin kohdistuvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien tehokkuus	S3; S3-4	135	
S3-5	Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet	S3; S3-5	136	
ESRS S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät				
ESRS 2, SBM-2	Sidosryhmien edut ja näkemykset	ESRS 2; SBM-2	51	
ESRS 2, SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	S4; SBM-3	137	
S4-1	Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin liittyvät toimintaperiaatteet	S4; S4-1	139	
S4-2	Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa kuluttajien ja loppukäyttäjien kanssa	S4; S4-2	141	
S4-3	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat kuluttajille ja loppukäyttäjille huolenaiheiden esiin tuomiseksi	S4; S4-3	141	
S4-4	Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat kuluttajiin ja loppukäyttäjiin kohdistuvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien tehokkuus	S4; S4-4	142	
S4-5	Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet	S4; S4-5	144	
Hallintotapatiedot				
ESRS G1 Liiketoiminnan harjoittaminen				
ESRS 2, GOV-1	Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli	ESRS 2; GOV-1	44	
ESRS 2, IRO-1	Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	ESRS 2; IRO-1	56	
G1-1	Yrityskulttuuri ja liiketoiminnan harjoittamista koskevat toimintaperiaatteet ja yrityskulttuuri	G1; G1-1	145	
G1-2	Suhteet toimittajiin	G1; G1-2	148	
G1-3	Korruption ja lahjonnan ehkäiseminen ja havaitseminen	G1; G1-3	148	
G1-4	Vahvistetut korruptio- tai lahjontatapaukset	G1; G1-4	149	
G1-5	Poliittinen vaikuttaminen ja lobbaustoiminta	G1; G1-5	149	
G1-6	Maksukäytännöt	G1; G1-6	149	

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Lisäys B. Luettelo EU:n lainsäädännöstä johdetuista monialaisten ja aihekohtaisten standardien tietopisteistä

Tiedonanto-vaatimus	Tietopiste	Kestävyysselvitys	Viittaus tiedonantovelvoite-asetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Osio	Sivu-numero
ESRS 2 GOV-1	21 kohdan d alakohta	Hallituksen sukupuolijakauma	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 13		Komission delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		ESRS 2; GOV-1	44
ESRS 2 GOV-1	21 kohdan e alakohta	Riippumattomien hallituksen jäsenten prosenttiosuus			Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		ESRS 2; GOV-1	44
ESRS 2 GOV-4	30 kohta	Selvitys kestävyyttä koskevasta due diligence -prosessista	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 10				ESRS 2; GOV-4	47
ESRS 2 SBM-1	40 kohdan d alakohdan i alakohta	Osallistuminen fossiilisiin polttoaineisiin liittyvään toimintaan	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 4	Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/245328 taulukko 1: Ympäristöön liittyvää riskiä koskevat laadulliset tiedot ja taulukko 2: Yhteiskuntaan liittyvää riskiä koskevat laadulliset tiedot	Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		ESRS 2; SBM-1	47
ESRS 2 SBM-1	40 kohdan d alakohdan ii alakohta	Osallistuminen kemikaalien tuotantoon liittyvään toimintaan	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 9		Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		ESRS 2; SBM-1	47
ESRS 2 SBM-1	40 kohdan d alakohdan iii alakohta	Osallistuminen kiistanalaisiin aseisiin liittyvään toimintaan	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 14		Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohta, delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II		ESRS 2; SBM-1	47
ESRS 2 SBM-1	40 kohdan d alakohdan iv alakohta	Osallistuminen tupakan viljelyyn ja tuotantoon liittyvään toimintaan			Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohta, delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II		ESRS 2; SBM-1	47
ESRS E1-1	14 kohta	Siirtymäsuunnitelma ilmasto-neutraaliuden saavuttamiseksi vuoteen 2050 mennessä				Asetuksen (EU) 2021/1119 2 artiklan 1 kohta	E1; E1-1	82

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tiedonanto-vaatimus	Tietopiste	Kestävyysselvitys	Viittaus tiedonantovelvoite-asetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Osio	Sivu-numero
ESRS E1-1	16 kohdan g alakohta	Pariisin sopimuksen mukaisten vertailuarvojen ulkopuolelle suljetut yritykset		Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/2453 lomake 1: Kaupankäyntivaraston ulkopuoliset erät – Ilmastonmuutokseen liittyvä siirtymäriski: Vastuiden luottoluokka toimialan, päästöjen ja jäljellä olevan maturiteetin mukaan	Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohdan d–g alakohta ja 12 artiklan 2 kohta		E1; E1-1	82
ESRS E1-4	34 kohta	Kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteet	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 4	Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/2453 lomake 3: Kaupankäyntivaraston ulkopuoliset erät – Ilmastonmuutokseen liittyvä siirtymäriski: Mukauttamismittarit	Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 6 artikla		E1; E1-4	96
ESRS E1-5	38 kohta	Fossiilisista lähteistä peräisin olevan energian kulutus eriteltynä lähteiden mukaan (vain ilmastovaikutuksiltaan merkittävät alat)	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 5 ja taulukon 2 indikaattori 5				E1; E1-5	98
ESRS E1-5	37 kohta	Energiankulutus ja energialähteiden yhdistelmä	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 5				E1; E1-5	98
ESRS E1-5	40–43 kohta	Energiaintensiteetti, joka liittyy toimintaan ilmasto-vaikutuksiltaan merkittävillä aloilla	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 6				E1; E1-5	98

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tiedonanto-vaatimus	Tietopiste	Kestävyysselvitys	Viittaus tiedonantovelvoite-asetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Osio	Sivu-numero
ESRS E1-6	44 kohta	Kasvihuonekaasujen scope 1-, scope 2- ja scope 3 -bruttopäästöt ja kokonaispäästöt	Liitteen I taulukon 1 indikaattorit 1 ja 2	Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/2453 lomake 1: Kaupankäyntivaraston ulkopuoliset erät – Ilmastonmuutokseen liittyvä siirtymäriski: Vastuiden luottoluokka toimialan, päästöjen ja jäljellä olevan maturiteetin mukaan	Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 5 artiklan 1 kohta, 6 artikla ja 8 artiklan 1 kohta		E1; E1-6	99
ESRS E1-6	53–55 kohta	Kasvihuonekaasujen brutto-päästöjen intensiteetti	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 3	Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/2453 lomake 3: Kaupankäyntivaraston ulkopuoliset erät – Ilmastonmuutokseen liittyvä siirtymäriski: Mukauttamismittarit	Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 8 artiklan 1 kohta		E1; E1-6	99
ESRS E1-7	56 kohta	Kasvihuonekaasujen poistot ja päästöhyvitykset				Asetuksen (EU) 2021/1119 2 artiklan 1 kohta	E1; E1-7	103
ESRS E1-9	66 kohta	Vertailuarvosalkun alttius ilmastoon liittyville fyysisille riskeille			Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 liite II; delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II		Jätetty pois ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti	
ESRS E1-9	66 kohdan a alakohta	Rahallisten määrien erittely akuutin ja kroonisen fyysisen riskin mukaan		Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/2453, 46 ja 47 kohta; Lomake 5: Kaupankäynti varaston ulkopuoliset erät – Ilmastonmuutokseen liittyvä fyysinen riski: Vastuut, joihin kohdistuu fyysinen riski				

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tiedonanto-vaatimus	Tietopiste	Kestävyysselvitys	Viittaus tiedonantovelvoite-asetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Osio	Sivu-numero
ESRS E1-9	66 kohdan c alakohta	Sellaisten merkittävien omaisuuserien sijaintipaikka, joihin kohdistuu olennainen fyysinen riski					Jätetty pois ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti	
ESRS E1-9	67 kohdan c alakohta	Yrityksen kiinteistöomaisuuden kirjanpitoarvo eriteltynä energiatehokkuusluokittain		Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/2453, 34 kohta; Lomake 2: Kaupankäyntivaraston ulkopuoliset erät – Ilmastonmuutokseen liittyvä siirtymäriski: Kiinteistövakuudelliset lainat – Vakuuden energiatehokkuus				
ESRS E1-9	69 kohta	Ilmastoon liittyvien mahdollisuuksien huomioiminen salkussa			Delegoitu asetus (EU) 2020/1818, liite II			
ESRS E2-4	28 kohta	Kunkin sellaisen ilmaan, veteen ja maaperään päätyvän epäpuhtauden määrä, joka mainitaan E-PRTR-asetuksen (epäpuhtauksien päästöjä ja siirtoja koskeva eurooppalainen rekisteri) liitteen II luettelossa	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 8, taulukon 2 indikaattorit 1, 2 ja 3				Määritetty epäolennaiseksi	
ESRS E3-1	9 kohta	Vesivarat ja merten luonnonvarat	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 7					
ESRS E3-1	13 kohta	Kohdennetut toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 8					
ESRS E3-1	14 kohta	Merien ja valtamerten kestävyys	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 12					
ESRS E3-4	28 kohdan c alakohta	Kierrätetyn ja uudelleenkäytetyn veden kokonaismäärä	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 6.2					

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tiedonanto-vaatimus	Tietopiste	Kestävyysselvitys	Viittaus tiedonantovelvoite-asetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Osio	Sivu-numero
ESRS E3-4	29 kohta	Kokonaisvedenkulutus kuutiometreinä oman toiminnan liikevoittoa kohti laskettuna	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 6.1				Määritetty epäolennaiseksi	
ESRS 2 – IRO-1 – E4	16 kohdan a alakohdan i alakohta		Liitteen I taulukon 1 indikaattori 7				ESRS 2; IRO-1	56
ESRS 2 – IRO-1 – E4	16 kohdan b alakohta		Liitteen I taulukon 2 indikaattori 10				ESRS 2; IRO-1	56
ESRS 2 – IRO-1 – E4	16 kohdan c alakohta		Liitteen I taulukon 2 indikaattori 14				ESRS 2; IRO-1	56
ESRS E4-2	24 kohdan b alakohta	Kestävät maata tai maataloutta koskevat käytännöt tai toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 11				E4; E4-2	106
ESRS E4-2	24 kohdan c alakohta	Kestävät meriin liittyvät käytännöt tai toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 12				E4; E4-2	106
ESRS E4-2	24 kohdan d alakohta	Metsäkatoon puuttumista koskevat toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 15				E4; E4-2	106
ESRS E5-5	37 kohdan d alakohta	Kierrättämätön jäte	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 13				E5; E5-5	111
ESRS E5-5	39 kohta	Vaarallinen jäte ja radioaktiivinen jäte	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 9				E5; E5-5	111
ESRS 2 – SBM-3 – S1	14 kohdan f alakohta	Pakkotyötapausten riski	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 13				ESRS 2; SBM-3, S1; SBM-3	112
ESRS 2 – SBM-3 – S1	14 kohdan g alakohta	Lapsityövoimatapausten riski	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 12				ESRS 2; SBM-3, S1; SBM-3	112

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tiedonanto-vaatimus	Tietopiste	Kestävyysselvitys	Viittaus tiedonantovelvoite-asetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Osio	Sivu-numero
ESRS S1-1	20 kohta	Ihmisoikeuspoliittiset sitoumukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 9 ja taulukon 1 indikaattori 11				S1; S1-1	114
ESRS S1-1	21 kohta	Kansainvälisen työjärjestön kahdeksan perusyleissopimuksen käsittelemiä aiheita koskevat due diligence -käytännöt			Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		S1; S1-1	114
ESRS S1-1	22 kohta	Ihmiskaupan ehkäisemistä koskevat prosessit ja toimenpiteet	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 11				S1; S1-1	114
ESRS S1-1	23 kohta	Työtapaturmien ehkäisemistä koskevat toimintaperiaatteet tai hallintajärjestelmä	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 1				S1; S1-1	114
ESRS S1-3	32 kohdan c alakohta	Epäkohtien tai valitusten käsittelyjärjestelmät	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 5				S1; S1-3	117
ESRS S1-14	88 kohdan b ja c alakohta	Kuolemantapausten lukumäärä ja työtapaturmien lukumäärä ja osuus	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 2		Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		S1; S1-14	125
ESRS S1-14	88 kohdan e alakohta	Loukkaantumisten, onnettomuuksien, kuolemantapausten tai sairauksien vuoksi menetettyjen päivien määrä	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 3				S1; S1-14	125
ESRS S1-16	97 kohdan a alakohta	Sukupuolten välinen tasoittamaton palkkaero	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 12		Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		S1; S1-16	126
ESRS S1-16	97 kohdan b alakohta	Toimitusjohtajan suhteettoman suuri palkka	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 8				S1; S1-16	126
ESRS S1-17	103 kohdan a alakohta	Syrjintätapaukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 7				S1; S1-17	126

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tiedonanto-vaatimus	Tietopiste	Kestävyysselvitys	Viittaus tiedonantovelvoite-asetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Osio	Sivu-numero
ESRS S1-17	104 kohdan a alakohta	Yritystoimintaa ja ihmisoikeuksia koskevien YK:n ohjaavien periaatteiden ja OECD:n periaatteiden noudattamatta jättäminen	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 10 ja taulukon 3 indikaattori 14		Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II; delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohta		S1; S1-17	126
ESRS 2 – SBM-3 – S2	11 kohdan b alakohta	Huomattava lapsityövoiman tai pakkotyön käytön riski arvoketjussa	Liitteen I taulukon 3 indikaattorit 12 ja 13				ESRS 2; SBM-3, S2; SMB-3	127
ESRS S2-1	17 kohta	Ihmisoikeuspoliittiset sitoumukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 9 ja taulukon 1 indikaattori 11				S2; S2-1	128
ESRS S2-1	18 kohta	Arvoketjun työntekijöihin liittyvät toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 3 indikaattorit 11 ja 4				S2; S2-1	128
ESRS S2-1	19 kohta	Yritystoimintaa ja ihmisoikeuksia koskevien YK:n ohjaavien periaatteiden ja OECD:n toimintaohjeiden noudattamatta jättäminen	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 10		Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II; delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohta		S2; S2-1	128
ESRS S2-1	19 kohta	Kansainvälisen työjärjestön kahdeksan perusyleissopimuksen käsittelemiä aiheita koskevat due diligence -käytännöt			Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		S2; S2-1	128
ESRS S2-4	36 kohta	Arvoketjun alku- ja loppupäähän liittyvät ihmisoikeusongelmat ja ihmisoikeuksien loukkaukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 14				S2; S2-4	130
ESRS S3-1	16 kohta	Ihmisoikeuspoliittiset sitoumukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 9 ja taulukon 1 indikaattori 11				S3; S3-1	134

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tiedonanto-vaatimus	Tietopiste	Kestävyysselvitys	Viittaus tiedonantovelvoite-asetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Osio	Sivu-numero
ESRS S3-1	17 kohta	Yritystoimintaa ja ihmisoikeuksia koskevien YK:n ohjaavien periaatteiden, ILO:n periaatteiden tai OECD:n toimintaohjeiden noudattamatta jättäminen	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 10		Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II; delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohta		S3; S3-1	134
ESRS S3-4	36 kohta	Ihmisoikeusongelmat ja ihmisoikeuksien loukkaukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 14				S3; S3-4	135
ESRS S4-1	16 kohta	Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin liittyvät toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 9 ja taulukon 1 indikaattori 11				S4; S4-1	139
ESRS S4-1	17 kohta	Yritystoimintaa ja ihmisoikeuksia koskevien YK:n ohjaavien periaatteiden ja OECD:n toimintaohjeiden noudattamatta jättäminen	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 10		Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II; delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohta		S4; S4-1	139
ESRS S4-4	35 kohta	Ihmisoikeusongelmat ja ihmisoikeuksien loukkaukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 14				S4; S4-4	142
ESRS G1-1	10 kohdan b alakohta	Korruption vastainen Yhdistyneiden kansakuntien yleissopimus	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 15				G1; G1-1	145
ESRS G1-1	10 kohdan d alakohta	Väärinkäytösten paljastajien suojelu	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 6				G1; G1-1	145
ESRS G1-4	24 kohdan a alakohta	Korruption ja lahjonnan torjuntaa koskevien lakien rikkomisesta määrätyt sakot	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 17		Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		G1; G1-4	149
ESRS G1-4	24 kohdan b alakohta	Korruption ja lahjonnan torjuntaa koskevat normit	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 16				G1; G1-4	149

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

YMPÄRISTÖTIEDOT

EU-taksonomia

Tässä kestävyysraportin osiossa Finnair julkaisee EU:n taksonomia-asetuksen (EU 2020/852) ja sen delegoiduissa säädöksissä vuosittain vaaditut tiedot. Tämän osion laatimisessa raportointivuodelle 2025 Finnair on huomioinut Euroopan komission hyväksymän delegoidun asetuksen (EU) 2026/73, jolla muutetaan delegoitua asetusta (EU) 2021/2178 ympäristön kannalta kestävistä toiminnoista annettavien tietojen sisällön ja esitystavan yksinkertaistamiseksi, sekä delegoitujen asetusten (EU) 2021/2139 ja (EU) 2023/2486 muuttamisesta tiettyjen sellaisten teknisten arviointikriteerien yksinkertaistamiseksi, joilla määritetään, aiheuttavatko taloudelliset toiminnat merkittävää haittaa ympäristötavoitteille.

Taustaa

Osana kestävän rahoituksen toimintasuunnitelmaansa Euroopan Unioni on kehittänyt luokitusjärjestelmän ympäristön kannalta kestävän taloudellisen toiminnan määrittämiseksi. Luokitusjärjestelmä tunnetaan myös nimellä EU-taksonomia. EU:n 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.

Jotta raportoivan yrityksen taloudellinen toiminta voidaan luokitella ympäristön kannalta kestäväksi, on sen merkittävästi edistettävä vähintään yhtä näistä tavoitteista. Sitä edistääkö taloudellinen toiminta merkittävästi ympäristötavoitetta määritellään teknisillä arviointikriteereillä (Technical Screening Criteria, TSC), joissa on esitetty kunkin taloudellisen toiminnan osalta merkittävää edistämistä koskevat kriteerit. Tekniset arviointikriteerit sisältävät myös niin kutsutut “ei merkittävää haittaa” -kriteerit (Do No Significant Harm, DNSH), joiden tarkoituksena on varmistaa, ettei taloudellinen toiminta aiheuta haitallisia vaikutuksia muille ympäristötavoitteille samalla kun se edistää merkittävästi jotain toista ympäristötavoitetta.

Teknisiä arviointikriteerejä sovelletaan määriteltäessä edistääkö tietty taloudellinen toiminta merkittävästi jotain ympäristötavoitetta. Taloudellinen toiminto voidaan määrittää taksonomiakelpoiseksi (taxonomy-eligible) mikäli se kuuluu taksonomian viitekehykseen, huolimatta siitä täyttääkö toiminta tekniset arviointikriteerit. Toimintaa pidetään taksonomian mukaisena (taxonomy-aligned) vain, jos se täyttää kaikki edellytetyt arviointikriteerit, mukaan lukien sovellettavat tekniset arviointikriteerit sekä “ei merkittävää haittaa” -kriteerien asettamat vaatimukset. Lisäksi raportoivan yrityksen on noudatettava vähimmäistason suojatoimia (Minimum Safeguards) kuten määritelty osana Taksonomia-asetusta.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU-taksonomia
      - E1 Ilmastonmuutos
      - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
      - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

EU-taksonomia on kehittynyt jatkuvasti sitä mukaan, kun siihen on vaiheittain lisätty uusia taloudellisia toimintoja ja ympäristötavoitteita. Taksonomia-asetuksen ensimmäinen 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, velvoitteen raportoida taksonomiasta ensimmäistä kertaa raportointivuodelta 2021. Vuodesta 2024 alkaen raportointivelvollisten yhteisöjen on tullut raportoida, mikä osuus niiden liikevaihdosta (Revenue), pääomamenoista (CapEx) ja toimintamenoista (OpEx) on ympäristötavoitteiden osalta sekä taksonomiakelpoista että taksonomian mukaista. Kyseiset indikaattorit määritellään EU-taksonomiassa, ja niiden määritelmät poikkeavat pääomamenojen ja toimintamenojen IFRS-määritelmistä. Delegoitu asetus (EU) 2026/73 , joka julkaistiin 8. tammikuuta 2026, on voimassa 1. tammikuuta 2026 alkaen ja kattaa tilikauden 2025 yrityksille, jotka jo kuuluvat Taksonomia-asetuksen soveltamisalaan. Delegoidulla asetuksella tehdyt muutokset liittyvät EU:n Omnibus I -paketin tavoitteisiin, eli taksonomiatietojen sisällön ja esitystavan yksinkertaistamiseen sekä tiettyjen teknisten arviointikriteerien yksinkertaistamiseen, joiden avulla määritetään, aiheuttavatko taloudelliset toimet merkittävää haittaa ympäristötavoitteille.

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 ydinliiketoiminnan osa-alueet muodostuvat matkustajaliikenteestä, lisämyynnistä, rahdista ja matkapalveluista. Näistä matkustaja- ja rahtilentoliikenne (NACE H51.1 ja H51.21, toimintonumero 6.19) ovat taksonomiakelpoisia Taksonomia-asetuksen alla. Finnairin muut ydinliiketoiminnan osa-alueet, kuten lisämyynti sekä matkapalvelut, eivät vielä kuulu taksonomian taloudellisten toimintojen luetteloon. Finnair Cargon tarjoamat maanteiden tavarankuljetuspalvelut (toimintonumero 6.6) on ulkoistettu kolmannelle osapuolelle, eivätkä ne näin ollen ole taksonomiakelpoisia.

Toimintonumero 6.19 Matkustaja- ja rahtilentoliikenne sisällytettiin listalle taloudellisista toiminnoista, joiden katsottiin edistävän ilmastonmuutoksen hillintää, ensimmäisen kerran raportointivuonna 2023. Sen mukaisesti, Finnair raportoi vuonna 2023 taksonomiakelpoiset osuudet liikevaihdostaan, pääomamenoistaan ja toimintamenoistaan, jotka liittyivät toimintoon 6.19. Raportointivuodesta 2024 alkaen, raportointivelvollisuus laajeni kattamaan sekä taksonomiakelpoisuuden että taksonomian mukaisuuden raportoinnin tämän toiminnon osalta.

Ilmastonmuutoksen hillinnän edistäminen on linjassa Finnairin ympäristötavoitteiden kanssa, joita ovat siirtyminen uusiutuvaan energiaan, energia- ja päästötehokkuuden parantaminen sekä laivaston uusiminen. Uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käyttö on merkittävin keino saavuttaa kohtuullisia päästövähennyksiä toiminnoissa tällä vuosikymmenellä, ja Finnair pyrkii jatkuvasti lisäämään SAF:n käyttöä, joka vuonna 2025 vastasi 1,6 %:a (0,46) kokonaispolttoainekulutuksesta. Finnair suunnittelee kapearunkolaivastonsa osittaista uusimista strategiakauden 2026–2029 aikana. Finnairilla ei tällä hetkellä ole CapEx-suunnitelmaa taksonomiamukaisuuden lisäämiseksi.

Finnair on taksonomiaraportointivaatimusten mukaisesti välttänyt kaksinkertaisen laskennan varmistamalla, että liikevaihto, pääomamenot ja toimintamenot on allokoitu vain kerran taloudellisiin toimintoihin ja ympäristötavoitteista ainoastaan ilmastonmuutoksen hillintään.

Tekniset arviointikriteerit

27. kesäkuuta 2023 EU:n komissio julkisti tiettyjä uusia taloudellisia toimintoja koskevat tekniset arviointikriteerit (kuten esitetty delegoidun asetuksen (EU) 2021/2139 (delegoitu säädös) liitteessä 1), jotka on julkistettu komission delegoidulla asetuksella (EU) 2023/2485. Nämä arviointikriteerit sisälsivät merkittävän edistämisen kriteerit ilmastonmuutoksen hillinnälle toimintonumerolle 6.19 Matkustaja- ja rahtilentoliikenne, joka on Finnairin ydinliiketoiminnan osa-alue. Merkittävän edistämisen kriteerit ilmastonmuutoksen hillinnälle kattavat: (i) nollahiilipäästöiset ilma-alukset (ii) uusimman sukupolven ilma-alukset, jotka tarjoavat merkittävän polttoainetehokkuuden ja kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksen edelliseen sukupolveen verrattuna, ja (iii) uusiutuvaa lentopolttoainetta (SAF) käyttävät ilma-alukset siirtymätoimintoina.

Uusimman sukupolven ilma-alukset määritetään niiden polttoainetehokkuuden perusteella suhteessa ICAO:n uuden

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU-taksonomia
      - E1 Ilmastonmuutos
      - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
      - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

tyypin (NT) CO_2-standardiin, ja ne jaotellaan kolmeen eri luokkaan niiden suurimman sallitun lentoonlähtömassan mukaan. Tammikuussa 2025 Airbus julkaisi tiedotteen, jonka mukaan sen A350-lentokoneet täyttävät vaaditut kriteerit. A350-900-mallin vaatimustenmukaisuus ilmaistiin myös ICF:n julkaisemassa analyysissä tuotannossa olevista lentokoneista, jotka todennäköisesti täyttävät taksonomia-asetuksen vaatimukset (ICF; EU Taxonomy for aviation eligible aircraft technology, 2024). Lisäksi ICF:n analyysissä todettiin, että A350-900-lentokoneet täyttävät ICAO:n melua (luku 14), NOx-päästöjä (CAEP/8) ja nvPM-päästöjä (CAEP/11) koskevien päästöstandardien marginaalin ympäristötavoitteiden 4 ja 5 mukaisen merkittävän haitan välttämisen kriteerin osalta.

On olennaista huomioida, että uusimman sukupolven lentokoneen lisääminen lentoyhtiön laivastoon voidaan katsoa taksonomiakelpoiseksi toiminnaksi vain, mikäli samanaikaisesti laivastosta poistetaan pysyvästi käytöstä edellisen sukupolven vaatimustenvastaisten lentokone. Tämän ’yksi sisään, yksi ulos’ -vaatimuksen on tarkoitus varmistaa, että taksonomiamukaisuuden tavoittelu ei tahattomasti lisää maailmanlaajuisen kaupallisen laivaston kasvua tai edistä absoluuttisten päästöjen kasvua koko alalla. Toimintonumeron 3.21 Ilma-alusten valmistus (johon toimintonumero 6.19 Matkustaja- ja rahtilentoliikenne viittaa) esittämän merkittävän edistämisen kriteerin mukaan taksonomia-asetuksen mukaisten taksonomiakelpoisten ilma-alusten osuutta rajoitetaan globaalilla korvausasteella (Global Replacement Ratio, GRR), jotta huomioidaan koko käytössä oleva kaupallisten lentokoneiden globaali laivasto. GRR lasketaan pysyvästi käytöstä poistettujen lentokoneiden osuutena maailmanlaajuisesti toimitetuista lentokoneista edeltävien 10 vuoden keskiarvona laskettuna. Vuodelle 2025 GRR:n arvioitiin olevan 46,1 % (EASA; CIRIUM, 2025). GRR:ää sovelletaan ennen 11. joulukuuta 2023 toimitettuihin lentokoneisiin ja tämän päivämäärän jälkeen toimitettuihin lentokoneisiin, mikäli ne korvaavat edellisen sukupolven vaatimustenvastaisen lentokoneen, joka on pysyvästi poistunut käytöstä, eli romutettu.

Toimintonumerossa 6.19 Matkustaja- ja rahtilentoliikenne esitetään erillinen kriteeri uusiutuvien polttoaineiden (SAF) käytön osalta, jonka mukaan lentokone katsotaan taksonomian mukaiseksi, kun se käyttää uusiutuvaa lentopolttoainetta, jonka sekoitussuhde on 5 % vuonna 2022, nousten vuosittain 2 prosenttiyksiköllä (saavuttaen 11 % vuonna 2025). Lentokoneiden operoijat voivat osoittaa vaaditun SAF-osuuden käytön koko laivaston osalta, mikä tarkoittaa, että taksonomiakelpoisten lentokoneiden ei ole tarvinnut fyysisesti tankata SAF:ia, mikäli operoija on ostanut riittävän osuuden SAF:ia, joka tankataan mihin tahansa sen laivaston lentokoneeseen. Käytännössä SAF-vaatimus voidaan täyttää osoittamalla taksonomiakelpoisille lentokoneille asianmukainen osuus raportointivuoden aikana koko laivastotasolla ostetusta SAF:n kokonaismäärästä. Lisäksi on esitetty, että taksonomiakelpoisten lentokoneiden on oltava teknisesti kykeneviä toimimaan 100-prosenttisesti SAF:lla vuoteen 2028 mennessä ja että aiemman sukupolven malleja korvaamaan hankittujen lentokoneiden on vuodesta 2030 operoitava vähintään 15 %:in SAF-seoksella, joka myös nousee 2 prosenttiyksikköä vuosittain. Nämä vaatimukset asettavat kunnianhimoisen vaatimustenmukaisuusrajan taksonomian mukaisille luvuille vuodesta 2028 lähtien, kun huomioidaan SAF:n saatavuuden, kustannusten ja sertifiointistandardien kehitys lentokoneiden korkean SAF-sekoitusasteen käytön osalta.

Ei merkittävää haittaa -kriteerit (DNSH)

Jotta raportoivan yrityksen voidaa katsoa täyttävän merkittävän edistämisen ja taksonomiamukaisuuden kriteerit, sen on myös täytettävä niin kutsutut ’ei merkittävää haittaa’ -kriteerit (englanniksi Do No Significant Harm, DNSH). DNSH-kriteerit varmistavat, että toiminta, joka edistää tiettyä ympäristötavoitetta, kuten ilmastonmuutoksen hillintää Finnairin omassa toiminnassa 6.19 Matkustaja- ja rahtilentoliikenne, ei samanaikaisesti aiheuta merkittävää haittaa muille ympäristötavoitteille. Toimintonumeron 6.19 teknisten arviointikriteerien mukaisesti raportoivan yrityksen on noudatettava DNSH-kriteerejä seuraavien ympäristötavoitteiden osalta: 2) ilmastonmuutokseen sopeutuminen, 4) siirtymä kiertotalouteen ja 5) saastumisen ehkäisy ja hallinta. Finnair on pyrkinyt parhaansa mukaan arvioimaan ja varmistamaan, että se täyttää DNSH-kriteerien vaatimukset.

Finnair on tarkastanut EU-taksonomian ilmastoa koskevan delegoidun säädöksen lisäyksen A sisällön määrittääkseen, täyttyvätkö sen kriteerit. Finnairin arvio fyysisistä ilmastoriskeistä eri ilmastoskenaarioissa on kuvattu kohdassa *IRO-1 Vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien arviointi ja määrittäminen*. Arvion mukaan fyysisistä ilmastoriskeistä aiheutuvia vaikutuksia lievitetään tehokkaasti osana jatkuvaa operatiivista valvontaa ja riskienhallintatoimenpiteitä, joilla varmistetaan Finnairin toiminta.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU-taksonomia
      - E1 Ilmastonmuutos
      - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
      - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Finnairin lähestymistapa kiertotalouteen siirtymisen osalta on kuvattu yksityiskohtaisesti kohdassa *E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous*. Finnairin ympäristöjohtamisjärjestelmä (EMS) sisältää kiertotalouspolitiikan, joka kattaa resurssien käytön ja jätehuollon Helsinki-Vantaan kotikentällä ja määrittelee tavoitteet Finnair Kitchenille, teknisille toiminnoille ja rahtipalveluille. EU:n jätedirektiivin mukaisesti politiikan tavoitteena on vähentää materiaalien käyttöä, priorisoida uudelleenkäyttöä ja kierrätystä sekä vahvistaa materiaalien hallintaprosesseja, sisältäen esimerkiksi tärkeimpien materiaali- ja jätevirtojen tunnistamisen, niiden minimoinnin ja edistymisen seurannan.

Toimenpiteet vaarallisten kemikaalien varastoinnin, käsittelyn ja hävittämisen osalta määritetään Finnairin EMS-järjestelmässä, joka asettaa tiukat valvonta- ja seurantamekanismit kemikaalien hallinnalle. Finnairin teknisillä toiminnoilla on käytössä erillinen ympäristöjohtamisohjelma, joka varmistaa sääntelyvaatimusten noudattamisen ja kemikaalien käytön systemaattisen seurannan. Finnairin toiminta-alueella Helsinki-Vantaalla tehdään myös lakipohjaisia viranomaisten valvonnan alaisia näytteenottoja ja ympäristöanalyysejä. Kaikki EU-sääntelyn alaiset kemikaalit ilmoitetaan asianomaisille viranomaisille soveltuvien velvoitteiden mukaisesti. Finnair on tarkastellut EU-taksonomian ilmastoa koskevan delegoidun säädöksen lisäyksen C sisältöä ja todennut, ettei pysyviä orgaanisia yhdisteitä (POP), elohopeaa, elohopeayhdisteitä tai elohopeaa sisältäviä tuotteita ole tunnistettu Finnairin toiminnassa raportointivuonna. Finnair ei valmista sähkö- tai elektroniikkalaitteita eikä siten käytä vaarallisia aineita, joita koskevat rajoitukset kyseisten tuotteiden lainsäädännössä. Otsonikerrosta heikentävät aineet, erityisesti halonit palosammuttimissa, raportoidaan vuosittain SYKE:lle (Suomen ympäristökeskus), mukaan lukien asennetut yksiköt, sekä kaikki sammutuslaitteiden aktivoitumisen yhteydessä käytetyt tai vapautetut yksiköt. Lentoturvallisuuden varmistamiseksi Finnair varastoi rajoitetun määrän biosidista polttoaineen lisäainetta, joka kuuluu EU:n biosidituotteita koskevan asetuksen piiriin ja johon sovelletaan erityisiä sääntelyvaatimuksia toimittajien ja viranomaisten tasolla. Ympäristövaikutuksia ei syntynyt, koska ainetta ei käytetty. REACH-asetuksen liitteessä XVII lueteltuja aineita pidetään taksonomiamukaisuuden vastaisina, ellei kaikkia rajoituksia ja ehtoja noudateta. Finnair on tunnistanut kaksi eirtyistä huolta aiheuttavaa ainetta (substances of very high concern, SVHC), joita käytetään lentokoneiden huollossa: strontiumkromaatti ja kromitrioksidi. Näiden käyttö on rekisteröity EU:n kemikaaliviraston (ECHA) REACH-IT-järjestelmään. Finnair osallistuu yhdessä muiden lentoyhtiöiden kanssa jatkuvaan vuoropuheluun ECHA:n kanssa kromiyhdisteiden käytön jatkamisesta ja mahdollisesta korvaamisesta. Tällä hetkellä korvaaminen ei ole teknisesti mahdollista, koska sopivia vaihtoehtoja ei ole kaupallisesti saatavilla.

ICF:n analyysin ja Airbusin julkaiseman tiedotteen mukaan uuden sukupolven lentokoneet, kuten A350, täyttävät taksonomiamukaisuuden edellyttämät melu- ja moottoripäästökriteerit, eli Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen I (Melu) 14 luku, muutos 13, sekä Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen II (Moottoripäästöt) 2 ja 4 luku, muutos 10.

Vähimmäistason suojatoimet

Jotta raportoiva yritys täyttää taksonomiamukaisuuden kriteerit, sen on noudatettava niin kutsuttuja vähimmäistason suojatoimia (Minimum Safeguards), kuten Taksonomia-asetuksessa määritellään. Vähimmäistason suojatoimet kattavat ihmisoikeuksien ja työntekijöiden oikeuksien kunnioittamisen YK:n yritystoimintaa ja ihmisoikeuksia koskevien ohjaavien periaatteiden ja OECD:n monikansallisille yrityksille antamien toimintaohjeiden mukaisesti. Lisäksi ne edellyttävät korruption ja lahjonnan torjuntaa, kilpailulainsäädännön noudattamista sekä vastuullista verokäytäntöä. Finnair on tarkastellut asetusta (EU) 2020/852 sekä EU:n kestävän rahoituksen foorumin julkaisemaa vähimmäistason suojatoimia koskevaa loppuraporttia ymmärtääkseen ja noudattaakseen vaatimuksia.

Finnair noudattaa vähimmäistason suojatoimia sitoutumalla kansainvälisesti tunnustettuihin ihmisoikeuksiin, työntekijöiden oikeuksiin ja eettiseen liiketoimintaan. Nämä sitoumukset on määritelty Finnairin eettisissä toimintaohjeissa ja tarkemmin toimitusjohtajan hyväksymässä Ihmisoikeussitoumuksessa, joka julkaistiin tammikuussa 2025. Ihmisoikeussitoumus määrittelee Finnairin sitoutumisen YK:n yritystoimintaa ja ihmisoikeuksia koskeviin ohjaaviin periaatteisiin, ILO:n julistukseen työelämän perusperiaatteista ja -oikeuksista sekä OECD:n toimintaohjeisiin monikansallisille yrityksille. Ihmisoikeussitoumus sisältää kuvauksen Finnairin jatkuvasta ihmisoikeuksia koskevasta huolellisuusvelvoiteprosessista, joka on integroitu sisäisen valvonnan viitekehykseen. Prosessi sisältää ihmisoikeusriskien tunnistamisen ja

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU-taksonomia
      - E1 Ilmastonmuutos
      - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
      - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

arvioinnin Finnairin omassa toiminnassa ja arvoketjussa, toimenpiteiden toteuttamisen riskien lieventämiseksi sekä valvonnan tehokkuuden seurannan. Ihmisoikeussitoumus sisältää myös kuvaukset käytettävissä olevista valitusmekanismeista ja Finnairin lähestymistavasta haitallisten ihmisoikeusvaikutusten korjaamiseen. Finnair viestii tästä prosessista ulkoisesti esimerkiksi vuosittaisessa kestävyysraportissaan.

Finnairin lähestymistapa korruption ja lahjonnan torjuntaan on määritelty eettisissä toimintaohjeissa, ja toimenpiteet epäillyn korruption tai lahjonnan havaitsemiseksi, raportoimiseksi ja tutkinnan suorittamiseksi on kuvattu yhtiön SpeakUp-ilmoituksia ja Compliance-tutkintaa koskevissa säännöissä (Rules for SpeakUp Reports and Compliance Investigations) . Toimintoihin, jotka ovat altisteisempia korruption ja lahjonnan riskeille, kohdistetaan tehostettuja kontrolleja, joilla varmistetaan rehellisyys, mukaan lukien tiukat säännöt sponsoroinneista, lahjoituksista, lahjoista ja edustamisesta. Lisätietoja Finnairin menettelyistä korruption ja lahjonnan ehkäisemiseksi ja havaitsemiseksi löytyy kohdasta *G1-3 Korruption ja lahjonnan ehkäiseminen ja havaitseminen*. Kilpailulainsäädännön ja Finnairin käytäntöjen noudattamista koskevaa koulutusta tarjotaan työntekijöille heidän roolinsa perusteella. Yritystason kontrollit tällä alueella sisältävät eettiset toimintaohjeet ja kilpailupolitiikan, jotka korostavat vaatimusten noudattamista, läpinäkyvyyttä, oikeudenmukaisuutta ja eettistä toimintaa, kun taas kilpailulainsäädäntöä koskevat säännöt tarjoavat konkreettisia ohjeita lainmukaisesta toiminnasta. Sopimukset ja kaupalliset käytännöt tarkastetaan kilpailulainsäädännön asiantuntijan toimesta riskiprofiilin perusteella.

Finnair varmistaa vastuulliset verokäytännöt noudattamalla paikallisia lakeja ja säädöksiä kaikissa toimintamaissaan. Finnair-konsernilla ei ole rakenteita, joilla siirrettäisiin verotettavaa tuloa Suomesta matalamman verotuksen maihin. Finnairin veroriskien hallinta perustuu vastuunjakomatriisiin (RACI-matriisi), ja konsernin verotoiminnon lisäksi riskienhallintaprosesseja valvoo sisäinen tarkastus. Mahdolliset veroriskit raportoidaan johtoryhmälle ja hallituksen tarkastusvaliokunnalle. Finnair ylläpitää avointa vuoropuhelua veroviranomaisten kanssa ja julkaisee verojalanjälkensä, joka sisältää maakohtaiset ja verolajikohtaiset tiedot maksetuista ja kerätyistä veroista.

Liikevaihto

EU-taksonomian määritelmän mukainen liikevaihto on sama kuin Finnair-konsernin taloudellisen raportoinnin liikevaihto, joten liiketoiminnan muita tuottoja ei lasketa siihen mukaan.

Raportointikaudella 2025 Finnairin taksonomiakelpoisen liikevaihdon osuus oli 84,9 % (86,0) kokonaisliikevaihdosta. Taksonomiakelpoinen liikevaihto liittyy toimintonumeroon 6.19 Matkustaja- ja rahtilentoliikenne, joka kattaa matkustaja- ja rahtiliikenteestä saadut tulot. Finnair Cargon tarjoamien maantierahtikuljetuspalveluiden tulot on jätetty pois, koska nämä palvelut on ulkoistettu kolmansille osapuolille eivätkä ne siten ole taksonomiakelpoisia.

Raportointikaudella 2025 Finnairin taksonomian mukainen osuus oli 23,3 % (0) kokonaisliikevaihdosta. Taksonomian mukaisen osuuden laskemisessa osoittajana käytettiin taksonomian mukaisilla lentokoneilla harjoitetusta matkustaja- ja rahtilentoliikenteestä saatua liikevaihtoa. Nimittäjänä käytettiin Finnair Oyj:n konsernitilinpäätöksessä raportoitua kokonaisliikevaihtoa (3106 MEUR). Mahdollisesti taksonomian mukaiset lentokoneet tunnistettiin merkittävästi edistävien kriteerien mukaisesti. Taksonomiamukaisten lentokoneiden lukumäärä määritettiin soveltamalla globaalia korvausastetta (GRR) vaatimustenmukaisiin lentokoneisiin, jotka on toimitettu ennen 11. joulukuuta 2023. Finnair otti huomioon myös toimintonumeron 6.19 erillisen kriteerin, jonka mukaan lentokone katsotaan taksonomian mukaiseksi kun sitä operoidaan uusiutuvalla polottaineella (SAF), jonka sekoitussuhde vastaa 11 prosenttia vuonna 2025.

On olennaista huomioida, että tammikuu on jätetty pois laskelmasta, koska ennen Ihmisoikeussitoumuksensa julkaisemista tammikuussa 2025 Finnair ei täyttänyt kaikkia Taksonomia-asetuksen kriteerejä.

Pääomamenot

EU-taksonomian määritelmän mukaiset pääomamenot tarkoittavat samaa kuin Finnairin raportoimat bruttoinvestoinnit.

Raportointikaudella 2025 Finnairin taksonomiakelpoiset investoinnit olivat 92,4 % (90,0) kokonaisinvestoinneista. Taksonomiakelpoiset investoinnit liittyvät toiminto-numeroihin 6.19 Matkustaja- ja rahtilentoliikenne, joka kattaa lentokoneiden muutokset ja asennukset, sekä 7.7 Rakennusten hankinta ja omistaminen, joka kattaa Finnairin toimitilojen kunnostukset ja kehittämisen.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Raportointikaudella 2025 Finnairin taksonomian mukainen osuus investoinneista oli 1,8 % (0). Taksonomian mukaisen osuuden laskemisessa osoittajana käytettiin taksonomian mukaisiin lentokoneisiin liittyviä kokonaisinvestointeja. Nimittäjänä käytettiin Finnair Oyj:n konsernitilinpäätöksessä raportoitua investointien kokonaismäärää (195 MEUR). Finnair ei tunnistanut taloudelliseen toimintaan 7.7 liittyviä taksonomian mukaisia investointeja.

Toimintamenot

EU-taksonomian määritelmän mukaiset toimintamenot tarkoittavat samaa kuin suorat tutkimus-, kehitys- ja kunnossapitokulut sekä lyhytaikaiset vuokrat.

Raportointijaksolla 2025 Finnairin taksonomiakelpoiset toimintamenot (OpEx) olivat 99,8 % (100,0) kokonaistoimintamenoista. Kelpoisten toimintamenojen osuus liittyy toimintanumeroihin 6.19 Matkustaja- ja rahtilentoliikenne, joka kattaa lentokoneiden huollon, sekä 7.7 Rakennusten hankinta ja omistaminen, joka kattaa Finnairin toimitilojen ylläpidon.

Raportointijaksolla 2025 Finnairin taksonomian mukainen osuus toimintamenoista oli 27,2 % (0). Laskettaessa taksonomian mukaista toimintamenojen osuutta osoittajana käytettiin taksonomian mukaisten lentokoneiden käyttökuluja ja nimittäjänä käytettiin Finnair Oyj:n konsernitilinpäätökseen sisältyvät käyttökulut (177 MEUR). Finnair ei tunnistanut taloudelliseen toimintaan 7.7 liittyviä taksonomian mukaisia toimintamenoja.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU-taksonomia
      - E1 Ilmastonmuutos
      - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
      - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Luokitusjärjestelmäkelpoisiin tai luokitusjärjestelmän mukaisiin taloudellisiin toimintoihin liittyviin tuotteisiin ja palveluihin liittyvä osuus liikevaihdosta, pääomamenoista ja toimintamenoista – vuoden (N) tiedot (yhteenvetävät keskeiset tulosindikaattorit)

Tilikausi (N) 2025					Luokitusjärjestelmän mukaisten toimintojen erittely ympäristötavoitteiden mukaan										
Keskeinen tulosindikaattori (1)	Yhteensä (2)	Luokitusjärjestelmä-kelpoisten toimintojen osuus (3)	Luokitusjärjestelmän mukaiset toiminnat (4)	Luokitusjärjestelmän mukaisten toimintojen osuus (5))	Ilmastonmuutoksen hillintä (6)	Ilmastonmuutokseen sopeutuminen (7)	Vesi (8)	Kiertotalous (9)	Ympäristön pilaantuminen (10)	Biologinen monimuotoisuus (11)	Mahdollistavien toimintojen osuus (12)	Siirtymätoimintojen osuus (13)	Arvioimatta jäävät toiminnat, joita pidetään ei-olennaisina (14)	Luokitusjärjestelmän mukaiset toiminnat edeltävällä tilikaudella (N-1) (15)	Luokitusjärjestelmän mukaisten toimintojen osuus edeltävällä tilikaudella (N-1) (16)
	MEUR	%	MEUR	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	Valuutta	%
Liikevaihto	3106	84,9 %	724	23,3 %	23,3 %						0,0 %	23,3 %	0,0 %	0	0,0 %
Pääomamenot	195	92,4 %	3	1,8 %	1,8 %						0,0 %	1,8 %	0,0 %	0	0,0 %
Toimintamenot	177	99,8 %	48	27,2 %	27,2 %						0,0 %	27,2 %	0,0 %	0	0,0 %

Lomaketta 1 koskevat selittävät huomautukset:

1. (N) Ilmoitetaan tilikausi, johon raportoidut tiedot liittyvät. Sarakkeet (2)–(14) koskevat tilikautta (N). (N-1) tarkoittaa edeltävää tilikautta. Jos tilikaudelta N-1 ei raportoitu tietoja, sarakkeet (15) ja (16) jätetään tyhjäksi.

2. Sarakkeessa (2) ilmoitetaan asianomaisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjä.

3. Sarakkeessa (3) ilmoitetaan asianomaisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy luokitusjärjestelmäkelpoisten taloudellisten toimintojen kokonaismäärään, riippumatta siitä, ovatko kyseiset toiminnat luokitusjärjestelmän mukaisia vai eivät.

4. Sarakkeessa (5) ilmoitetaan asianomaisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy luokitusjärjestelmän mukaisten taloudellisten toimintojen kokonaismäärään.

5. Sarakkeissa (6)–(11) ilmoitetaan asianomaisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy luokitusjärjestelmän mukaisiin taloudellisiin toimintoihin, jotka edistävät merkittävästi asianomaista ympäristötavoitetta. Sarakkeissa (6)–(11) olevien osuuksien summan on asianomaisen keskeisen tulosindikaattorin osalta oltava sama kuin sarakkeessa (5) oleva luku.

6. Sarakkeessa (12) ilmoitetaan asianomaisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy luokitusjärjestelmän mukaisiin taloudellisiin toimintoihin, jotka ovat mahdollistavia taloudellisia toimintoja.

7. Sarakkeessa (13) ilmoitetaan asianomaisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy luokitusjärjestelmän mukaisiin taloudellisiin toimintoihin, jotka ovat taloudellisia siirtymätoimintoja.

8. Sarakkeessa (14) ilmoitetaan asianomaisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy taloudellisiin toimintoihin, joita pidetään ei-olennaisina suhteessa asianomaiseen keskeiseen tulosindikaattoriin ja joiden luokitusjärjestelmäkelpoisuutta ja luokitusjärjestelmän mukaisuutta ei ole arvioitu 2 artiklan 1 a, 1 b ja 1 c kohdan mukaisesti. Kun taloudellista toimintaa pidetään olennaisena suhteessa keskeiseen tulosindikaattoriin (liikevaihto, pääomamenot tai toimintamenot), yritysten on arvioitava kyseiseen toimintaan liittyvää keskeistä tulosindikaattoria kokonaisuudessaan luokitusjärjestelmäkelpoisuuden ja luokitusjärjestelmän mukaisuuden osalta, eivätkä ne voi pitää mitään kyseiseen toimintaan liittyvän keskeisen tulosindikaattorin osuutta ei-olennaisena. Sarakkeessa (14) ei voi olla osuutta liikevaihto-, CapEx- tai OpEx-indikaattorista, jos indikaattoriin liittyy olennaisia toimintoja.

9. Sarakkeessa (16) ilmoitetaan tilikautta (N-1) koskevan asianomaisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy tilikautta (N-1) koskevien luokitusjärjestelmän mukaisten taloudellisten toimintojen kokonaismäärään.

10. Sarakkeet (5)–(11) kaksinkertaisen huomioon ottamisen välttämiseksi: jos sarakkeessa (5) olevaan lukuun sisältyy luokitusjärjestelmän mukaisia taloudellisia toimintoja, jotka edistävät samaan aikaan merkittävästi useampaa kuin yhtä ympäristötavoitetta, näiden taloudellisten toimintojen merkittävä vaikutus useisiin ympäristötavoitteisiin olisi ilmoitettava kyseisten ympäristötavoitteiden kohdalla kyseisiä toimintoja koskevilla riveillä lomakkeen 2 sarakkeissa (6)–(11), mutta sitä ei tule ottaa huomioon kahteen kertaan lomakkeen 1 sarakkeissa (5)–(11).

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU-taksonomia
      - E1 Ilmastonmuutos
      - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
      - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Luokitusjärjestelmäkelpoisiin tai luokitusjärjestelmän mukaisiin taloudellisiin toimintoihin liittyviin tuotteisiin ja palveluihin liittyvä osuus liikevaihdosta – vuoden (N) tiedot (toimintojen erittely)

Raportoitu keskeinen tulosindikaattori (liikevaihto) Tilikausi (N) 2025					Luokitusjärjestelmän mukaisten toimintojen ympäristötavoite								
Taloudelliset toiminnat (1)	**Koodi (2)**	**Luokitusjärjestelmäkelpoinen keskeinen tulosindikaattori (luokitusjärjestelmäkelpoisten liikevaihdon osuus) (3)**	**Luokitusjärjestelmän mukainen keskeinen tulosindikaattori (liikevaihdon rahallinen arvo) (4)**	**Luokitusjärjestelmän mukainen keskeinen tulosindikaattori (luokitusjärjestelmän mukaisten liikevaihdon osuus) (5)**	**Ilmastonmuutoksen hillintä (6)**	**Ilmastonmuutokseen sopeutuminen (7)**	**Vesi (8)**	**Kiertotalous (9)**	**Ympäristön pilaantuminen (10)**	**Biologinen monimuotoisuus (11)**	**Mahdollistava toiminta (12)**	**Siirtymätoiminta (13)**	**Luokitusjärjestelmän mukainen osuus luokitusjärjestelmäkelpoisesta toiminnasta (14)**
		%	Milj. euroa	%	%	%	%	%	%	%	(tapauksen mukaan E)	(tapauksen mukaan T)	%
Matkustaja- ja rahtilentoliikenne	CCM 6.19	84,9 %	724	23,3 %	23,3 %							T	27,4 %
Luokitusjärjestelmän mukaisuuden summa tavoitteen mukaan					23,3 %								
Yhteenlaskettu keskeinen tulosindikaattori (liikevaihto)		84,9 %	724	23,3 %	23,3 %						0,0 %	23,3 %	27,4 %

Lomaketta 2 koskevat selittävät huomautukset:

1. Jos muu kuin rahoitusalan yritys ilmoittaa jonkin keskeisen tulosindikaattorin (liikevaihto, CapEx tai OpEx) luokitusjärjestelmäkelpoisuudeksi lomakkeen 1 sarakkeessa (3) nolla, se voi kyseisen keskeisen tulosindikaattorin osalta jättää antamatta lomakkeen 2.

2. (N) Ilmoitetaan tilikausi, johon raportoidut tiedot liittyvät. Sarakkeet (2)–(14) koskevat tilikautta (N).

3. Toimintoja koskevien rivien sarake (2): Koodi on lyhenne tavoitteesta, jota taloudellinen toiminta on kelpoinen edistämään merkittävästi, sekä jakson numero, joka toiminnalle on annettu tavoitetta koskevassa liitteessä, toisin sanoen – ilmastonmuutoksen hillintä: CCM – ilmastonmuutokseen sopeutuminen: CCA – vesivarat ja merten luonnonvarat: WTR – kiertotalous: CE – ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen ja vähentäminen: PPC – biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit: BIO Esimerkiksi toiminnan "Metsitys" koodi on CCM 1.1. Jos toiminta on kelpoinen edistämään merkittävästi useampaa kuin yhtä tavoitetta, koodit ilmoitetaan kaikkien tavoitteiden osalta.

4. Toimintoja koskevien rivien sarakkeessa (3) ilmoitetaan lomakkeessa 1 raportoitu kyseisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy luokitusjärjestelmäkelpoiseen taloudelliseen toimintaan, riippumatta siitä, onko kyseinen toiminta luokitusjärjestelmän mukainen tai vaikka vain osa kyseisestä toiminnasta olisi luokitusjärjestelmän mukainen.

5. Toimintoja koskevien rivien sarakkeessa (5) ilmoitetaan lomakkeessa 1 raportoitu kyseisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy luokitusjärjestelmän mukaiseen taloudelliseen toimintaan tai luokitusjärjestelmäkelpoisen toiminnan osaan, joka on luokitusjärjestelmän mukainen.

6. Toimintoja koskevien rivien sarakkeissa (6)–(11) ilmoitetaan lomakkeessa 1 raportoitu kyseisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy luokitusjärjestelmän mukaiseen taloudelliseen toimintaan tai sen osaan, joka edistää merkittävästi kyseistä ympäristötavoitetta, jonka osalta kyseinen taloudellinen toiminta on luokitusjärjestelmäkelpoinen. Niitä ympäristötavoitteita koskevat sarakkeet, joiden osalta taloudellinen toiminta ei ole luokitusjärjestelmäkelpoinen, olisi jätettävä tyhjiksi. Jos luokitusjärjestelmän mukainen taloudellinen toiminta tai sen osa edistää merkittävästi useita ympäristötavoitteita, kyseisiä ympäristötavoitteita koskevissa sarakkeissa ilmoitetaan lomakkeessa 1 raportoitu niitä vastaava kyseisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy kyseiseen toimintaan tai sen osaan. Jos toiminta siis edistää merkittävästi useampaa kuin yhtä ympäristötavoitetta samaan aikaan, tämä merkittävä edistäminen olisi ilmoitettava useiden ympäristötavoitteiden kohdalla kyseistä taloudellista toimintaa koskevalla rivillä.

7. Sarakkeessa (14) ilmoitetaan kullakin rivillä suhde, joka saadaan jakamalla sarakkeessa (5) oleva luku sarakkeessa (3) olevalla luvulla.

8. Rivi "Luokitusjärjestelmän mukaisuuden summa tavoitteen mukaan": sarakkeissa (6)–(11) ilmoitetaan kussakin sarakkeessa raportoituja toimintoja koskevien lukujen summa. Tämän rivin sarakkeiden (6)–(11) summa voi olla yli 100 prosenttia.

9. Rivi "Yhteenlaskettu keskeinen tulosindikaattori": sarakkeissa (3)–(13) ilmoitetaan kussakin sarakkeessa raportoituja toimintoja koskevien lukujen summa. Kun muut kuin rahoitusalan yritykset laskevat sarakkeissa (4)–(11) ilmoitettuja lukuja yhteen rivillä "Yhteenlaskettu keskeinen tulosindikaattori", ne eivät saa ottaa kahteen kertaan huomioon vaikutusta useisiin ympäristötavoitteisiin, vaan niiden tulisi laskea mukaan ainoastaan merkityksellisimpänä pitämänsä ympäristötavoite. Tällä rivillä sarakkeessa (5) (yhteenlasketut luokitusjärjestelmän mukaiset keskeiset tulosindikaattorit) olevan luvun on oltava yhtä suuri kuin saman rivin sarakkeissa (6)–(11) ilmoitettujen lukujen summa. Lomakkeen 2 sarakkeissa (3)–(13) rivillä "Yhteenlaskettu keskeinen tulosindikaattori" raportoitujen lukujen on vastattava lomakkeen 1 vastaavissa sarakkeissa (3)–(13) ilmoitettuja lukuja. Kaksinkertaisen huomioon ottamisen välttämiseksi ahoitusalan yritykset ottavat omia keskeisiä tulosindikaattoreitaan laskiessaan huomioon lomakkeessa 1 raportoidun yhteenlasketun keskeisen tulosindikaattorin."

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Luokitusjärjestelmäkelpoisiin tai luokitusjärjestelmän mukaisiin taloudellisiin toimintoihin liittyviin tuotteisiin ja palveluihin liittyvä osuus pääomamenoista – vuoden (N) tiedot (toimintojen erittely)

Raportoitu keskeinen tulosindikaattori (pääomamenot)
Tilikausi (N)
2025

					Luokitusjärjestelmän mukaisten toimintojen ympäristötavoite								
Taloudelliset toiminnat (1)	**Koodi (2)**	**Luokitusjärjestelmäkelpoinen keskeinen tulosindikaattori (luokitusjärjestelmäkelpoisten pääomamenojen osuus) (3)**	**Luokitusjärjestelmän mukainen keskeinen tulosindikaattori (pääomamenojen rahallinen arvo) (4)**	**Luokitusjärjestelmän mukainen keskeinen tulosindikaattori (luokitusjärjestelmän mukaisten pääomamenojen osuus) (5)**	**Ilmastonmuutoksen hillintä (6)**	**Ilmastonmuutokseen sopeutuminen (7)**	**Vesi (8)**	**Kiertotalous (9)**	**Ympäristön pilaantuminen (10)**	**Biologinen monimuotoisuus (11)**	**Mahdollistava toiminta (12)**	**Siirtymätoiminta (13)**	**Luokitusjärjestelmän mukainen osuus luokitusjärjestelmäkelpoisesta toiminnasta (14)**
		%	Milj. euroa	%	%	%	%	%	%	%	(tapauksen mukaan E)	(tapauksen mukaan T)	
Matkustaja- ja rahtilentoliikenne	CCM 6.19	91,2 %	3	1,8 %	1,8 %							T	1,9 %
Rakennusten hankinta ja omistaminen	CCM 7.7	1,2 %	0	0,0 %	0,0 %								0,0 %
Luokitusjärjestelmän mukaisuuden summa tavoitteen mukaan					1,8 %								
Yhteenlaskettu keskeinen tulosindikaattori (pääomamenot)		92,4 %	3	1,8 %	1,8 %						0,0 %	1,8 %	1,9 %

Lomaketta 2 koskevat selittävät huomautukset:

1. Jos muu kuin rahoitusalan yritys ilmoittaa jonkin keskeisen tulosindikaattorin (liikevaihto, CapEx tai OpEx) luokitusjärjestelmäkelpoisuudeksi lomakkeen 1 sarakkeessa (3) nolla, se voi kyseisen keskeisen tulosindikaattorin osalta jättää antamatta lomakkeen 2.

2. (N) Ilmoitetaan tilikausi, johon raportoidut tiedot liittyvät. Sarakkeet (2)–(14) koskevat tilikautta (N).

3. Toimintoja koskevien rivien sarake (2): Koodi on lyhenne tavoitteesta, jota taloudellinen toiminta on kelpoinen edistämään merkittävästi, sekä jakson numero, joka toiminnalle on annettu tavoitetta koskevassa liitteessä, toisin sanoen – ilmastonmuutoksen hillintä: CCM – ilmastonmuutokseen sopeutuminen: CCA – vesivarat ja merten luonnonvarat: WTR – kiertotalous: CE – ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen ja vähentäminen: PPC – biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit: BIO Esimerkiksi toiminnan "Metsitys" koodi on CCM 1.1. Jos toiminta on kelpoinen edistämään merkittävästi useampaa kuin yhtä tavoitetta, koodit ilmoitetaan kaikkien tavoitteiden osalta.

4. Toimintoja koskevien rivien sarakkeessa (3) ilmoitetaan lomakkeessa 1 raportoitu kyseisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy luokitusjärjestelmäkelpoiseen taloudelliseen toimintaan, riippumatta siitä, onko kyseinen toiminta luokitusjärjestelmän mukainen tai vaikka vain osa kyseisestä toiminnasta olisi luokitusjärjestelmän mukainen.

5. Toimintoja koskevien rivien sarakkeessa (5) ilmoitetaan lomakkeessa 1 raportoitu kyseisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy luokitusjärjestelmän mukaiseen taloudelliseen toimintaan tai luokitusjärjestelmäkelpoisen toiminnan osaan, joka on luokitusjärjestelmän mukainen.

6. Toimintoja koskevien rivien sarakkeissa (6)–(11) ilmoitetaan lomakkeessa 1 raportoitu kyseisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy luokitusjärjestelmän mukaiseen taloudelliseen toimintaan tai sen osaan, joka edistää merkittävästi kyseistä ympäristötavoitetta, jonka osalta kyseinen taloudellinen toiminta on luokitusjärjestelmäkelpoinen. Niitä ympäristötavoitteita koskevat sarakkeet, joiden osalta taloudellinen toiminta ei ole luokitusjärjestelmäkelpoinen, olisi jätettävä tyhjiksi. Jos luokitusjärjestelmän mukainen taloudellinen toiminta tai sen osa edistää merkittävästi useita ympäristötavoitteita, kyseisiä ympäristötavoitteita koskevissa sarakkeissa ilmoitetaan lomakkeessa 1 raportoitu niitä vastaava kyseisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy kyseiseen toimintaan tai sen osaan. Jos toiminta siis edistää merkittävästi useampaa kuin yhtä ympäristötavoitetta samaan aikaan, tämä merkittävä edistäminen olisi ilmoitettava useiden ympäristötavoitteiden kohdalla kyseistä taloudellista toimintaa koskevalla rivillä.

7. Sarakkeessa (14) ilmoitetaan kullakin rivillä suhde, joka saadaan jakamalla sarakkeessa (5) oleva luku sarakkeessa (3) olevalla luvulla.

8. Rivi "Luokitusjärjestelmän mukaisuuden summa tavoitteen mukaan": sarakkeissa (6)–(11) ilmoitetaan kussakin sarakkeessa raportoituja toimintoja koskevien lukujen summa. Tämän rivin sarakkeiden (6)–(11) summa voi olla yli 100 prosenttia.

9. Rivi "Yhteenlaskettu keskeinen tulosindikaattori": sarakkeissa (3)–(13) ilmoitetaan kussakin sarakkeessa raportoituja toimintoja koskevien lukujen summa. Kun muut kuin rahoitusalan yritykset laskevat sarakkeissa (4)–(11) ilmoitettuja lukuja yhteen rivillä "Yhteenlaskettu keskeinen tulosindikaattori", ne eivät saa ottaa kahteen kertaan huomioon vaikutusta useisiin ympäristötavoitteisiin, vaan niiden tulisi laskea mukaan ainoastaan merkityksellisimpänä pitämänsä ympäristötavoite. Tällä rivillä sarakkeessa (5) (yhteenlasketut luokitusjärjestelmän mukaiset keskeiset tulosindikaattorit) olevan luvun on oltava yhtä suuri kuin saman rivin sarakkeissa (6)–(11) ilmoitettujen lukujen summa. Lomakkeen 2 sarakkeissa (3)–(13) rivillä "Yhteenlaskettu keskeinen tulosindikaattori" raportoitujen lukujen on vastattava lomakkeen 1 vastaavissa sarakkeissa (3)–(13) ilmoitettuja lukuja. Kaksinkertaisen huomioon ottamisen välttämiseksi rahoitusalan yritykset ottavat omia keskeisiä tulosindikaattoreitaan laskiessaan huomioon lomakkeessa 1 raportoidun yhteenlasketun keskeisen tulosindikaattorin."

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Luokitusjärjestelmäkelpoisiin tai luokitusjärjestelmän mukaisiin taloudellisiin toimintoihin liittyviin tuotteisiin ja palveluihin liittyvä osuus toimintamenoista – vuoden (N) tiedot (toimintojen erittely)

Raportoitu keskeinen tulosindikaattori (toimintamenot) Tilikausi (N) 2025					Luokitusjärjestelmän mukaisten toimintojen ympäristötavoite								
Taloudelliset toiminnat (1)	**Koodi (2)**	**Luokitusjärjestelmäkelpoinen keskeinen tulosindikaattori (luokitusjärjestelmäkelpoisten toimintamenojen osuus) (3)**	**Luokitusjärjestelmän mukainen keskeinen tulosindikaattori (toimintamenojen rahallinen arvo) (4)**	**Luokitusjärjestelmän mukainen keskeinen tulosindikaattori (luokitusjärjestelmän mukaisten toimintamenojen osuus) (5)**	**Ilmastonmuutoksen hillintä (6)**	**Ilmastonmuutokseen sopeutuminen (7)**	**Vesi (8)**	**Kiertotalous (9)**	**Ympäristön pilaantuminen (10)**	**Biologinen monimuotoisuus (11)**	**Mahdollistava toiminta (12)**	**Siirtymätoiminta (13)**	**Luokitusjärjestelmän mukainen osuus luokitusjärjestelmäkelpoisesta toiminnasta (14)**
		%	Milj. euroa	%	%	%	%	%	%	%	(tapauksen mukaan E)	(tapauksen mukaan T)	%
Matkustaja- ja rahtilentoliikenne	CCM 6.19	95,3 %	48	27,2 %	27,2 %							T	28,5 %
Rakennusten hankinta ja omistaminen	CCM 7.7	4,5 %	0	0,0 %	0,0 %								0,0 %
Luokitusjärjestelmän mukaisuuden summa tavoitteen mukaan					27,2 %								
Yhteenlaskettu keskeinen tulosindikaattori (toimintamenot)		99,8 %	48	27,2 %	27,2 %						0,0 %	27,2 %	27,3 %

Lomaketta 2 koskevat selittävät huomautukset:

1. Jos muu kuin rahoitusalan yritys ilmoittaa jonkin keskeisen tulosindikaattorin (liikevaihto, CapEx tai OpEx) luokitusjärjestelmäkelpoisuudeksi lomakkeen 1 sarakkeessa (3) nolla, se voi kyseisen keskeisen tulosindikaattorin osalta jättää antamatta lomakkeen 2.

2. (N) Ilmoitetaan tilikausi, johon raportoidut tiedot liittyvät. Sarakkeet (2)–(14) koskevat tilikautta (N).

3. Toimintoja koskevien rivien sarake (2): Koodi on lyhenne tavoitteesta, jota taloudellinen toiminta on kelpoinen edistämään merkittävästi, sekä jakson numero, joka toiminnalle on annettu tavoitetta koskevassa liitteessä, toisin sanoen – ilmastonmuutoksen hillintä: CCM – ilmastonmuutokseen sopeutuminen: CCA – vesivarat ja merten luonnonvarat: WTR – kiertotalous: CE – ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen ja vähentäminen: PPC – biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit: BIO Esimerkiksi toiminnan "Metsitys" koodi on CCM 1.1. Jos toiminta on kelpoinen edistämään merkittävästi useampaa kuin yhtä tavoitetta, koodit ilmoitetaan kaikkien tavoitteiden osalta.

4. Toimintoja koskevien rivien sarakkeessa (3) ilmoitetaan lomakkeessa 1 raportoitu kyseisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy luokitusjärjestelmäkelpoiseen taloudelliseen toimintaan, riippumatta siitä, onko kyseinen toiminta luokitusjärjestelmän mukainen tai vaikka vain osa kyseisestä toiminnasta olisi luokitusjärjestelmän mukainen.

5. Toimintoja koskevien rivien sarakkeessa (5) ilmoitetaan lomakkeessa 1 raportoitu kyseisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy luokitusjärjestelmän mukaiseen taloudelliseen toimintaan tai luokitusjärjestelmäkelpoisen toiminnan osaan, joka on luokitusjärjestelmän mukainen.

6. Toimintoja koskevien rivien sarakkeissa (6)–(11) ilmoitetaan lomakkeessa 1 raportoitu kyseisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy luokitusjärjestelmän mukaiseen taloudelliseen toimintaan tai sen osaan, joka edistää merkittävästi kyseistä ympäristötavoitetta, jonka osalta kyseinen taloudellinen toiminta on luokitusjärjestelmäkelpoinen. Niitä ympäristötavoitteita koskevat sarakkeet, joiden osalta taloudellinen toiminta ei ole luokitusjärjestelmäkelpoinen, olisi jätettävä tyhjiksi. Jos luokitusjärjestelmän mukainen taloudellinen toiminta tai sen osa edistää merkittävästi useita ympäristötavoitteita, kyseisiä ympäristötavoitteita koskevissa sarakkeissa ilmoitetaan lomakkeessa 1 raportoitu niitä vastaava kyseisen keskeisen tulosindikaattorin nimittäjän osuus, joka liittyy kyseiseen toimintaan tai sen osaan. Jos toiminta siis edistää merkittävästi useampaa kuin yhtä ympäristötavoitetta samaan aikaan, tämä merkittävä edistäminen olisi ilmoitettava useiden ympäristötavoitteiden kohdalla kyseistä taloudellista toimintaa koskevalla rivillä.

7. Sarakkeessa (14) ilmoitetaan kullakin rivillä suhde, joka saadaan jakamalla sarakkeessa (5) oleva luku sarakkeessa (3) olevalla luvulla.

8. Rivi "Luokitusjärjestelmän mukaisuuden summa tavoitteen mukaan": sarakkeissa (6)–(11) ilmoitetaan kussakin sarakkeessa raportoituja toimintoja koskevien lukujen summa. Tämän rivin sarakkeiden (6)–(11) summa voi olla yli 100 prosenttia.

9. Rivi "Yhteenlaskettu keskeinen tulosindikaattori": sarakkeissa (3)–(13) ilmoitetaan kussakin sarakkeessa raportoituja toimintoja koskevien lukujen summa. Kun muut kuin rahoitusalan yritykset laskevat sarakkeissa (4)–(11) ilmoitettuja lukuja yhteen rivillä "Yhteenlaskettu keskeinen tulosindikaattori", ne eivät saa ottaa kahteen kertaan huomioon vaikutusta useisiin ympäristötavoitteisiin, vaan niiden tulisi laskea mukaan ainoastaan merkityksellisimpänä pitämänsä ympäristötavoite. Tällä rivillä sarakkeessa (5) (yhteenlasketut luokitusjärjestelmän mukaiset keskeiset tulosindikaattorit) olevan luvun on oltava yhtä suuri kuin saman rivin sarakkeissa (6)–(11) ilmoitettujen lukujen summa. Lomakkeen 2 sarakkeissa (3)–(13) rivillä "Yhteenlaskettu keskeinen tulosindikaattori" raportoitujen lukujen on vastattava lomakkeen 1 vastaavissa sarakkeissa (3)–(13) ilmoitettuja lukuja. Kaksinkertaisen huomioon ottamisen välttämiseksi rahoitusalan yritykset ottavat omia keskeisiä tulosindikaattoreitaan laskiessaan huomioon lomakkeessa 1 raportoidun yhteenlasketun keskeisen tulosindikaattorin."

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

YMPÄRISTÖTIEDOT

E1 Ilmastonmuutos

E1-1 Siirtymäsuunnitelma ilmastomuutoksen hillintään

Finnairin visiona on nopeuttaa ilmailualan siirtymistä pois fossiilisista polttoaineista, nojautuen laaja-alaiseen yhteistyöhön sekä jatkuvaan tieteen ja teknologian kehitykseen. Tällä hetkellä Finnairilla ei ole sen hallituksen hyväksymää ja kaikkia CSRD:n mukaisia vuoteen 2050 tähtäävän siirtymäsuunnitelman vaadittuja osatekijöitä dokumentoituna, joten Finnair ei väitä omaavansa voimassa olevaa siirtymäsuunnitelmaa ilmastonmuutoksen hillintään. Finnairilla on siirtymäsuunnitelmaan liittyvä välitavoite ja pidemmälle vievä suunnittelu on käynnissä. Finnair tulee raportoimaan siirtymäsuunnitelmastaan, kun kaikki sen osatekijät ovat valmiit ja suunnitelma on hyväksytty Finnairin johtamisjärjestelmän mukaisesti. Lisätietoja vastuullisuuden johtamisjärjestelmästä löytyy kohdasta *GOV-1 Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli*.

Merkittävillä resursoineilla on ratkaiseva merkitys tulevan siirtymäsuunnitelman tehokkaassa täytäntöönpanossa. Finnairille suurimmat muutospotentiaalit fossiilisten polttoaineiden käytön lopettamisessa liittyvät vaihtoehtoisten lentopolttoaineiden (SAF) käytön lisäämiseen ja lentokoneiden uudistamiseen. Koska sähkö-, vety- ja hybridilentokoneiden teknologioiden laajempi käyttöönotto on viivästynyt, SAF tarjoaa tällä hetkellä suurimman muutospotentiaalin keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä, tuoden arviolta noin 60–70 prosenttia päästövähennyksistä seuraavan kymmenen vuoden aikana, kunnes uudet työntövoimanlähteet ovat laajasti saatavilla markkinoilla. Muita hyödynnettäviä siirtymävipuja ovat reittiverkoston optimointi ja operatiivisen energiatehokkuuden parantaminen.

Finnair on asettanut kymmenen vuoden päästövähennystavoitteen, joka tukee ilmaston lämpenemisen rajoittamista 1,5 asteeseen Pariisin ilmastosopimuksen mukaisesti. Tavoitteena on vähentää lentokerosiinin tuotantoketjun Scope 1- ja Scope 3 -päästöjä (ns. WTW-päästöjä) 34,5 % lennettyyn hyötykuormaan (RTK, myydyt tonnikilometrit) suhteutettuna vuoteen 2033 mennessä vuoden 2023 tasosta. Science Based Targets -aloite (SBTi) vahvisti tavoitteen syyskuussa 2024, ja se kuvastaa Finnairin sitoumusta globaalien ilmastotavoitteiden edistämiseksi. Absoluuttisiksi CO_2e-päästöiksi muutettuna tavoite vastaa noin 13 %:n päästövähennystä. Tässä laskennassa on käytetty niitä parametreja, jotka vuoden 2024 tavoiteasetannan aikana olivat käytössä. Muut päästöt, kuten jättövanat (non-CO_2), jotka myös vaikuttavat ilmaston lämpenemiseen, eivät sisälly tähän tavoitteeseen nykyisen SBTi ohjeistuksen mukaisesti. Non-CO_2-vaikutusten, erityisesti jättövanojen, vertailtavuus ja sovellettavat lieventämiskeinot eivät ole vielä riittävästi vakiintuneet

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU-taksonomia
    - E1 Ilmastonmuutos
    - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
    - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

tieteellisten tavoitteiden asettamista varten. Jättövanat voivat aiheuttaa joko nettolämpenemistä tai -viilenemistä riippuen ilmakehän olosuhteista, ja niiden vaikutukset ovat lyhytkestoisia kestäen tyypillisesti tunteja tai päiviä verrattuna hiilidioksidin pitkään elinikään ilmakehässä. Samalla ne ovat myös erittäin sijainti- ja aikasidonnaisia. Tämä kaikki rajoittaa niihin liittyvää johdonmukaista kvantifiointia. Finnair jatkaa jättövanojen tutkimuksen ja sääntelyn kehitysten seurantaa, ja osallistuu erilaisiin hankkeisiin osaamisen ja vähentämismahdollisuuksien kehittämiseksi. Finnair raportoi julkisesti sen muista kuin hiilidioksidipäästöjen ilmastovaikutuksista heti kun luotettavaa ja varmennettua tietoa on saatavilla.

Ympäristöjohtamisjärjestelmänsä (EMS) mukaisesti Finnair koordinoi ympäristö- ja energiatehokkuuttaan ja vähentää toimiensa ympäristövaikutuksia. Finnair on sitoutunut investoimaan tarvittavat henkilöresurssit ilmastosiirtymäsuunnitelman toteuttamiseen sekä EMS:n ympäristöarviointiohjelman (IATA IEnvA) jatkuvaan kehittämiseen ja ylläpitoon. Vuonna 2025 yhtiö oli varannut 2,6 kokoaikaista työntekijää EMS:n hallinnointiin ja 2,8 kokoaikaista työntekijää ilmastoon liittyvien aloitteiden ja toimien hallinnointiin.

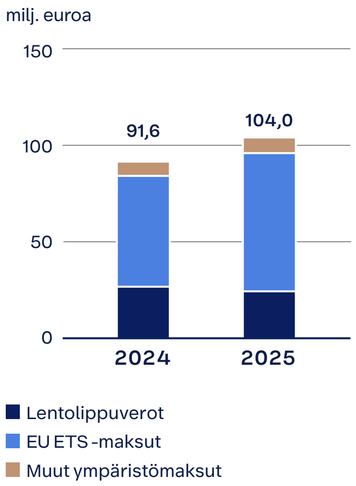
Tällä hetkellä Finnair ei ole määrittänyt siirtymäsuunnitelman toteuttamiseen tarvittavia rahallisia pääoma- ja operatiivisia investointeja, tai tehnyt päätöstä näiden allokoinnista. Taloudellisen toiminnan mukauttamiseksi EU-taksonomian säännöksiin tarvitaan investointeja sekä laivaston uudistamiseen paremman energiatehokkuuden saavuttamiseksi että vaihtoehtoisten lentopolttoaineiden kasvavan markkinan tukemiseksi.

Kuljetussektori ja Finnair eivät ole EU:n Pariisin ilmastosopimuksen mukaisten vertailuarvojen (PAB) ulkopuolella. Raportointikaudella 2025 Finnairilla ei ollut merkittäviä pääomasijoituksia hiileen, öljyyn ja kaasuun liittyviin taloudellisiin toimintoihin.

Siirtymäsuunnitelma osana liiketoimintastrategiaa ja taloussuunnittelua

Finnair on sisällyttänyt ESG-toimenpiteet linjassa lentotoimialan liiketoimintastrategian yksi keskeinen mahdollistaja on sen ESG-toimenpiteiden samatahtisuus muiden sektorin toimijoiden kanssa. Finnairin hallitus ja johtoryhmä valvovat vastuullisuusstrategian ja vähähiilisyystoimien tehokasta täytäntöönpanoa ja varmistavat, että vastuullisuustavoitteet huomioidaan strategisessa ja taloudellisessa suunnittelussa, investointipäätöksissä ja päivittäisessä toiminnassa. Finnairin liiketoimintastrategiassa ja taloudellisessa suunnittelussa huomioidaan kestävyyteen liittyviä suoria kustannuksia ja riskejä. Näitä ovat esimerkiksi lakisääteinen vaatimustenmukaisuus, SAF-ostot, päästöhyvitysten ostot ja puhtaan energian lisäkustannukset. Vuonna 2025 Finnair maksoi ympäristöön liittyviä kuluja yhteensä noin 104,0 miljoonaa euroa (91,6). Näistä suurin oli päästökauppajärjestelmien, EU/SWISS/UK ETS, kulut 71,6 miljoonaa euroa (57,4). Loppu muodostui muista ympäristömaksuista ja -veroista. Vuoden 2025 alusta astui voimaan lentopolttoainetoimittajille asetettu EU:n uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) sekoitevelvoite, joka näkyi Finnairille 24 miljoonaa euron kustannuksena uusiutuvan lentopolttoaineen ostoissa.

Verot ja muut ympäristömaksut



Muut ympäristömaksut sisältävät melu- ja päästömaksut asemilla, ne eivät sisällä uusiutuvan lentopolttoaineen tuomia lisäkuluja.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Vuoden 2026 alusta kustannusten odotetaan kasvavan merkittävästi EU:n päästökauppajärjestelmän tiukentumisen vuoksi, jolloin ilmaisia päästöoikeuksia lentoliikenteelle ei enää myönnetä lainkaan (katso Riski 2 Taulukossa 1). Finnair sisällyttää automaattisesti taloudelliseen suunnitteluunsa lentopetroliin liittyviä lainsäädännöllisiä ympäristökustannuksia sisäisenä hiilen hintana. Lisätietoja tästä löytyy osiosta *E1-8 Sisäinen hiilen hinnoittelu*.

Finnair haki vuonna 2025 EU:n SAF:in käyttöön perustuvia ETS päästöoikeuksia vuoden 2024 kulutusdatan pohjalta. Vuonna 2024 yhtiö käytti 4 688 tonnia SAF:ia, josta 769 tonnia käytettiin EU ETS lennoilla. Syyskuussa 2025 Finnairille myönnettiin 6 810 päästöoikeutta, arvoltaan noin 0,47 miljoonaa euroa.

Finnair on aloittanut pitkän matkan fossiilisen energian käytön vähentämiseksi, mutta lentoalan siirtymä uusiutuvien energialähteiden käyttöön ei tule olemaan lineaarinen ja voi kestää vuosikymmeniä. Finnair on myös alkanut asettaa tavoitteita tälle matkalle ja lisää asteittain uusiutuvan lentopolttoaineen käyttöä, parantaa jatkuvasti lentämisen energiatehokkuutta, seuraa tarkasti uusien vety-, sähkö- ja hybridilentokoneiden kehitystä ja antaa ilma-alusten operoijana palautetta näiden teknologioiden kehittämiseen. Uudet teknologiat kehittyvät kiihtyvällä vauhdilla, joten on ratkaisevaa tunnistaa ja valita optimaalinen polku hiilineutraalin lentämisen saavuttamiseksi.

Päästöjen lukkiutumien riski

Lentokoneen iällä ja siten laivaston ikäjakaumalla on vaikutus lentoyhtiön päästöprofiiliin. Uudemmilla lentokoneilla on tyypillisesti alhaisemmat päästöt, kun taas vanhemmat lentokoneet tuottavat suhteellisesti suurempia päästöjä vanhempien moottorisuunnittelu- ja käyttöominaisuuksiensa vuoksi. Finnairin laivaston keski-ikä on 15,1 vuotta (ikähaarukka 1–26) ja on siten keski-ikäinen. Lentokoneen taloudellinen käyttöikä on keskimäärin 25 vuotta. Tämä kuvastaa Finnairin monimuotoista haastetta vähentää päästöjä ja hallita niihin liittyviä siirtymäriskejä laivastosuunnittelun ja investointien kautta. Vanhemman sukupolven lentokoneisiin liittyviin investointeihin ja omistamiseen voi liittyä päästöjen lukkiutumien riski, kun päästölainsäädäntö tiukentuu ja markkinoiden vaatimukset siirtyä vähäpäästöisempiin lentokoneisiin kasvavat.

Ennakoiva laivastonhallinta ja uusimissuunnittelu ovat välttämättömiä siirtymäriskien tehokkaassa hallinnassa. Voidaan siis todeta, että vaikka Finnairin laivaston keski-ikä on alle noin 15 vuotta, laivaston omistukseen voi liittyä kasvihuonekaasupäästöjen lukkiutumien riski. Pitkällä aikavälillä tämä voi aiheuttaa siirtymäriskin päästövähennystavoitteelle ja lisätä painetta löytää kustannustehokkaita ratkaisuja uusiutuvien polttoaineiden markkinoilta.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU-taksonomia
    - E1 Ilmastonmuutos
    - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
    - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

SBM-3 Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet ja niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Ilmastonmuutoksen hillintä		
Kasvihuonekaasupäästöt omassa toiminnassa (Scope 1 ja 2)	**Kielteinen vaikutus**	Noin 80 % Finnairin kaikista kasvihuonekaasupäästöistä syntyy suorista, Scope 1, päästöistä. Nämä syntyvät pääosin lentopetrolin käyttämisestä. Tähän osuuteen ei ole laskettu muiden kasvihuonekaasupäästöjen kuin hiilidioksidin ilmastoa lämmittävää vaikutusta, joka edelleen lisäisi suorien päästöjen osuutta (katso alempana kohta muut kuin CO_2 päästöt). Epäsuorat kulutetun sähkön ja kaukolämmön päästöt, Scope 2, ovat erittäin pienet, koska yhtiö ostaa päästötöntä kaukolämpöä ja sähköä. Yhtiön käyttämän maakaluston päästöt ovat noin 0,001 % sen kaikkien toimintojen päästöistä.
Kasvihuonekaasupäästöt arvoketjussa (Scope 3)	**Kielteinen vaikutus**	Arvoketjun muut päästöt ovat noin 20 % Finnairin kokonaispäästöistä. Ne koostuvat pääasiassa käytettävien polttoaineiden kuljetuksesta ja tuotannosta (12 %) sekä ostetuista tavaroista ja palveluista (5 %).
Sääntelyvelvoitteiden lisääntymisen riski	**Siirtymäriski (Taulukko 1, Riski 2)**	Lentoliikenteen päästöjen vähentämiseen tähtäävät säädösmuutokset voivat vaikuttaa lentoyhtiöihin. Hiilen hinnoittelun lisääminen, kansalliset tai alueelliset päästövähennystavoitteet (velvoitteiden, verojen jne. muodossa) ja niihin liittyvät säädökset voivat lisätä operatiivisia suoria kustannuksia ja voivat edellyttää merkittäviä investointeja uuteen teknologiaan ja polttoainetehokkuuteen. Tähän riskiin sisältyy myös erilaisten hiilen hinnoittelumekanismien kasvavat hiilikustannukset (kuten CORSIA ja EU:n ETS, mutta myös vapaaehtoiset markkinat).
Fossiilittomaan ilmailuun siirtymisen riskit	**Siirtymäriski (Taulukko 1, Riski 1)**	Fossiilittomaan lentoliikenteeseen siirtymisen kustannukset edellyttävät merkittäviä investointeja uusiutuviin lentopolttoaineisiin, polttoainetehokkuuteen ja lentokoneteknologiaan, mikä voi rasittaa yhtiötä taloudellisesti. Tämä voi johtaa velan kasvuun tai kannattavuuden heikkenemiseen sekä lisääntyneisiin toimintakustannuksiin. Siirtyminen polttoainetehokkaampiin lentokoneisiin voi olla kallista ja aiheuttaa teknisiä haasteita. Uusiin lentokoneisiin investoimisen huono ajankohta, saatavuus ja sitoutumisen pituus voivat johtaa sekä taloudellisiin riskeihin että kasvihuonekaasupäästöjen lukkiutumien riskiin, jotka pohjautuisivat ilmailuteknologian nopeaan kehitykseen. Yhtiöllä voisi myös olla operatiivisia haasteita uusiin teknologioihin siirtymisen aikana, kuten reittiverkoston ja lentoaikataulujen säätäminen ja uuden teknologian käyttöönotto (huolto, korjaus, infrastruktuuri jne.).
Maineen menettämisen ja markkinakysynnän vähenemisen riski	**Siirtymäriski (Taulukko 1, Riski 3)**	Epäonnistuminen ympäristötavoitteisiin pääsemisessä ja ilmastonmuutoksen sopeutumistoimenpiteissä (päästöjen kasvu ja operoinnin täsmällisyys, jne.) voi vahingoittaa Finnairin mainetta ja vaikuttaa asiakasuskollisuuteen ja sijoittajien luottamukseen. Jos kuluttajien mieltymykset siirtyvät kohti päästöttömämpiä matkustusvaihtoehtoja ja Finnair ei sopeudu näihin mieltymyksiin, se voi kohdata kysynnän laskua, markkinaosuuden menetystä ja kannattavuuden heikkenemistä.
Sakkojen ja oikeudenkäyntien lisääntymisen riski	**Siirtymäriski**	Ilmastoon liittyvien säännösten noudattamatta jättäminen voi johtaa oikeudellisiin riskeihin, kuten sakkoihin ja oikeudenkäynteihin, jotka voivat vaikuttaa yhtiön taloudelliseen asemaan.
Kestävien käytäntöjen ennakoiva käyttöönotto, esim. kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi	**Mahdollisuus (Taulukko 2, Mahdollisuus 3)**	Kestävän kehityksen käytäntöjen ennakoiva omaksuminen, esimerkiksi kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ja/tai lakisääteisten vaatimusten ylittämiseksi, voi paitsi suojata yhtiötä siirtymä- ja sääntelyriskeiltä, myös helpottaa mahdollisissa oikeudellisissa kiistoissa (esim. vihreät väitteet) ja parantaa yleistä suhtautumista. Tämä voi auttaa saamaan kilpailuetua ja houkuttelemaan ympäristötietoisia asiakkaita.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Pääoma- ja tulolähteiden sekä kustannussäästöjen lisääminen kestävyyden avulla	**Mahdollisuus (Taulukko 2, Mahdollisuus 1)**	Finnair voi tutkia tulonmuodostus- tai kustannusten kasvun välttämismahdollisuuksia toimimalla aktiivisesti kehittyvillä SAF- ja hiilimarkkinoilla sekä päästöhyvitysten kaupassa. Osoittamalla sitoutumista kestävään kehitykseen, se voi houkutella sijoittajia ja parantaa pääoman saatavuutta. Investoiminen SAF:n tutkimukseen ja kehitykseen voi tuoda tulevia kustannusetuja.
Yhteistyö arvoketjussa	**Mahdollisuus (Taulukko 2, Mahdollisuus 2)**	Yhteistyö sidosryhmien kanssa vähemmän ympäristöä kuormittavien tuotteiden ja palvelujen kehittämiseksi voi parantaa toimitusketjun häiriönsietokykyä ja vähentää lentämisen ympäristövaikutuksia. Esimerkiksi, asiakkaiden osallistaminen vapaaehtoisiin ilmastohankkeisiin, kuten SAF:n tukemiseen, voi edistää asiakasuskollisuutta, parantaa Finnairin mainetta ja tukea yrityksen omien ympäristötavoitteiden saavuttamista.
Muut kuin CO_2 päästöt omassa toiminnassa	Kielteinen vaikutus	Ilmailusta aiheutuvat muut päästöt kuin hiilidioksidi reagoivat ilmakehässä monilla tavoin ja edistävät ilmiöitä, kuten jättövanojen muodostumista, joilla kokonaisuutena on ilmastoa lämmittävä vaikutus. Lentoyhtiöt voivat pienentää näitä vaikutuksia esimerkiksi optimoimalla lentoreittejä ja -korkeuksia sekä käyttämällä uusiutuvaa lentopolttoainetta, SAF:ia, ja tehokkaampia moottoreita nokipäästöjen vähentämiseksi.
Ilmastonmuutokseen sopeutuminen		
Toiminta ilmastonmuutoksen vaikutuksille alttiilla alueilla	Taloudellinen riski	Finnairilla on maailmanlaajuinen verkosto, joka liikennöi alueille, jotka voivat olla yhä alttiimpia ankarille sääilmiöille (tulvat, maastopalot, kuivuus), mikä voi aiheuttaa häiriöitä lentotoiminnassa. Näiden riskien hallinta hoidetaan olemassa olevien operatiivisten kontrollien ja operatiivisten riskienhallinnan käytännöillä.
Energia		
Lentoliikenteen polttoaine- ja energiankulutus	**Kielteinen vaikutus**	Fossiilisen lentopetrolin käytön osuus Finnairin kokonaisenergiankulutuksesta on yli 99 % (mukaan lukien wet lease out).
Investoinnit edistykselliseen teknologiaan ja huoltokäytäntöihin	**Mahdollisuus**	Uudemmissa lentokoneissa energiatehokkuus on tyypillisesti parantunut tekniikan kehityksen vuoksi, kun taas vanhemmilla lentokoneilla on suhteellisesti suurempi energiankulutus. Hyvin ajoitettu siirtyminen uudempiin lentokoneteknologioihin vähentäisi polttoaineen määrää lennettyä matkustajakilometriä kohden, mikä vaikuttaisi myönteisesti käyttökustannuksiin ja kannattavuuteen. Investoimalla kehittyneeseen data-analytiikkaan ja tekoälyyn, operaatioissa voitaisiin tunnistaa uusia mahdollisuuksia energiansäästöön ja tehokkuuden parantamiseen. Finnair voi myös investoida ennakoiviin huoltokäytäntöihin varmistaakseen, että lentokonejärjestelmät toimivat parhaalla mahdollisella tehokkuudella ja vähentävät tarpeetonta energiankulutusta. Innovaatioiden omaksuminen, kuten aerodynamiikan parantaminen ja lentokoneen operatiivisen painon vähentäminen, voi parantaa polttoainetehokkuutta ja vähentää energiankulutusta.

Kuvaus siitä, miten ja milloin ilmastoon liittyvät resilienssianalyysit on tehty, mukaan lukien ilmastoskenaarioanalyysien käyttö, on kuvattu kappaleessa *ESRS 2 IRO-1 Kuvaus prosesseista olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamiseksi ja arvioimiseksi*. Yhteenveto analyysin tuloksista löytyy alla kohdista Taulukko 1 ja 2.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Taulukko 1. Siirtymäriskien taloudelliset vaikutukset

RISKI 1 **Siirtymäriski: Teknologia**	**Markkinat siirtyvät kohti vähähiilisiä lentokoneteknologioita. Investoinnit väähäpäästöisempään uudemman teknologian kalustoon edellyttävät merkittäviä pääomainvestointeja. Kasvavat pääoma- ja/tai toimintakulut voivat johtaa tarpeeseen nostaa lentolippujen hintoja. Jos käyttöomaisuuden ja/tai toimintamenojen kasvua ei voida täysin siirtää lippujen hintoihin, vaarana on, että marginaalit pienenevät.**		
	Lyhyen aikavälin vaikutus (0–1 vuotta)	**Keskipitkän aikavälin vaikutus (2–5 vuotta)**	**Pitkän aikavälin vaikutus (6–10 vuotta)**
Vaikutuksen kuvaus	Finnair valmistautuu osittaiseen kapearunkolaivastonsa uusimiseen, mutta lyhyellä tähtäimellä tällä ei ole vaikutusta.	Keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä EU-säädöksien kautta tulevat ympäristömaksuihin perustuvat suorat toimintakustannukset tulevat nousemaan. Jos Finnairin kasvun ja kapearunkolaivaston ikääntymisestä aiheutuvaan investointitarpeeseen ei pystytä vastaamaan hyödyntäen uusinta markkinoilla olevaa teknologiaa, laivaston suhteellinen polttoainekustannus saattaisi heiketä kilpailijoihin verrattuna.	
Arvioitu vuosittainen taloudellinen vaikutus[1]	Matala vaikutus	Matala vaikutus	Suuri vaikutus
Taloudellisen vaikutuksen laskenta	Arvioitu taloudellinen vaikutus heijastaa toiminnallisen kustannustason suhteellista heikkenemistä, kun verrataan lentämistä Finnairin nykyisellä ja optimaalisesti uudistetulla laivastolla ja huomioidaan myös lentokonemarkkinoilla oleva koneiden saatavuus. Laskemisessa ei ole huomioitu muita investointeihin liittyviä tekijöitä kuin laivaston suurempi polttoaineenkulutus ja suurempi suhteellinen EU-regulaatioon liittyvä sääntelykustannusten nousu, joten arviot ovat suuntaa antavia ja niihin ei tule viitata suoraan oletettuna kustannustason kasvuna. Uuden lentokoneteknologian on oletettu olevan noin 15 % polttoainetehokkaampaa kuin uusimmat lentokoneet nykyään.		
Sopeutumisstrategia	• Finnair ei tee merkittäviä lyhyen aikavälin sijoituksia vanhaan tai nopeasti vanhentuvaan teknologiaan. Keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä ei myöskään odoteta markkinoiden merkittävää teknologista uudistumista, mikä johtaisi joko tarkastellulla aikavälillä merkittävään toimintakustannusten suhteelliseen heikkenemiseen tai asiakkaiden kielteiseen asenteeseen. • Pidemmällä yli 10 vuoden aikajanalla teknologisen kehittymisen ja taloudellisten vaikutusten arviointi on erittäin haastavaa. Finnair seuraa tiiviisti uusien sähkö-, vety- ja hybridisähkölentokoneiden kehitystä		

[1] *Taloudellisen vaikutuksen kriteerit on arvioitu vuosittaisena kustannusvaikutuksena seuraavasti: Matala vaikutus alle 5 MEUR, Keskisuuri vaikutus 5–20 MEUR ja Suuri vaikutus yli 20 MEUR.*

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

RISKI 2 **Siirtymäriski: Politiikka ja lainsäädäntö**	**Sääntelymuutokset lisäävät suoria toimintakustannuksia. Jos kustannusten nousua ei voida täysin siirtää lippujen hintoihin, vaarana on katteiden pieneneminen.**		
	Lyhyen aikavälin vaikutus (0–1 vuotta)	**Keskipitkän aikavälin vaikutus (2–5 vuotta)**	**Pitkän aikavälin vaikutus (6–10 vuotta)**
Vaikutuksen kuvaus	• ReFuelEU Aviation -säädös tuli voimaan vuoden 2025 alusta. • EU ETS säädöksen muutos astui voimaan vuoden 2026 alusta, jolloin ilmaisia päästöoikeuksia ei enää jaeta lentoliikenteelle. • Yllä mainittujen lainsäädännöllisten muutosten takia Finnairin polttoainekustannukset tulevat nousemaan.	• Keskipitkän aikavälin suurin lisäkustannuksen riski tulee EU ETS säädöksen mahdollisista muutoksista. • Epävarmaa on, tuleeko EU:n SAF-tuki ETS päästöoikeuksien kautta jatkumaan ja tullaanko ETS-järjestelmään sisällyttämään lentämisen non-CO_2-vaikutukset ja miten ne tulisi laskea	• ReFuelEU Aviationin uusiutuvan lentopolttoaineen velvoite polttoainetoimittajille nousee 6 prosenttiin vuonna 2030. Myös muut maat alkavat panna täytäntöön kestävien lentopolttoaineiden mandaatteja vuoteen 2030 mennessä tai sen jälkeen. • Epävarmaa on, tuleeko kerosiinivero EU:ssa voimaan tällä ajanjaksolla ja pystyvätkö SAF tuottajat reagoimaan kasvaviin SAF mandaattivaatimuksiin.
Arvioitu vuosittainen taloudellinen vaikutus[1]	Suuri vaikutus	Suuri vaikutus	Suuri vaikutus
Taloudellisen vaikutuksen laskenta	Näitä arvioita ei tule käyttää annettuna, vaan ne ovat vain havainnollistavia lukuja regulaation vaikutuksista Finnairin suoriin operatiivisiin kustannuksiin. Laskennassa SAF premium-hintana on käytetty tällä hetkellä markkinoilta saatavilla olevan SAF premium-hintahaarukkaa (2–3 kertaa fossiilisen polttoaineen hinta). EU ETS päästökaupan arvioituna markkinahintana on käytetty 60–100 EUR/t. Osa kustannuksista on arvioitu voitavan siirtää lippujen dynaamiseen hinnoitteluun. Riskin taloudellinen vaikutus kuvaa ympäristökustannusten markkinahintojen vaihtelua ja kuinka lippujen dynaaminen hinnoittelu voisi kattaa kustannukset. Yllä kuvauksessa mainittuja epävarmuustekijöitä ei ole laskennassa huomioitu.		
Sopeutumisstrategia	Pienentääkseen sääntelyriskiä, Finnair työstää siirtymäsuunnitelmaansa. Uusiutuvan lentopolttoaineen strateginen käyttö ja osallistuminen kehittyviin uusiin energiaekosysteemeihin voi tarjota merkittävän mahdollisuuden vähentää toiminnan päästöjä ja mukautua tuleviin sääntelykustannuksiin säilyttäen hyvän markkina-aseman.		

[1] *Taloudellisen vaikutuksen kriteerit on arvioitu vuosittaisena kustannusvaikutuksena seuraavasti: Matala vaikutus alle 5 MEUR, Keskisuuri vaikutus 5–20 MEUR ja Suuri vaikutus yli 20 MEUR.*

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

RISKI 3 **Siirtymäriski: Markkinat**	**Ilmastonmuutokseen vaikuttavien toimenpiteiden tekemättä jättäminen voi johtaa maineen, asiakasuskollisuuden ja sijoittajien luottamuksen menettämiseen. Vähentynyt kysyntä voisi johtaa tulojen vähenemiseen.**		
	Lyhyen aikavälin vaikutus (0–1 vuotta)	**Keskipitkän aikavälin vaikutus (2–5 vuotta)**	**Pitkän aikavälin vaikutus (6–10 vuotta)**
Vaikutuksen kuvaus	Lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä ei ole nähtävissä trendiä, jossa Finnairin toimilla (positiiviset tai negatiiviset) olisi merkittävää vaikutusta Finnairin houkuttelevuuteen.		Ei arvioitu
Arvioitu vuosittainen taloudellinen vaikutus	Ei arvioitu	Ei arvioitu	Ei arvioitu
Taloudellisen vaikutuksen laskenta	Finnairin omien ympäristötoimien vaikutusta Finnairin brändiarvoon ja kysyntään on tällä hetkellä vaikea arvioida kvantitatiivisesti.		
Sopeutumisstrategia	Jotta voimme tarjota sijoittajille vision Finnairin tulevaisuudesta ja näyttää uskottava suunnitelma toteuttaa se, Finnairin on viestittävä asiakkailleen sen palveluista, investoitava nykyaikaiseen ja tehokkaaseen teknologiaan, hyödynnettävä alan parhaita käytäntöjä, tarjottava asiakkaille kestäviä palvelu- ja kanta-asiakasohjelmia sekä pyrittävä jatkuvasti vähentämään polttoaineenkulutusta ja CO_2-päästöjä. Tehokkaat viestintä- ja edistämis-/valistuskampanjat eri sidosryhmien välillä ovat myös olennainen osa markkinariskien välttämistä ja uusien yhteistyömahdollisuuksien luomista.		

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Taulukko 2. Potentiaaliset ilmastonmuutokseen liittyvät mahdollisuudet

MAHDOLLISUUS 1	**Strateginen näkemys SAF:ista tarjoaa merkittävän mahdollisuuden vähentää toiminnan päästöjä ja mukautua tuleviin määräyksiin. Lisäämällä uusiutuvan lentopolttoaineen käyttöä vaiheittain Finnair voi pysyä sääntelymuutosten edellä ja parantaa kilpailukykyään. SAF:n ennakoiva käytön lisääminen voi asemoida Finnairin kestävän ilmailun kehittäjien joukkoon, mikä voi vähentää altistumista tuleville vaatimustenmukaisuuskustannuksille ja negatiiviselle julkisuudelle. Pitkällä aikavälillä onnistunut uusiutuvan lentopolttoaineen strategia voi lieventää polttoaineen hintojen vaihteluun liittyviä taloudellisia riskejä (Taulukko 1, Riski 2), alentaa mahdollisia hiiliveroja ja tukea Finnairin kasvua vastaamalla kestävän matkustamisen kuluttajakysyntään.**		
Energialähde			
	Lyhyen aikavälin vaikutus (0–1 vuotta)	**Keskipitkän aikavälin vaikutus (2–5 vuotta)**	**Pitkän aikavälin vaikutus (6–10 vuotta)**
Vaikutuksen kuvaus	Ei vaikutusta	Ei vaikutusta	Mahdollinen taloudellinen vaikutus viittaa tässä sääntelyyn perustuvien ympäristömaksujen alenemiseen, mutta myös SAF-preemioon liittyvien hintavaihteluriskien pienenemiseen.
Arvioitu vuosittainen taloudellinen vaikutus[1]	Ei vaikutusta	Ei vaikutusta	Ei arvioitu
Taloudellisen vaikutuksen laskenta	Koska aikahorisontti on pitkä, luotettavien arvioiden tekeminen taloudellisesta tuloksesta ja rahavirroista on haastavaa.		
Sopeutumisstrategia	Finnair näkee, että uusiutuvalla lentopolttoaineella on ratkaiseva merkitys lentämisen CO_2-päästöjen vähentämisessä. Ympäristömaksujen aleneminen (esim. EU:n päästökauppajärjestelmämaksut) ei kuitenkaan yksin kannusta uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön kasvattamiseen, vaan sen taustalla on useiden kannustimien summa. SAF:in markkinahinnan alentamiseksi on löydettävä lisää kannustimia. Tämä voidaan saavuttaa laajalla yhteistyöllä lentoliikennealan sidosryhmien ja poliittisten päättäjien kanssa. Finnair tukee uusiutuvan lentopolttoaineen tankkausten kasvua Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Lisäksi Finnair osallistuu tutkimus- ja kehitysohjelmiin ja erilaisiin EU-aloitteisiin, joilla pyritään parantamaan SAF:in käyttöönoton helppoutta ja houkuttelevuutta ilmailussa. Finnair käy ilmastopoliittista keskustelua eri foorumeilla kehittäen ja edistäen markkinaehtoista energia- ja ilmastopolitiikan kehystä ja lainsäädäntöä. Finnair kannustaa myös asiakkaitaan rahoittamaan vapaaehtoista SAF:ia ja siten auttamaan alaa siirtymään pois fossiilisista polttoaineista.		

[1] *Taloudellisen vaikutuksen kriteerit on arvioitu vuosittaisena kustannusvaikutuksena seuraavasti: Matala vaikutus alle 5 MEUR, Keskisuuri vaikutus 5–20 MEUR ja Suuri vaikutus yli 20 MEUR.*

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU-taksonomia
    - E1 Ilmastonmuutos
    - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
    - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

MAHDOLLISUUS 2	**Finnairin kotikentän, Helsinki-Vantaan, maantieteellinen sijainti tarjoaa kilpailuedun ilmastonmuutoksen vaikutuksia vastaan. Sen pienempi altistuminen vakaville sään ääri-ilmiöille yhdistettynä erityisosaamiseen vaikeissa sääolosuhteissa operoimiseen auttaa Finnairia lieventämään häiriöitä ja ylläpitämään liiketoiminnan jatkuvuutta. Varautuminen ja häiriönsietokyky voivat aiheuttaa suoria ja välillisiä kustannussäästöjä, vähentää liikevaihdon menetyksen riskiä ja vahvistaa Finnairin mainetta luotettavuudesta.**		
Resilienssi	**Lyhyen aikavälin vaikutus (0–1 vuotta)**	**Keskipitkän aikavälin vaikutus (2–5 vuotta)**	**Pitkän aikavälin vaikutus (6–10 vuotta)**
Vaikutuksen kuvaus	Lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä ilmastonmuutoksen ei ole arvioitu lisäävän merkittävästi sään ääri-ilmiöitä.		Mahdollisuuden taloudellisia vaikutuksia on vaikea arvioida, koska täsmällisyys ja polttoaineen kulutus ovat seurausta monista tekijöistä, eikä ilmastonmuutoksen fyysistä lopputulosta vielä tiedetä. Suurin osa hyödyistä tulee toimintavarmuudesta.
Arvioitu vuosittainen taloudellinen vaikutus	Ei arvioitu	Ei arvioitu	Ei arvioitu
Taloudellisen vaikutuksen laskenta	Koska aikahorisontti on pitkä, luotettavaa ja fyysistä ilmastonmuutoksen vaikutusta paikalliseen ympäristöön ei tunneta. Taloudellista tulosta ja rahavirtoja koskevien arvioiden tekeminen on haastavaa.		
Sopeutumisstrategia	Toiminnan täsmällisyyden ylläpitäminen ja parantaminen on jo nyt yksi Finnairin päivittäisistä ydinosaamisalueista. Ilmastonmuutokseen liittyen sään ääri-ilmiöiden lisääntyminen voi luoda painetta kehittää parempia sääennusteita yhteistyössä teknologiapalveluntarjoajien kanssa.		

MAHDOLLISUUS 3	**Asiakkaiden ottaminen mukaan vapaaehtoisiin ilmastoaloitteisiin, kuten uusiutuvan lentopolttoaineen tukemiseen, voi edistää asiakasuskollisuutta ja parantaa Finnairin mainetta. Tarjoamalla palveluita, jotka tukevat Finnairin omia ympäristötavoitteita, Finnair voi vastata ilmastotietoisten matkustajien kasvavaan kysyntään ja vahvistaa brändiään. Kestävyyteen liittyvät ohjelmat voivat tukea liikevaihdon kasvua ja vahvistaa Finnairin asemaa markkinoilla, joita vastuullisuus määrittää yhä enemmän.**		
Markkinat	**Lyhyen aikavälin vaikutus (0–1 vuotta)**	**Keskipitkän aikavälin vaikutus (2–5 vuotta)**	**Pitkän aikavälin vaikutus (6–10 vuotta)**
Vaikutuksen kuvaus	Pääasiallinen potentiaalinen positiivinen ilmastovaikutus liittyy asiakkaiden kustantaman lisäisen uusiutuvan polttoaineen, SAF:in, ostoihin. Tämä nopeuttaa Finnairin visiota siirtyä pois fossiilisista polttoaineista, tukee vapaaehtoisen SAF markkinan kehittymistä ja antaa asiakkaille mahdollisuuden tehdä vapaaehtoisia ilmastotekoja.		
Arvioitu vuosittainen taloudellinen vaikutus[1]	Matala vaikutus	Matala vaikutus	Ei arvioitu
Taloudellisen vaikutuksen laskenta	Mahdollinen positiivinen taloudellinen vaikutus viittaa mahdollisuuteen lisätä uusiutuvan lentopolttoaineen käyttöä Finnairin omien vapaaehtoisten ostojen lisäksi.		
Sopeutumisstrategia	Finnair tarjoaa asiakkailleen mahdollisuuden vapaaehtoisiin ilmastotoimiin kohdennettujen ohjelmien kautta. He voivat rahoittaa ylimääräisen SAF:n ostamisen, joka lisää Finnairin käyttämän SAF:n kokonaismäärää. Tätä asiakasyhteistyötä kehitetään jatkuvasti ja luodaan yksinkertaisempia ja mielenkiintoisempia komponentteja. Finnair tarjoaa asiakkailleen läpinäkyvämpää, selkeämpää ja kohdennetumpaa viestintää omiin ympäristötekoihinsa ja yhteistyöhön liittyen.		

[1] *Taloudellisen vaikutuksen kriteerit on arvioitu vuosittaisena kustannusvaikutuksena seuraavasti: Matala vaikutus alle 5 MEUR, Keskisuuri vaikutus 5–20 MEUR ja Suuri vaikutus yli 20 MEUR.*

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU-taksonomia
    - E1 Ilmastonmuutos
    - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
    - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Hillintästrategia

Finnairin ilmastonmuutoksen hillintästrategia perustuu erilaisten vaikutusmahdollisuuksien tunnistamiseen sen arvoketjun erilaisissa ilmastotoimissa. Seuraavissa osioissa on yhteenveto tärkeimmistä ilmastotoimista operatiivisten vaikutusmahdollisuuksien mukaan luokiteltuna.

Suora kontrolli

Investoimalla nykyaikaisiin, polttoainetehokkaampiin lentokoneisiin Finnair voi vähentää omia suoria päästöjään merkittävästi. Finnair voi myös parantaa polttoainetehokkuutta vähentämällä lentokoneiden painoa ja optimoimalla lentotapoja. Siirtyminen fossiilisista polttoaineista vaihtoehtoisiin on Finnairin suorassa kontrollissa, mutta kestävä ja merkittävä siirtymä edellyttää vakaata taloudellista tulosta sekä laajaa yhteistyötä ja riskien jakamista eri sidosryhmien välillä. Hiilidioksidipäästöjen pienentämisen lisäksi Finnair voi vähentää myös muiden suorien päästöjen ilmastovaikutuksia. Näistä merkittävintä, jättövanojen muodostumista, voidaan hillitä optimoimalla lentoreittejä ja korkeuksia. Tämän edellytyksenä on edistyneiden sää- ja ilmakehäennusteiden implementointi lentosuunnittelun työkaluihin. Nämä toimenpiteet auttavat lennonsuunnittelua välttämään alueita, joilla jättövanat todennäköisimmin muodostuvat. Kehittyneet lentosuunnittelutyökalut, data-analytiikka ja tekoäly voivat tukea reaaliaikaista päätöksentekoa jättövanojen vähentämiseksi.

Muiden kuin lentämisestä tulevien päästöjen osalta Finnair voi saavuttaa hiilineutraaliuden omissa maatoiminnoissaan Helsinki-Vantaalla. Tätä tukeviin suoran kontrollin toimintoihin voidaan lukea energiatehokkuuden parantaminen, vähäpäästöisen ja päästöttömän energian käyttö ja kompensointi. Finnair voi myös sitouttaa asiakkaitaan entistä enemmän tarjoamalla erilaisia kestäviä vaihtoehtoja ostoprosessin yhteydessä ja käynnistämällä kampanjoita, joilla edistetään esimerkiksi vapaaehtoisen uusiutuvan lentopolttoaineen käytön lisäämistä. Finnair voi myös pidentää tuotteittensa elinkaarta ja ottaa käyttöön parempia kiertotalouskäytäntöjä omassa toiminnassaan. Kehittynyt data-analytiikka ja tekoäly voivat auttaa Finnairia tunnistamaan suorassa hallinnassaan olevat energiansäästö-mahdollisuudet.

Vaikuttaminen

Finnair voi vaikuttaa arvoketjuunsa useilla ympäristö-vastuullisuuden osa-alueilla. Vaikuttamista voi tehdä järjestelmällisesti ja jatkuvasti parantaen. Yksi keskeinen alue on uusiutuva lentopolttoaine, SAF, sen puolesta puhuminen ja osallistuminen uusiutuvan energian ympärille syntyviin ekosysteemeihin. Finnair voi kehottaa polttoainetuottajia vähentämään CO_2-päästöjä tuotannon ja kuljetusten aikana, edistää tukien ja kannustimien syntymistä sekä tehdä tulevaisuuden ostositoumuksia SAF-tuotannon kannattavuuden ja kestävyyden parantamiseksi. Finnair voi myös tehdä tiivistä yhteistyötä liikekumppaneidensa kanssa kiertotalouden käytäntöjen toteuttamiseksi. Jatkuva ja järjestelmällinen yhteistyö asiakkaiden, liikekumppaneiden ja muiden sidosryhmien kanssa on edellytys sille, että Finnair voi saavuttaa vähähiilisyystavoitteensa. Lisäksi vastuullisuuskäytäntöjen ennakoiva omaksuminen on tapa, jolla Finnair voi vaikuttaa toimialaan laajemminkin.

Ohjaus

Finnair voi tukea laajempaa toimialan ja yhteiskunnan muutosta usean tyylisillä hankkeilla. Finnair voi esimerkiksi tukea ja edistää uusiutuvan lentopolttoaineen markkinoiden ja uusien lentokoneteknologioiden kehitystä, edistää lentoasemainfrastruktuurin päivittämistä tukemaan uusien teknologioiden käyttöönottoa sekä lisätä yleistä tietoisuutta jättövanojen ilmastovaikutuksista ja tukea sellaisen lainsäädännön ja tutkimuksen kehitystä, joilla voidaan saavuttaa myös muiden kuin hiilidioksidipäästöjen ilmastovaikutuksen pienenemistä. Vastuullisen matkailun käytäntöjen toteuttaminen on myös tapa, jolla Finnair voi ohjata alaa ja auttaa vähentämään matkailun ympäristövaikutuksia.

Ilmastostrategian resilienssi

Fyysinen ilmastonmuutos

Lentotoimintaan kohdistuvat operatiiviset riskit voivat lisääntyä ilmastonmuutoksen seurauksena. Uhkia voivat aiheuttaa akuutit äärimmäiset sääilmiöt, kuten myrskyt, helleaallot ja runsaat lumisateet, jotka voivat häiritä lentoaikatauluja, vahingoittaa infrastruktuuria, aiheuttaa loukkaantumisia lennon aikana ja lisätä operatiivisia kustannuksia. Pitkän aikavälin muutokset ilmastossa eli lämpötilan nousu ja tuulten muutokset voivat vaikuttaa lentoreitteihin, polttoainetehokkuuteen ja yleiseen luotettavuuteen. Nämä riskit eivät ole uusia, mutta ne voivat voimistua ja toistua useammin. Näiden riskien hallinta hoidetaan Finnairin olemassa olevien operatiivisten kontrollien ja operatiivisten riskienhallinnan käytännöillä.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Vahva viestintäosaaminen sekä toimivat viestintä- ja palvelujärjestelmät (esim. asiakkaiden automaattinen uudelleenreititys) takaavat erilaisissa poikkeustilanteissa oikea-aikaisen henkilöstön, matkustajien ja muidenkin sidosryhmien tiedottamisen.

Siirtymä kohti vihreää taloutta

Lentopetrolin käyttö muodostaa noin kolmanneksen yhtiön operatiivisista kustannuksista ja yli 80 % yhtiön kaikista hiilidioksidipäästöistä (Scope 1, 2 ja 3). Polttoaineisiin liittyvä kustannuskehitys onkin olennainen osa yhtiön kannattavuutta ja luo pohjaa mahdollisuuksille tehdä vapaaehtoisia ilmastotekoja. Ilman polttoainekustannusten alentamiseksi tehtyjä toimia ympäristösääntelystä johtuvien vuosittaisten kustannusten arvioidaan kasvavan merkittävästi jo lyhyellä aikavälillä ja kasvavan edelleen merkittävästi myös pitkällä aikavälillä.

Finnairin ilmastoskenaarioanalyysin perusteella ilmailualan siirtymä vähähiiliseen ja energiatehokkaampaan talouteen perustuu pääasiassa kolmeen kehityskulkuun: lentokoneiden teknologinen kehitys energiatehokkaammiksi ja uusien energiamuotojen (vety ja sähkö) hyödyntämiseksi, investoinnit lentoasemien energiainfrastruktuuriin sekä uusiutuvien nestemäisten hiilivetypohjaisten lentopolttoaineiden teknologinen ja markkinataloudellinen kehitys. Kaikilla näillä on merkittävä vaikutus yhtiön ilmastotavoitteiden saavuttamiseen, mutta ne ovat yhtiön oman suoran operatiivisen kontrollin ulkopuolella.

Parantaakseen resilienssiään Finnair parantaa ESG-asioita samaan tahtiin muiden lentoyhtiöiden kanssa ja tutkii mahdollisuuksiaan osallistua uusiutuvan lentopolttoaineen teknologian ja markkinan kehitykseen, tekee yhteistyötä lentokonevalmistajien kanssa vety- ja hybriditeknologian kehittämiseksi sekä investoi polttoainetehokkaampiin lentokoneisiin ja lentotoimintaan.

E1-2 Ilmastonmuutoksen hillitsemiseen ja sopeutumiseen liittyvät toimintaperiaatteet

Finnairi määrittää ympäristö- ja energiatehokkuus-politiikassaan sitoumuksensa hallita toimintansa olennaisimpia ympäristö- ja energiatehokkuusnäkökohtia ja -vaikutuksia sekä jatkuvasti parantaa toimintaansa. Politiikka käsittää ympäristökestävyyden keskeiset asiat, kuten ilmastonmuutoksen hillitsemisen, ilmastonmuutokseen sopeutumisen, energiatehokkuuden, uusiutuvan energian käyttöönoton ja yhteistyön. Politiikan sitoumuksia ja periaatteita noudatetaan kaikissa Finnairin yksiköissä, toiminnoissa ja tytäryhtiöissä. Tästä politiikasta, sekä sen tärkeimmistä näkökohdista tiedotetaan myös Finnairin koko henkilöstölle sekä keskeisille toimittajille ja yhteistyökumppaneille soveltuvin osin Finnairin verkkosivujen sekä toimitus- ja ostosopimusten kautta. Politiikan omistaa Finnairin toimitusjohtaja ja sen on hyväksynyt Finnairin johtoryhmä.

Finnair on sitoutunut johtamaan ympäristövaikutuksiaan järjestelmällisesti ja sillä on käytössään IATA:n sertifioima (IEnvA) ympäristöjohtamisjärjestelmä, joka kattaa Finnairin tuotteiden, palveluiden ja prosessien ympäristövaikutukset, ja jonka kautta Finnair pyrkii seulomaan toimintansa ja suunnitelmansa tunnistaakseen tosiasialliset ja mahdolliset kasvihuonekaasupäästöjen lähteet ja muut ilmastoon liittyvät vaikutusten aiheuttajat, minimoimaan toimintansa luontohaittoja sekä parantamaan energia- ja päästötehokkuuttaan. Finnairin ympäristökäsikirjassa (Finnair Environmental Manual, FEM) määritellään käytössä olevat prosessit ja toimintaohjeet, joilla varmistetaan ympäristö- ja energiatehokkuuspolitiikan noudattaminen ja edistetään ympäristötyön tason jatkuvaa parantamista.

Ilmastonmuutoksen hillintä

Finnair on asettanut kunnianhimoisen tavoitteen parantaa päästötehokkuuttaan 34,5 % kymmenen vuoden aikana (2024–2033). Tavoitteen saavuttamiseksi Finnair asettaa alatavoitteita, ja niiden toteutumista seurataan yhtiön ympäristöjohtamisjärjestelmän kautta. Finnairin ympäristö- ja energiatehokkuuspolitiikassa korostetaan jatkuvaa parantamista, realististen ympäristötavoitteiden asettamista ja niiden saavuttamisen eteen tehtävää työtä. EU:n päästökauppajärjestelmän, RED:in ja RefuelEU Aviationin kaltaiset säädökset luovat pohjaa Finnairin ilmastonmuutoksen hillinnälle, mutta niiden lisäksi Finnair pyrkii löytämään parhaat toimenpiteet vähentääkseen kasvihuonekaasupäästöjään ja ylittääkseen lakisääteiset vaatimukset.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Vastuullisuuden ohjausryhmän (SLT) tehtävänä on varmistaa, että ympäristöriskit ja mahdollisuudet arvioidaan ja niitä johdetaan asianmukaisesti. Finnair käy aktiivista vuoropuhelua eri sidosryhmien kanssa käsitelläkseen

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU-taksonomia
    - E1 Ilmastonmuutos
    - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
    - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

ilmastonmuutokseen liittyviä haasteita ja sopeutuakseen muuttuviin ympäristöolosuhteisiin. Finnairin ympäristö- ja energiatehokkuuspolitiikassa korostetaan myös biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemien suojelun merkitystä. Erityisesti mainittavia aiheita ovat sääntelyvelvoitteisin liittyvien riskien mitigointi ja vastuullisten matkailukäytäntöjen edistäminen ilmastonmuutokselle alttiilla alueilla.

Energiatehokkuus

Finnairin ympäristö- ja energiatehokkuuspolitiikka asettaa selkeät tavoitteet energiatehokkuuden parantamiselle kaikissa toiminnoissa, kattaen lentotoiminnan, kiinteistöt, catering- ja lentokoneiden huoltopalvelut. Energiankulutuksen systemaattinen seuranta ja toiminnan arviointi auttavat tunnistamaan parannuskohteita. Politiikassa painotetaan, että tärkeysjärjestyksessä ensimmäisenä on energiankulutuksen pienentäminen, ennen kuin mietitään muita päästövähennystoimia.

Uusiutuvan energian käyttö

Finnairin ympäristö- ja energiatehokkuuspolitiikka tukee kestävien lentopolttoaineiden ja muiden uusiutuvien energialähteiden käyttöä. Innovaatio ja ennakoiva lähestymistapa käynnissä olevaan energiamurrokseen korostuu Finnairin ilmastotyössä, ja Finnair on sitoutunut käyttämään uusiutuvaa energiaa toiminnoissaan. Politiikassa tuodaan esiin myös kiertotalouden periaatteet, joilla pyritään vähentämään riippuvuutta uusiutumattomista luonnonvaroista. Yhteistyö sidosryhmien kanssa kestävien tuotteiden ja palvelujen kehittämiseksi sekä aktiivisuus kestävien lentopolttoaineiden kehittyvillä markkinoilla ovat politiikassa hahmoteltuja keskeisiä strategioita.

E1-3 Toimintaperiaatteisiin liittyvät toimet ja resurssit

Yli 80 % Finnairin kasvihuonekaasupäästöistä liittyy lentotoimintaan, eli lentopolttoaineen käyttöön (Scope 1) sekä sen tuotantoon ja kuljetukseen (Scope 3). Tästä syystä yhtiön ilmastonmuutokseen liittyvät tavoitteet, toimet, resursointi ja raportointi keskittyvät tähän toimintoon. Energiatehokkuuden parantaminen ja siirtyminen uusiutuviin polttoaineisiin on tunnistettu merkittäviksi ympäristöteemoiksi yhtiölle.

Finnair asettaa hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä etusijalle lentokoneidensa suorien päästöjen vähentämisen. Tällaisia toimia ovat esimerkiksi vaihtoehtoisten lentopolttoaineiden käytön lisääminen, toiminnan kokonaisvaltainen polttoainetehokkuuden parantaminen ja laivaston energiatehokkuuden optimointi pitkällä aikavälillä. Finnair tiedostaa, että sen toimintaan liittyy hiilidioksidipäästöjen lisäksi myös muita ilmaston lämpenemiseen vaikuttavia päästöjä, kuten jättövanoja. Alla olevassa taulukossa 3 on esitetty Finnairin aktiivisten päästöjen vähentämistoimien kokonaismäärä vuonna 2025 ja niillä saavutetut päästövähennykset raportointivuoden aikana.

Vuoden 2025 alusta on Euroopan Unionissa tullut voimaan säädös, jonka mukaan lentoyhtiöiden tulee kerätä ja raportoida tietoja, joiden perusteella voitaisiin paremmin laskea ja ennustaa lentoliikenteen non-CO_2-päästöjen vaikutuksia ilmaston lämpenemiseen. Finnair on ennakoivasti opetellut ymmärtämään tietojen keräämiseen ja ennustemalleihin liittyviä haasteita, ja pyrkii osaltaan tukemaan toimia, joilla voidaan optimoida näiden päästöjen määrää. Jotta jättövanojen ilmastoa lämmittävää vaikutusta voidaan vähentää tehokkaasti, markkinoilla tulisi olla saatavilla automaattisia sekä lennonsuunnittelun strategisia työkaluja että lentokoneisiin asennettavia taktisia työkaluja. Kun näin on, voidaan minimoida lentoreittejä sellaisten sääolosuhteiden läpi, joissa ilmastoa lämmittäviä pysyviä jättövanoja muodostuu.

Siirtymä uusiutuvaan energiaan

Vuonna 2025 Finnair käytti 16 360 tonnia uusiutuvaa lentopolttoainetta (4 685), mikä oli noin 1,6 % (0,5) kerosiinin kokonaiskulutuksesta. Tästä uusiutuvasta lentopolttoaineesta Finnair ja sen asiakkaat rahoittivat vapaaehtoisesti 2 259 tonnia (2 657) ja 14 100 tonnia (822) hankittiin EU:n polttoainetoimittajien sekoitevelvoitteeseen perustuen. Vuonna 2025 Finnair alkoi käyttää uusiutuvaa energiaa henkilöstönsä liikelentämisessä Book and Claim -raportointiperiaatteen mukaisesti ja hankki lisäisenä näiden lentojen polttoainekulutusta vastaavan määrän uusiutuvaa lentopolttoainetta (SAF). Tämä kattaa henkilöstön Finnairilla lentämät lennot 100-prosenttisesti. Kaiken kaikkiaan SAF:n käyttö vähensi WTW CO_2e-päästöjä 52 986 tonnia (16 520). Nämä luvut huomioivat niin sanotut elinkaaripäästöt (WTW/LCA).

Finnair hankkii uusiutuvaa lentopolttoainetta niiltä lentokentiltä, joille se lentää. Velvoitepohjainen pakollinen SAF tankataan EU:n säädösvaatimusten mukaisesti.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU-taksonomia
    - E1 Ilmastonmuutos
    - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
    - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Taulukko 3. Luettelo kunkin päästövähennysvivun hankkeista ja niiden toteutusvaiheesta raportointivuoden aikana

Päästövähennysvipu	Hankkeiden lukumäärä				Scope 1 päästövähennys 2025, tonnia CO_2e
	Implementoitu 2025	Implementointi aloitettu 2025	Aiotaan implementoida	Tutkinnassa / kehityksessä	
Siirtymä uusiutuvaan energiaan*	3	1	1	0	52,986
Energia- ja päästötehokkuuden parantaminen	2	5	7	7	3,855
Lentokonetekniikan kehitys	0	0	0	3	0
Muut	0	0	0	0	0

** Tämä luku sisältää vuoden 2025 alusta voimaan tulleen uusiutuvan lentopolttoaineen sekoitusvelvoitteen. Taulukossa ei ole huomioitu ennen vuotta 2025 implementoituja aloitteita.*

Vapaaehtoisesti uusiutuvaa lentopolttoainetta Finnair hankkii siinä määrin kuin on tarpeen 1.) kattamaan kuluttaja-, rahti- ja yritysasiakkaiden odotettu kysyntä sekä 2.) pitämään Finnairin omat ilmastotavoitteet linjassa asetettuihin tavoitteisiin nähden.

Finnair käyttää dieseliä, polttoöljyä ja bensiiniä maatoimintojensa kalustossa. Näistä diesel on ollut uusiutuvaa jo vuodesta 2019, ja vuonna 2024 Finnair siirtyi uusiutuvaan vaihtoehtoon myös polttoöljyssä. Finnairin käyttämä bensiini sisältää 10 % uusiutuvaa ainesosaa. Vuonna 2025 98 % (56) maatoimintojen käyttämistä polttoaineista oli uusiutuvia, ja 100 % yhtiön käyttämästä sähköstä ja 98 % Helsinki-Vantaan kotikentän käyttämästä kaukolämmöstä oli päästötöntä.

Energia- ja päästötehokkuuden parantaminen

Vuonna 2025 Finnairin liikenne myydyillä tonnikilometreillä mitattuna (RTK) kasvoi 2,7 % vuoteen 2024 verrattuna (5,4). Myös oman liikennelentämisen suorat hiilidioksidipäästöt (CO_2e) kasvoivat 0,6 % (7,1) 3 263 833 tonniin (3 244 093). Lentämisen SBTi tavoitteen mukainen päästöintensiteetti oli 976,4 gCO_2e/RTK (995,2) eli se pieneni 1,9 % (+1,8). Päästöintensiteetin paraneminen johtui pääasiassa lisääntyneestä uusiutuvan lentopolttoaineen käytöstä, paremmista täyttöasteista, A330 laivaston keskimääräisin rauhallisemmasta lentämisestä ja operatiivisen lentämisen tehokkuuden parantamisesta. Finnairilla on operatiiviseen polttoainetehokkuuteen keskittyvä organisaatiorajat ylittävä työryhmä, jonka koordinoimien hankkeiden avulla säästettiin vuonna 2025 noin 1 059 tonnia polttoainetta (2 437) ja vähennettiin Finnairin suoria hiilidioksidipäästöjä noin 3 855 tonnia (7 700). Vuoden 2025 aikana implementoituihin toimenpiteisiin kuului esimerkiksi uusien työkalujen käyttöönotto lentoprofiilin optimointiin, ulkoisen voimayksiköiden (Auxillary Power Unit, APU) käytön optimointia ja lentokoneiden käännytysten optimointia. Työryhmä on toiminut jo useita vuosia, eikä edellä mainituissa luvuissa ja hankkeissa ole huomioitu ryhmän saavutuksia aiemmilta vuosilta.

Finnairin käyttämien kiinteistöjen energiankulutus pieneni 8,5 % vuonna 2025 (-0,2). Kokonaissähkönkulutus oli 22 172 MWh (23 213) ja lämmönkulutus 21 899 MWh (24 969). Lämmitysenergian tarpeen (kaukolämpö ja lämmitykseen käytettävä sähkö) selkeä pieneneminen voi selittyä keskimäärin lämpimämmillä talvikuukausilla. Finnair on siirtynyt käyttämään sekä päästötöntä sähköä että kaukolämpöä vuoden 2024 alusta. Kiinteistöjen energiankulutuksen markkinapohjaiset hiilidioksidipäästöt olivat kuitenkin 61,5 tonnia johtuen siitä, että yhteen yhtiön käytössä olleista kiinteistöistä ei sopimuksellisista syistä saatu ostettua päästötöntä kaukolämpöä.

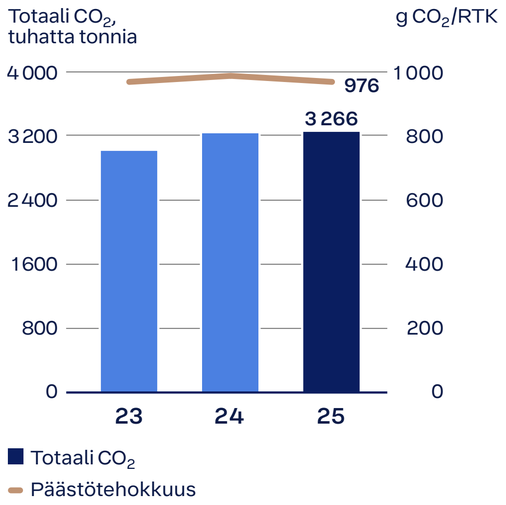
Lentokonetekniikan kehittyminen

Lentokoneteknologian parannuksilla pyritään vähentämään hiilidioksidipäästöjä kehittämällä vähemmän polttoainetta kuluttavaa kalustoa ja mahdollistamalla vähemmän hiili-intensiivisen polttoaineen käyttöä. Suurin osa teknologisista parannuksista tulee uusista moottoriteknologioista. Ne voidaan jakaa kahteen luokkaan: nykyisen teknologian kehitys ja murrokselliset käyttövoimat. Finnairin vuoden

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

2033 tavoitteen aikajänteellä nykyisen teknologian kehityksellä voidaan savuttaa noin 15 % parempi polttoainetehokkuus verrattuna yhtiön olemassa olevaan kapearunkolaivastoon. Moottori- ja lentokonevalmistajat tekevät jo tiiviisti yhteistyötä, jolla mahdollistetaan nykyisen enintään 50 % SAF-seoksen käyttö jopa 100 %:iin asti. Murroksellisten käyttövoimien laajempi markkinoille tulo vuoden 2040 jälkeen tukee lentokonealan yhteistä nettonolla tavoitetta vuodelle 2050. Tämä tarkoittaa sähkö-, hybridi- tai vetyteknologioiden laajempaa käyttöönottoa. Finnair seuraa tarkasti alan teknistä kehitystä.

Finnairin lentojen päästötehokkuuden kehitys



RTK = myydyt tonnikilometrit eli kapasiteetin käyttö hyötykuorman painon mukaan.

E1-4 Ilmastonmuutoksen hillitsemiseen ja siihen sopeutumiseen liittyvät tavoitteet

Tällä hetkellä Finnairilla ei ole sen hallituksen hyväksymää ja kaikkia CSRD:n mukaisia vuoteen 2050 tähtäävän siirtymäsuunnitelman vaadittuja osatekijöitä dokumentoituna, joten Finnair ei väitä omaavansa voimassa olevaa siirtymäsuunnitelmaa ilmastonmuutoksen hillintään. Finnairilla on siirtymäsuunnitelmaan liittyvä välitavoite ja pidemmälle vievä suunnittelu on käynnissä.

Finnair on asettanut kymmenen vuoden (2024–2033) tavoitteeksi vähentää kerosiinin käytöstä tulevia päästöjään suhteutettuna myytyihin tonnikilometreihin 34,5 % (CO_2e/RTK). Tavoite huomioi elinkaaren aikaiset polttoaineeseen liittyvät arvoketjun päästöt, Scopet 1 ja 3. Tavoitteen on varmentanut SBTi ja se on linjassa 1,5 asteeseen Pariisin ilmastosopimuksen kanssa. Absoluuttisina CO_2epäästöinä tavoite vastaa noin 13 %:n vähennystä.

Tavoiteasetannassa hyödynnetty lentoliikennesektorin SBTi 1,5 asteen -polku on johdettu Kansainvälisen puhtaan liikenteen neuvoston (ICCT, Graver et al. 2022) Aviation Vision 2050 -raportissa kuvatusta läpimurtoskenaariosta. Yleisesti skenaariossa ennustetaan suuria investointeja päästöttömiin lentokoneisiin ja polttoaineisiin, mikä johtaisi fossiilisten lentopolttoaineiden käytön huippuun vuonna 2025 ja käytön lopettamiseen vuoteen 2050 mennessä. Läpimurtoskenaariossa on huomioitu minimimäärä hiilikompensaatioita ja sellaiset ennustetut muutokset lentoliikenteen kysynnässä ja lentokoneteknologiassa, jotka riittävät saavuttamaan vuoden 2050 nettonollatavoitteen ja ovat uskottavia alan trendien mukaan. Esimerkiksi alan toiminnan kasvu läpimurtoskenaariossa on yhdenmukaista alan itse laatimien lentoliikenne-ennusteiden kanssa (ATAG, 2021; Boeing, 2021; ICAO, 2021).

Muut päästöt, kuten jättövanat (non-CO_2), vaikuttavat myös ilmaston lämpenemiseen, mutta eivät sisälly Finnairin SBTi-tavoitteeseen nykyisen SBTi ohjeistuksen mukaisesti. Jättövanojen ilmastovaikutuksen laskenta ja vertailtavuus hiilidioksidipäästöihin sekä sovellettavat lieventämiskeinot eivät ole vielä riittävästi vakiintuneet tieteellisten tavoitteiden asettamista varten. Vuoden 2025 aikana Finnair on aloittanut ohjelman, jossa järjestelmällisesti parannetaan non-CO_2-päästöjen raportointia, laskentaa ja mahdollisten hallintakeinojen kehittämistä. Ohjelman ensimmäinen tavoite on saada aikaan yhtiön sisäinen jättövanojen hallinnan toimintamalli vuoden 2027 loppuun mennessä.

Finnairin tavoitteena ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi on vähentää lentämisen fossiilisia hiilidioksidipäästöjä. Tärkeimmät vivut ovat:

- **Siirtyminen uusiutuvaan energiaan:** Koska lentopetrolin osuus Finnairin kokonaishiilijalanjäljestä on tällä hetkellä yli 80 %, uusiutuvan lentopolttoaineen käytön lisäämisellä on merkittävä rooli päästöjen vähentämisessä. SAF voi vähentää fossiilisia CO_2-päästöjä jopa 80 % verrattuna fossiilisiin polttoaineisiin. Finnair pyrkii jatkuvasti kasvattamaan SAF:in käyttöä samaan tahtiin kuin muutkin verrokkiyhtiöt.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU-taksonomia
    - E1 Ilmastonmuutos
    - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
    - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

- **Polttoainetehokkuuden parantaminen:** Finnair panostaa polttoainetehokkuuteen päivittäin jokaisella lennolla. Tämä tarkoittaa polttoainetehokasta verkosto-, liikenne- ja lennonsuunnittelua, koneen operatiivisen painon optimointia ja jokaisen lennon operointia mahdollisimman polttoainetehokkaasti.
- **Lentokoneteknologian kehittyminen:** Pandemia on vaikuttanut Finnairin laivaston uudistamissuunnitelman ajoitukseen ja lentokonevalmistajien kyvykkyyteen toimittaa uusia lentokoneita. Finnair seuraa tarkasti lentokoneiden tehokkuuden sekä uusien vety-, sähkö- ja hybridilentokoneiden kehitystä. Uudet teknologiat kehittyvät maailmanlaajuisesti kiihtyvällä vauhdilla, minkä vuoksi on tärkeää tunnistaa ja valita optimaalinen polku Finnairin ilmastotavoitteiden tukemiseksi.

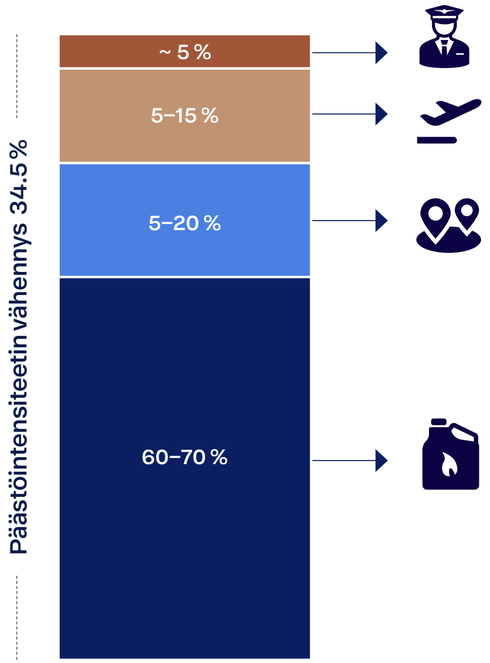
Finnair on sitoutunut hiilineutraaliuteen Helsinki-Vantaan lentoasemalla sijaitsevien omien toimintojensa osalta (Scope 1, 2 ja Scope 3 luokka 3) vuodesta 2023 lähtien. Sitoumuksensa täyttämiseksi yhtiö käyttää toimitiloissaan päästötöntä sähköä ja kaukolämpöä sekä uusiutuvia polttoaineita, kun se vain on mahdollista. Jäännöspäästöt kompensoidaan sertifioiduilla ilmastohankkeilla. Vuonna 2025 jäännöspäästöjä kompensoitiin 331 tonnia (643) hiilineutraaliuden saavuttamiseksi.

Finnair tunnistaa näihin toimenpiteisiin liittyvän erilaisia epävarmuustekijöitä ja riskejä. Tällaisia ovat erityisesti SAF:n saatavuus ja hintakehitys, modernien lentokoneiden hankinta ja sääntely. Nämä tekijät aiheuttavat mahdollisia haasteita, jotka voivat vaikuttaa Finnairin suunnitelmiin. Vuonna 2024 raportoitua Taulukko AR 31b ei esitetä tällä kestävyysraportilla, koska siinä listatut tavoitteet on saavutettu ja uusia sähköistämistavoitteita ei ole asetettu.

Taulukko AR 31. Kasvihuonekaasujen päästövähennystavoitteet Finnairin lentotoiminnalle (polttoaineisiin liittyvät Scope 1 ja 3)

Tavoite	2023 perusvuosi	2030 tavoite	2033 tavoite	2050 tavoite
Lentojen GHG-päästöt, ktonnia CO_2e (%)	3 492 214	N/A	3 043 254 (-13 %)	N/A
Lentojen päästötehokkuus, g CO_2e/RTK (%)	976	N/A	639 (-34,5 %)	N/A
Päästövähennysvipujen alatavoitteet				
Siirtyminen uusiutuviin polttoaineisiin, %	-	-10 %	-21,0 %	-
Polttoainetehokkuuden parantaminen, %	-	-	-8,5 %	-
Lentokoneteknologian parannukset, %	-	-	-5,0 %	-
Muut, %	-	-	-	-

Yhteenveto vähähiilisyysvivuista ja niiden keskinäisistä painotuksista seuraavan kymmenen vuoden ajalle (2024–2033)



Huomautus: Vipujen tarkemmat painotukset riippuvat reittiverkoston muodon ja koon toteutuksesta, kaluston uudistamistahdista ja toiminnan tehokkuuden onnistumisesta.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

E1-5 Energiankulutus ja energialähteiden yhdistelmä

Taulukko AR 34. Finnairin energian kulutus ja energialähteiden yhdistelmä

Energian kulutus ja energialähteiden yhdistelmä	Perusvuosi 2023	Vertailuvuosi 2024	2025
(1) Hiilestä ja hiilituotteista peräisin olevan polttoaineen kulutus (MWh)	0	0	0
(2) Raakaöljystä ja öljytuotteista peräisin olevan polttoaineen kulutus (MWh)*	12 016 920	13 073 257	13 018 882
(3) Maakaasusta peräisin olevan polttoaineen kulutus (MWh)	0	0	0
(4) Muista fossiilisista lähteistä peräisin olevan polttoaineen kulutus (MWh)	0	0	0
(5) Ostetun tai hankitun fossiilisista lähteistä peräisin olevan sähkön, lämmön, höyryn ja jäähdytyksen kulutus (MWh)	36 708	0	402
(6) Fossiilisen energian kokonaiskulutus (MWh) (laskettuna rivien 1–5 summana)	12 053 628	13 073 257	13 019 284
Fossiilisten energialähteiden osuus energian kokonaiskulutuksesta, %	99,7	99,2	98,1
(7) Ydinvoimaan perustuvista lähteistä peräisin olevan energian kulutus (MWh)	4 287	0	21 435
Ydinvoimaan perustuvien lähteiden osuus energian kokonaiskulutuksesta, %	0.0	0.0	0.2
(8) Uusiutuvista lähteistä, mukaan lukien biomassa (sekä biologista alkuperää oleva teollisuus- ja yhdyskuntajäte, biokaasu, uusiutuva vety jne.), peräisin olevan polttoaineen kulutus (MWh)*	28 814	59 748	207 693
(9) Ostetun tai hankitun uusiutuvista lähteistä peräisin olevan sähkön, lämmön, höyryn ja jäähdytyksen kulutus (MWh)	7 005	47 430	21 497
(10) Itse tuotetun, muusta kuin polttoaineesta peräisin olevan uusiutuvan energian kulutus (MWh)	285	752	737
(11) Uusiutuvan energian kokonaiskulutus (MWh) (laskettuna rivien 8–10 summana)	36 104	107 930	229 926
Uusiutuvien energialähteiden osuus energian kokonaiskulutuksesta, %	0,3	0,8	1,7
Energian kokonaiskulutus (MWh) (laskettuna rivien 6, 7 ja 11 summana)	12 094 019	13 181 187	13 270 646

1) Finnair ei käytä hiiltä eikä kivihiilituotteita. 2) Öljytuotteiden polttoaineenkulutuksella tarkoitetaan tässä fossiilista lentopolttoainetta, katso tarkempi kuvaus Taulukosta 5 ja Scope 1 -kuvauksesta. 3) Finnair ei käytä maakaasua. 4) Finnair ei käytä öljytuotteiden lisäksi muita fossiilisia polttoaineita. 5), 7) ja 9) Katso tarkempi kuvaus Taulukosta 5 ja Scope 2 -kuvauksesta. 8) Uusiutuvien energialähteiden polttoaineenkulutuksella tarkoitetaan tässä yhtiön käyttämiä uusiutuvia polttoaineita. Katso tarkempi kuvaus Taulukosta 5 Scope 1. 10) Finnairilla on omaa aurinkosähkön tuotantoa. Katso tarkempi kuvaus Taulukosta 5 Scope 1.

** Fossiilisen lentopolttoaineen kulutukseen liittyvät luvut on varmennettu kohtuullisella varmuustasolla ja uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) luvut rajoitetulla varmuustasolla Normec-Verifavia SAS:n toimesta.*

Taulukko AR 37. Energiaintensiteetti suhteessa liikevaihtoon

Energiaintensiteetti suhteessa liikevaihtoon	Perusvuosi 2023	Vertailuvuosi 2024	2025	% N / N-1
Ilmastovaikutuksiltaan merkittävillä aloilla toteutettavien toimintojen energian kokonaiskulutus ilmastovaikutuksiltaan merkittävien alojen toimintojen liikevaihtoa kohden (MWh/MEUR)[1]	4 046,9	4 323,4	4 272,3	98,8

[1] Tässä käytetty energian kokonaiskulutus viittaa edellä olevan Taulukon AR34 mukaiseen energian kokonaiskulutukseen.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Taulukko AR 38 & 55. Liikevaihtoon perustuvan GHG- ja energiaintensiteetin yhteys tilinpäätöstietoihin

	Perusvuosi 2023	Vertailuvuosi 2024	2025
GHG- ja energiaintensiteetin laskennassa käytetty ilmastovaikutuksiltaan merkittävien alojen toiminnasta peräisin oleva liikevaihto (MEUR)	2 988,5	3 048,8	3 106,2
Liikevaihto, muut (MEUR)	0	0	0
Liikevaihto yhteensä (tilinpäätös, MEUR)	2 988,5	3 048,8	3 106,2

E1-6 Kasvihuonekaasujen Scope 1,2 ja 3 bruttopäästöt sekä kokonaispäästöt

Alla raportoidut kasvuhuonekaasujen päästötiedot antavat käsityksen Finnairin suorista ja epäsuorista vaikutuksista ilmastonmuutokseen. Taulukossa 4 on avattu Finnairin päästölähteiden merkittävyyden arviointi sekä Scope-laskennassa käytetyt laskentamenetelmät, niissä käytetyt oletukset ja päästökertoimet.

Tietolähteissä tai laskentatavoissa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia edellisen vuoden 2024 raporttiin verrattuna.

Taulukko AR 54. GHG-intensiteetti liikevaihtoa kohti

GHG-intensiteetti liikevaihtoa kohti	Perusvuosi 2023	Vertailuvuosi 2024	2025	% N / N-1
Kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt (sijaintiperusteiset) liikevaihtoa kohti (tCO_2e/MEUR)	1 343,5	1 425,6	1 390,1	97,5
Kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt (markkinaperusteiset) liikevaihtoa kohti (tCO_2e/MEUR)	1 344,2	1 424,0	1 388,8	97,5

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Taulukko AR 48. Finnairin kasvihuonekaasujen bruttopäästöt eriteltyinä Scope 1, 2 ja 3 mukaan

			Takautuva	
	Perusvuosi 2023	**Vertailuvuosi 2024**	**2025**	**% N / N-1**
Scope 1 -kasvihuonekaasupäästöt				
Kasvihuonekaasujen Scope 1 -bruttopäästöt (tCO_2e)*	3 184 246	3 459 575	3 444 252	99,6
Finnairin operoimat lennot ja maakalusto (operatiivinen kontrolli)	2 971 197	3 247 990	3 266 019	100,6
Finnairin operoimat lennot (taloudellinen kontrolli)	150 259	211 585	178 233	84, 2
Säänneltyjen päästökauppajärjestelmien piiriin kuuluvien Scope 1 -kasvihuonekaasupäästöjen osuus (%)*	34,8	36,6	38,6	105,3
Scope 2 -kasvihuonekaasupäästöt				
Kasvihuonekaasujen sijaintiperusteiset Scope 2 -bruttopäästöt (tCO_2e)**	4 973	4 500	4 000	88,9
Kasvihuonekaasujen markkinaperusteiset Scope 2 -bruttopäästöt (tCO_2e)	7 194	0	61	0,0
Merkittävät Scope 3 -kasvihuonekaasupäästöt				
Kasvihuonekaasujen epäsuorat (Scope 3) kokonaisbruttopäästöt (tCO_2e)***	825 668	881 939	869 714	98,6
1 Ostetut tavarat ja palvelut	202 270	190 510	205 499	107,9
2 Tuotantohyödykkeet	67 712	106 888	66 666	62,4
3 Polttoaineeseen ja energiaan liittyvät toiminnat (jotka eivät sisälly Scope 1- tai Scope 2 -päästöihin)	484 702	528 122	538 025	101,9
4 Tuotantoketjun alkupään kuljetukset ja jakelu	43 857	29 500	29 080	98,6
5 Toiminnassa muodostuva jäte	2 086	1 240	1 444	116,5
6 Liiketoimintaan liittyvä matkustaminen	862	959	944	98,4
7 Työsuhteisten työntekijöiden työmatkaliikenne	1 638	1 731	1 778	102,7
11 Myytyjen tuotteiden käyttö	22 541	22 989	26 278	114,3
Kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt				
Kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt (sijaintiperusteiset, tCO_2e)	4 014 887	4 346 014	4 317 966	99,4
Kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt (markkinaperusteiset, tCO_2e)	4 017 108	4 341 514	4 314 027	99,4

** Säänneltyjen päästökauppajärjestelmien piiriin on laskettu kolmannen osapuolen varmistamat EU/CH/UK ETS päästöt. Prosenttilukuun ei ole laskettu mukaan kansainvälisen lentoliikenteen hiilen kompensointi ja vähennysjärjestelmän CORSIA:n päästöjä.*

*** Sijaintikohtaiset Scope 2 -päästökertoimet kaukolämmölle ja sähkölle on päivitetty vuonna 2025, mikä on johtanut muutokseen vuoden 2024 luvussa.*

**** Scope 3 bruttopäästöistä 62 % on laskettu käyttäen ensisijaisia tietoja.*

Taulukko 4. Kestävien polttoaineiden käyttämisestä aiheutuvat biogeeniset CO_2e-päästöt

	Vertailuvuosi 2024			2025		
Biogeeniset CO_2-LCA-päästöt	**Kulutettu massa, tonnia**	**Biogeeniset CO_2e päästöt, tonnia**	**CO_2e-päästö-vähennykset, tonnia***	**Kulutettu massa, tonnia**	**Biogeeniset CO_2e päästöt, tonnia**	**CO_2e-päästö-vähennykset, tonnia***
Uusiutuva lentopolttoaine (SAF)	4 688	14 813	16 531	16 360	51 696	52 986
Uusiutuva tieliikennepolttoaine (HVO)	203	645	694	633	2 008	2 112
Yhteensä	**4 891**	**15 458**	**17 225**	**16 993**	**53 704**	**55 098**

** CO_2e-päästövähennykset on laskettu vertaamalla biopohjaisten polttoaineiden LCA-päästöjä vastaaviin fossiilisten polttoaineiden kasvihuonekaasujen perusintensiteettiarvoihin. Lentopetrolin perusintensiteettinä on käytetty 94 gCO_2e/MJ (RED 2018/2001/EU) ja tieliikennepolttoaineissa dieselille 87,3 gCO_2e/MJ (ISO 14083:2023) ja polttoöljylle 75,3 gCO_2e/MJ (ISO 14083:2023).*

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU-taksonomia
    - E1 Ilmastonmuutos
    - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
    - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Taulukko 5. Kuvaus Finnairille merkittävistä toiminnoista, laskentamenetelmistä, niissä käytetyistä oletuksista ja päästökertoimista

Scope	Kuvaus	Merkittävyys
Scope 1	Suorat päästöt kattavat kaikki Finnairin operatiivisen kontrollin alaiset lennot (emoyhtiö Finnair Oyj, Norra Oy ja mahdolliset miehistöineen vuokratut lennot), taloudellisen kontrollin alaisilla pääomilla suoritetut lennot (Finnairin operoimat muiden yhtiöiden lennot), Finnairin operoimien maa-ajoneuvojen polttoaineen kulutuksen sekä Finnairin uusiutuvan energian tuotannon omaan käyttöön (aurinkoenergia). Lentotoiminnan polttoaineenkulutus johdetaan Finnairin omista tietojärjestelmistä ja nämä perustuvat todellisiin polttoaineenkulutuksiin (liite 1, EU:n päästökauppadirektiivi 2003/87/EY, 'menetelmä A': EU:n päästöjärjestelmän tarkkailua ja raportointia koskeva asetus (EU) N:O 601/2012). Käytetty fossiilisen lentopolttoaineen CO_2e-päästökerroin on ollut 3,16 kg CO_2e/kg, ISO 14083:2023-standardin taulukon K.1 mukaisesti. Käytetty vastaava SAF CO_2e -kerroin on ollut 0 CO_2e/kg GHG-protokollan ohjeiden mukaisesti. Polttoainetilavuus on muunnettu massaksi polttoainetoimittajan ilmoittamien tiheyksien avulla. Jos tiheyttä ei ole ollut saatavilla, on käytetty oletusarvoa 0,80 kg/litra. Maa-autojen polttoaineenkulutuslukemat on johdettu Finnairin omalta tankkausasemalta. Fossiilisten polttoaineiden (bensiini ja polttoöljy) päästökertoimina on käytetty ISO 14083:2023-standardin taulukon K.1 arvoja.	Merkittävä
Scope 2 Sijainti- / Markkina-perusteinen	Finnairin käyttämien toimitilojen energiankulutusluvut on saatu yhtiön toimitilojen hallintajärjestelmästä. Vuonna 2025 Finnair osti 100 % päästötöntä sähköä (ydinenergiaa) ja 98 % uusiutuvaa kaukolämpöä. Vuonna 2023, kun Finnair ei ostanut energiasertifikaatteja, jolloin 17,4 % kaukolämmöstä ja 11,7 % sähköstä oli uusiutuvaa. Ydinvoimalla tuotettua sähköä energiasta oli 18,2 %. Nämä energian tuotantojakauman luvut vuodelle 2023 on saatu energian toimittajilta. Kaukolämmön sijaintiperusteisena päästökertoimena on käytetty samaa kerrointa kuin markkinaperusteisessa: 2023: 153,7 kgCO_2/ MWh sekä 2024 ja 2025 152,8 kgCO_2/ MWh (lähde: Local Power: Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöverkon 2023 päästöt - Vantaa). Sähkön osalta sijaintiin perustuva kerroin (Suomi yhteensä) vuodelle 2023 oli 39,5 kgCO_2/MWh sekä 2024 ja 2025 30,5 kgCO_2/MWh (lähde: Tilastokeskus/Tilastokeskus). Sovelletuissa päästökertoimissa ei erotella käytetyn biomassan prosenttiosuutta tai biogeenistä CO_2:ta. Muita kasvihuonekaasupäästöjä kuin CO_2 ei ole myöskään ollut saatavilla.	Merkittävä
Scope 3	**Kuvaus**	**Merkittävyys**
1 Ostetut tavarat ja palvelut	Suurin osa ostetuista tuotteista ja palveluista keskittyy lentoasemien tarjoamiin palveluihin, ilmaliikenteen hallintaan, maaoperaatioihin ja huoltotoimintoihin. Luokka 4 tuotantoketjun alkupään kuljetukset ja jakelu on eriytetty ennen mainituista toiminnoista erikseen. Päästöjen laskentamenetelmänä on käytetty ostettujen tavaroiden ja palveluiden hankintaan sovellettua kulutusperusteista menetelmää. Käytetyt päästökertoimet on saatu konsultilta ja niissä tietolähde on pääasiassa CDP.	Merkittävä
2 Tuotanto-hyödykkeet	Tuotantohyödykkeillä tässä tarkoitetaan kiinteitä varoja eli aineellisia käyttöomaisuushyödykkeitä. Finnairin osalta tämä sisältää hankitut lentokoneet ja kaikki ilmailupalvelujen tukena käytettävät komponentit, laitteet ja ajoneuvot. Kaikissa muissa hankinnoissa paitsi lentokonehankinnoissa on laskentamenetelmänä käytetty kulutusperusteista menetelmää. Kulutusperusteiset päästökertoimet on saatu konsultilta ja niissä tietolähde on pääasiassa CDP.	Merkittävä
3 Poltto-aineeseen ja energiaan liittyvät toiminnat (jotka eivät sisälly Scope 1- tai Scope 2 -päästöihin)	Lentopetrolin tuotanto- ja kuljetuspäästöt ovat Finnairin merkittävin epäsuora päästölähde. Laskelma perustuu sekä maa-ajoneuvojen että lentokoneiden todelliseen polttoaineen kulutukseen. Fossiilisten lentopolttoaineiden päästöt on laskettu keskimääräisillä päästökertoimilla, kun taas SAF-päästöt saadaan suoraan tuottajalta/toimittajalta. Käytetty fossiilisen lentopolttoaineen CO_2e WTT -päästökerroin (well-to-tank) on ollut 0,48 kg CO_2e/ kg (WTW-TTW) standardin ISO 14083:2023 taulukon K.1 mukaisesti. SAF WTT -päästökertoimet vaihtelevat toimituserien mukaan ja ne on saatu polttoainetoimittajilta saatujen kestävyysdokumenteista. Kestävyysraportin julkaisupäivään mennessä mandaatti-SAF toimittajilta ei ehditty saada LCA-päästökertoimia, minkä vuoksi laskennassa käytettiin eläinrasvapohjaisen SAF:n LCA-arvoa 22,5 gCO_2e/MJ. Viite: ICAO-dokumentti: CORSIA Default Life Cycle Emissions Values for CORSIA Eligible Fuels. Uusiutuvien maa-ajoneuvojen elinkaaren aikaiset päästöarvot perustuvat polttoaineen toimittajan tietoihin. Vuonna 2025 päästöarvo sekä uusiutuvalle dieselille että polttoöljylle on ollut 0,299 kgCO_2e/litra.	Merkittävä

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Scope	Kuvaus	Merkittävyys
4 Tuotanto-ketjun alkupään kuljetukset ja jakelu	Tämä luokka viittaa pääasiassa rahti- ja ateriapalveluliikenteen päästöihin. Näitä ovat esimerkiksi lennonaikaisten palveluiden maakuljetukset sekä postin ja rahdin kuljetukset. Tähän luokkaan on laskettu myös kolmannen osapuolen logistiikkapalvelut, joita on käytetty kuljettamaan matkustajilta jälkeen jääneitä matkatavaroita. Päästöjen laskentamenetelmänä on käytetty kulutusperusteista menetelmää. Käytetyt päästökertoimet on saatu konsultilta ja niissä tietolähde on pääasiassa CDP.	Merkittävä
5 Toiminnassa muodostuva jäte	Jätelajikohtaista päästölaskentaa on sovellettu Finnairin kotikentällä Helsinki-Vantaalla. Jätetiedot ja vastaavat päästökertoimet on tällöin saatu jätehuollon toimittajalta, jonka laskennassa on otettu huomioon vain päästöjen kannalta olennaiset jätteenkäsittelyn vaikutukset. Muiden lentoasemien maailmanlaajuiset jätekohtaiset päästöt on raportoitu luokassa 1 ja perustuvat kulutusperusteiseen menetelmään.	Merkittävä
6 Liiketoimintaan liittyvä matkustaminen	Tähän luokkaan kuuluvat liikematkat muilla kuin Finnairin lentoyhtiöillä ja maitse tapahtuneet matkustuspalvelujen ostot. Henkilöstön matkustaminen Finnairin omilla lentokoneilla on laskettu Scope 1 -päästöihin. Päästöt muiden yhtiöiden lennoista on laskettu käyttäen Finnairin oman laivaston polttoaineenkulutustietoja joko samalta reitiltä tai samanpituiselta reitiltä. Matkapalveluiden osalta on käytetty kustannusperusteista menetelmää. Käytetyt päästökertoimet tähän on saatu konsultilta ja niissä tietolähde on pääasiassa CDP.	Merkittävä
7 Työsuhteisten työntekijöiden työmatka-liikenne	Työntekijöiden työmatkat Helsinki-Vantaan lentoasemalle on laskettu alla kuvattujen arvioiden perusteella. Yhtiön leasingautojen päästöt on huomioitu luokassa 1. Henkilöstömäärä 5 684, työmatkojen pituus keskimäärin 30 km ja työmatkapäivien keskiarvo 2 päivää (suurin osa työntekijöistä on lentävää henkilökuntaa), 48 työviikkoa vuodessa ja 65 % ajaa omaa autoa, 28 % käyttää linja-autoa ja 2 % pyöräilee. (5 %:lla työntekijöistä on autoetu). DEFRAn mukaiset päästöt: henkilöauto 0,17 $kgCO_2e/km$, linja-auto 0,027 $kgCO_2e/km$.	Merkittävä
8 Tuotantoketjun alkupäässä vuokratut omaisuuserät	Tuotantoketjun alkupään vuokratut omaisuuserät liittyisivät vuokrattuihin ilma-aluksiin tai toimimiseen tiloissa vuokralaisena. Nämä kaikki on raportoitu kokonaisuudessaan yhtiön Scopessa 1 tai 2, joten niitä ei raportoida Scope 3 -päästöinä.	Ei merkittävä
9 Kuljetus tuotantoketjun loppupäässä	Kaikki lentokoneille saapuva ja lähtevä logistiikka on raportoitu luokassa 4.	Ei merkittävä
10 Myytyjen tuotteiden jalostus	Myytyjen tuotteiden käsittelyllä ei ole merkitystä, koska Finnair on lentopalvelujen tarjoaja ja Scope 1 ja 2-päästöt raportoidaan yhtiön omassa kasvihuonekaasuraportoinnissa.	Ei merkittävä
11 Myytyjen tuotteiden käyttö	Tähän luokkaan kuuluvat pääasiassa Aurinkomatkojen myymät matkailupalveluihin sisältyvät hotellimajoitusten ja kohdetoimintojen päästöt. Päästöt on laskettu palvelukustannusten perusteella (kuluperusteinen) ja hyödyntäen konsultilta saatuja päästökertoimia. Kaikki Aurinkomatkojen myymien matkapalveluiden lentopäästöt on sisällytetty Scope 1 -päästöihin.	Merkittävä
12 Myytyjen tuotteiden käsittely käyttö-iän lopussa	Myytyjen tuotteiden käsittelyllä elinkaarensa lopussa ei ole merkitystä Finnairille. Loppusijoitetun ilma-aluksen tai ilma-aluksen moottorin mahdolliset käytöstä poistopäästöt otetaan huomioon luokkaan 5 kuuluvassa toiminnassa syntyvässä jätteessä.	Ei merkittävä
13 Tuotantoketjun loppupään vuokratut omaisuuserät	ESRS standardien raportointiperiaatteiden mukaisesti Finnairin muille operaattoreille vuokraamien lentokoneiden polttoaineenkulutus on raportoitu Scope 1 -päästöinä.	Ei merkittävä
14 Franchising	Franchising-sopimuksilla ei ole merkitystä, koska Finnairilla ei ole franchising-liiketoimintaa.	Ei merkittävä
15 Investoinnit	GHG-protokollan ohjeiden mukaan tämä Scope 3 -luokka koskee vain rahoituspalveluyrityksiä.	Ei merkittävä

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

E1-7 Päästöhyvityksillä rahoitetut kasvihuonekaasujen poistot ja hillitsemishankkeet

Finnairin omat maatoiminnot Helsinki-Vantaan lentoasemalla ovat olleet hiilineutraaleja (Scope 1, 2 ja Scope 3 kategoria 3) vuodesta 2023 lähtien. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi Finnair joutuu myös kompensoimaan jäännöspäästöjä. Jäännöspäästöt vuonna 2025 koostuivat uusiutuvien polttoaineiden tuotannon päästöistä (Scope 3, luokka 3 polttoaineiden tuotanto ja kuljetus) ja fossiilisen polttoaineen, bensiinin, käytöstä.

Yllä mainitut päästöt on kompensoitu Finnairin arvoketjun ulkopuolella tapahtuvilla poistohankkeilla, jotka ovat olleet ulkoisesti sertifioiduja vapaaehtoisia päästövähennyshankkeita (VER). Kompensaation käyttö ei estä tai vähennä yhtiön omia kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistoimia. Tällä hetkellä Finnairilla ei ole sisäistä menettelyä kasvihuonekaasupoistumien pysymättömyyden riskin hallitsemiseksi, mukaan lukien vuotojen ja peruutustapahtumien määrittämistä ja seurantaa.

Vuoden 2024 kesätvyysraportissa esitettiin taulukko AR 60, joka kuvasi kasvihuonekaasujen poistoja. Taulukon sisältö on kuitenkin tarkoitettu kattamaan yksinomaan yrityksen arvoketjussa tapahtuvat poistot. Näin ollen taulukkoa ei ole sisällytetty raportointikaudelle 2025, koska arvoketjun sisäisiä poistoja ei ole hyödynnetty.

Taulukko AR 64. Raportointivuonna mitätöidyt ja suunnitellut tulevat päästöhyvitysten mitätöinnit

Raportointivuonna mitätöidyt päästöhyvitykset	Vertailuvuosi 2024	2025
Yhteensä (tCO_2e)	3 423	331
Poistohankkeiden osuus (%)	0	0
Vähennyshankkeiden osuus (%)	100	100
VCS-laatustandardin mukaiset hankkeet (Verified Carbon Standard)	100	100
EU:ssa toteutettavien hankkeiden osuus (%)	0	0
Vastaavan mukautuksen mukaisten hankkeiden osuus (%)	0	0

Suunnitellut tulevat päästöhyvitysten mitätöinnit	Määrä vuoteen 2026 mennessä
Yhteensä (tCO_2e)	0

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

E1-8 Sisäinen hiilen hinnoittelu

Finnair on sisällyttänyt kaikki lentopetroliin liittyvät lakisääteiset ympäristökustannukset taloudelliseen suunnitteluunsa sisäisenä hiilen hintana. Tämä auttaa yritystä ymmärtämään ja hallitsemaan toimintansa ympäristövaikutuksiin liittyviä kasvavia kustannuksia. Finnairin polttoainekustannukset sisältävät arvioidut hiilidioksidipäästöjen sääntelykustannukset (EU ETS-, CORSIA- ja SAF-mandaatit) ja kattavat yhtiön lentopolttoaineen kokonaiskulutuksen (>99 % Scope 1 -päästöistä). Aina kun tehdään lentopetrolin kustannuksiin liittyviä laskelmia (esimerkiksi painonpudotuskampanjat, laivaston ja verkoston suunnittelu tai SAF-investoinnit), hiilen hinta sisällytetään niihin automaattisesti. Hiilen hintaa tarkistetaan vähintään neljännesvuosittain, jotta voidaan ottaa huomioon EU:n päästökauppajärjestelmän ja CORSIA:n hiilen hinta sekä uusiutuvan lentopolttoaineen mandaatin arvioidut kustannukset.

Sääntelyyn perustuva hiilen hinta voi olla epävakaa, ja siihen voivat vaikuttaa markkinoiden dynamiikka, politiikan muutokset ja yleiset taloudelliset olosuhteet. Tämä epävakaus voi johtaa merkittäviin vaihteluihin hiilen sisäisessä hinnassa, mikä asettaa haasteita johdonmukaisen taloudellisen suunnittelun ja päätöksenteon ylläpitämiselle. Esimerkiksi EU:n päästökauppajärjestelmän hintaan vaikuttavat lyhyen aikavälin markkinaolosuhteet, joiden ennustukset eivät välttämättä täysin kata hiilidioksidipäästöjen tulevia kustannuksia.

Taulukko AR 66. Sisäinen hiilen hinnoittelu

Hiilen sisäisten hintojen tyypit	Volyymi (tCO_2e)	Sovelletut hinnat (€/tCO_2e)*	Kuvaus
Sisäinen hiilen hinta (Scope 1)	3 263 833	70	Hiilen hinta tarkistetaan vähintään neljännesvuosittain, jotta se heijastaisi kaikkia lentopetrolin sääntelykustannuksia.

**Sovellettu hinta on kaikkien päästökauppajärjestelmien keskimääräinen hinta raportointivuonna.*

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU-taksonomia
    - E1 Ilmastonmuutos
    - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
    - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

YMPÄRISTÖTIEDOT

E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit

E4-1 Siirtymäsuunnitelma sekä biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemien huomioiminen strategiassa ja liiketoiminta-mallissa

Finnairilla ei tällä hetkellä ole virallista siirtymäsuunnitelmaa, eikä se ole suorittanut kestävyysanalyysiä nykyisen liiketoimintamallinsa ja strategiansa suhteesta luonnon monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin kohdistuviin fyysisiin, siirtymä- tai järjestelmäriskeihin. Nämä teemat on kuitenkin sisällytetty strategisiin harkintoihin ja liiketoimintamalliin Finnairin ilmastovaikutusten hallinnan sekä uusiutuvien lentopolttoaineiden (SAF) strategian kautta. Finnair tunnistaa, että fossiilisten polttoaineiden käyttö edistää ilmastonmuutosta, jolla on sekä suoria että epäsuoria vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin. Ilmastonmuutosta koskevat tiedot löytyvät kohdasta *E1 Ilmastonmuutos*. Tässä kohdassa *E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit* käsitellään erityisesti biodiversiteettiin ja ekosysteemeihin liittyviä vaikutuksia ja riskejä, jotka liittyvät SAF:n käytön lisääntymiseen Finnairin omassa toiminnassa ja ilmailualalla maailmanlaajuisesti.

SAF on keskeinen osa ilmailualan energiasiirtymää ja kestävyystavoitteiden saavuttamista. Finnair on kuitenkin tunnistanut SAF:n tuotannon mahdolliset vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin maankäytön muutosten muodossa, jotka johtuvat SAF:n tuotantoon käytettävän raaka-aineen viljelystä. SAF:n kestävyyden sertifioinnissa määritellyt kriteerit on esitetty kohdassa *E4-3 Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät tavoitteet*.

Lisäksi Finnair tiedostaa SAF:n saatavuuteen liittyvät riskit, jotka voivat vaikuttaa Finnairin toimintaan ja kestävyystavoitteiden saavuttamiseen. Näiden vaikutusten ja riskien käsittelemiseksi Finnairin ympäristötyöryhmän tehtävänä on arvioida miten Finnairin toiminta ja sen arvoketjun alkupään toiminta vaikuttavat biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin, ja huomioida nämä seikat osana Finnairin SAF-strategiaa. Finnair pyrkii sovittamaan toimintansa yhteen luonnon monimuotoisuuden ja ekosysteemien säilyttämisen kanssa. Tämä on edellytys liiketoiminnan jatkumiselle. Finnair kehittää edelleen prosessejaan aiheen osalta, ja osallistaa sidosryhmiä tarpeen mukaan varmistaakseen SAF-arvoketjunsa läpinäkyvyyden,

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

sekä huomioidakseen alan siirtymävaiheeseen liittyvät sääntely- ja siirtymäriskit.

E4-2 Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät toimintaperiaatteet

Finnairin ympäristö- ja energiatehokkuuspolitiikka määrittelee Finnairin sitoutumisen sen olennaisimpien ympäristö- ja energiatehokkuusvaikutusten hallintaan ja pyrkimyksen jatkuvasti parantaa operatiivista suorituskykyään näiden osalta. Politiikan hyväksyy Finnairin johtoryhmä ja sen omistaa toimitusjohtaja. Politiikassa määritellään, että Finnairilla on käytössä ympäristöjohtamisjärjestelmä, joka määrittää koordinoidun lähestymistavan ympäristö- ja energiatehokkuuden hallintaan, mahdollistaen ympäristövaikutusten kokonaisvaltaisen hallinnan ja toiminnan tehokkuuden parantamisen, mahdollisuuksien mukaan. Politiikassa todetaan myös, että Finnair tutkii uusiutuvien polttoaineiden kestävää käyttöönottoa yhdessä liikekumppaneidensa kanssa, koska tämä edellyttää yhteistyötä läpi arvoketjun. Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyviä erityistoimenpiteitä ei käsitellä politiikkatasolla, vaan osana SAF:n hankintaohjeita ja -prosessia. Politiikassa todetaan myös, että Finnair pyrkii suojelemaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemejä, minimoiden niihin kohdistuvat vaikutuksensa.

Finnair ei hyväksy laitonta villieläinkauppaa ja edistää ilmailualan toimia sitä vastaan. Lisätietoja laittomasta villieläinkaupasta löytyy kohdasta *G1 Liiketoiminnan harjoittaminen*.

SBM-3 Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Biologisen monimuotoisuuden vähenemisen suorat vaikutustekijät		
Uusiutuvien polttoaineiden (SAF) raaka-ainetuotannon kielteiset vaikutukset	**Kielteinen vaikutus**	Uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineiden tuottaminen voi vaikuttaa kielteisesti biologiseen monimuotoisuuteen maankäytön muutoksen kautta. Mahdollinen vaikutus kohdistuisi Finnairin arvoketjun alkupäähän keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä uusiutuvien polttoaineiden kysynnän ja tuotannon lisääntyessä.
Uusiutuvien raaka-aineiden tarjonnan sääntely ja läpinäkyvyyden puute SAF tuotannossa	**Riski**	Uusiutuvia polttoaineita koskevat sääntelyvaatimukset voivat aiheuttaa ongelmia uusiutuvien polttoaineiden tuotantoon tarvittavien raaka-aineiden saatavuudessa, johtaen SAF:n tarjonnan niukkuuteen markkinoilla ja siten hintatason nousuun. Toisaalta läpinäkyvyyden puute tuotantoketjussa voi aiheuttaa maineriskin, sillä Finnair hankkii uusiutuvaa polttoainetta markkinoilta.

E4-3 Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät toimet ja resurssit

Finnairin tunnistetut biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät olennaiset vaikutukset ja riskit liittyvät biogeenisen SAF:n hankintaan. Finnair on sitoutunut hankkimaan SAF:ia, joka täyttää kestävän kehityksen kriteerit, jotka on määritelty EU:n uusiutuvan energian direktiivissä (EU RED) ja ReFuelEU Aviation -asetuksessa. Kaikki ostettu SAF on vahvistettava ulkoisella sertifiointielimellä (esim. ISCC, RSB) tunnustettujen kestävyysstandardien mukaisesti. Tällä tavoin Finnair pyrkii varmistamaan, että kaikki hankittu SAF täyttää luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemejä koskevat vaatimukset sekä päästövähenemien osalta ilmastonmuutoksen vaikutusten torjumiseksi, että raaka-aineiden tuotannosta aiheutuvien mahdollisten haittavaikutusten lieventämiseksi.

Finnairin käy jatkuvaa vuoropuhelua nykyisten SAF-toimittajiensa kanssa varmistaakseen hankitun SAF:in vaatimustenmukaisuuden. Finnair tekee yhteistyötä eri sidosryhmien, kuten polttoaineen toimittajien ja sääntelyviranomaisten kanssa varmistaakseen ei-biogeenisen SAF:in kestävän ja skaalautuvan tuotannon tulevaisuudessa. Vuonna 2025 Finnair osallistui suomalaiseen

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

yhteistyöhankkeeseen, jossa pilotoidaan ekosysteemiä ja arvoketjua synteettisen kestävän lentopolttoaineen (eSAF) tuotantoon biogeenisestä hiilidioksidista ja vihreästä vedystä.

Vuoden 2025 aikana Finnair ei hyödyntänyt biologista monimuotoisuutta koskevia hyvityksiä. Finnair ei myöskään hyödyntänyt paikallista tai alkuperäiskansojen tietämystä tai luontopohjaisia ratkaisuja biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvissä toiminnoissaan.

Finnair ei ole määritellyt nykyisiä tai tulevia taloudellisia tai muita resursseja, jotka liittyvät biologisen monimuotoisuuden tai ekosysteemivaikutusten käsittelyyn raportointikauden 2025 osalta.

E4-4 Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät tavoitteet

Finnair ei ole asettanut biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyviä tavoitteita, sillä SAF:n biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin kohdistuvista vaikutuksista ei tällä hetkellä ole tarpeeksi kehittynyttä ymmärrystä, jotta voitaisiin asettaa mitattavissa olevia ja tulossuuntautuneita tavoitteita. Finnairin jatkuvana tavoitteena on suojella luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemejä sekä minimoida niihin kohdistuvat vaikutukset. Tähän pyritään noudattamalla hankintaohjeita kaiken ostetun SAF:n osalta.

E4-5 Biologisessa monimuotoisuudessa ja ekosysteemeissä tapahtuviin muutoksiin liittyvät vaikutusmittarit

Finnair ei seuraa biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemien muutoksiin liittyviä kvantitatiivisia mittareita, koska SAF:n biodiversiteettiin ja ekosysteemeihin kohdistuvia vaikutuksia ei tällä hetkellä ymmärretä riittävän hyvin. Finnair pyrkii kehittämään ymmärrystä toimintansa luontovaikutuksista esimerkiksi osallistumalla aihetta käsitteleviin koulutuksiin ja foorumeihin. SAF-tuotannon mahdollisten vaikutusten luonnon monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin arvioidaan toteutuvan pitkällä aikavälillä, joten sidosryhmien ymmärrys todennäköisesti lisääntyy tulevaisuudessa koko arvoketjussa, eli SAF-tuottajien, sääntelyviranomaisten ja lentoyhtiöiden keskuudessa.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

YMPÄRISTÖTIEDOT

E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous

Kuvaus vuonna 2023 suoritetusta ja 2025 päivitetystä kaksoisolennaisuusanalyysista löytyy kohdasta *ESRS 2 IRO-1 Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista*.

Tunnistetut olennaiset kestävyysseikat	Tyyppi	Kuvaus
Primaariresurssien käyttö ja luonnonvarojen ehtyminen	**Kielteinen vaikutus**	Primaariresurssien käyttö lisää merkittävästi kasvihuonekaasupäästöjä ja luonnon monimuotoisuuden heikkenemistä. Finnairin omassa toiminnassa lennonaikaiset catering-palvelut aiheuttavat merkittävää materiaalien kulutusta elintarvikkeiden, juomien ja pakkausten muodossa. Ennakoiva uudelleenkäytettävien ja kierrätettyjen materiaalien käyttöönotto toimialalla tarjoaa mahdollisuuden varmistaa materiaalien saatavuus ja saavuttaa kustannustehokkuutta. Vaikka lentokoneiden valmistuksessa käytetään pääasiassa primaariresursseja, niistä riippuvuutta kannattaa keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä vähentää, sillä primaariraaka-aineiden hintojen odotetaan nousevan.
Primaariresurssien tarpeen vähentäminen	**Mahdollisuus**	
Jätteen syntyminen ja kierrättämättömyys	**Kielteinen vaikutus**	Jos jätteitä ei käsitellä asianmukaisesti Finnairin omassa toiminnassa tai sen arvoketjun alkupäässä, siitä voi aiheutua ympäristöön kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia, kuten saastumista sekä eläin- ja kasvitauteja. Arvokkaiden materiaalien kierrättämättä jättäminen lisää primaariresurssien käyttöä.

E5-1 Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät toimintaperiaatteet

Osana ympäristöjohtamisjärjestelmäänsä Finnair on laatinut kiertotalouspolitiikan, joka käsittelee resurssien käyttöä sekä jätehuoltoa Finnairin omassa toiminnassa sen Helsinki-Vantaan kotikentällä. Politiikka määrittää omat tavoitteet Finnair Kitchenille, Tekniikalle ja Cargolle. Politiikka noudattaa EU:n jätedirektiiviä (2008/98/EY, muutoksineen), jossa säädetään materiaalien käytön vähentämisestä, uudelleenkäytöstä mahdollisuuksien mukaan, kierrätyksestä sekä talteenotosta, ja sen tavoitteena on ottaa käyttöön kattava materiaalinhallintaprosessi Finnairin omassa toiminnassa vuoden 2025 loppuun mennessä, jonka jälkeen prosessia parannetaan jatkuvasti. Tähän sisältyy tärkeimpien materiaali- ja jätevirtojen tunnistaminen, niiden minimointimahdollisuuksien etsiminen, toimenpiteiden toteuttaminen ja edistymisen seuranta. Kiertotaloustyöryhmä raportoi kuukausittain edistymisestä Finnairin vastuullisuuden ohjausryhmälle. Seurattuja toimenpiteitä ovat matkustajakohtainen jätteiden määrä sekä kierrätysaste Helsinki-Vantaan kotikentällä. Lisätietoja vastuullisuuden hallinnoinnista löytyy kohdasta *ESRS 2 GOV-1 Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli*.

Resurssien käytön minimointia koskevat kiertotalouspolitiikan linjaukset keskittyvät jatkuvaan parantamiseen Finnairin omassa toiminnassa. Aurinkomatkojen toimintoja ei ole sisällytetty mukaan, koska sen toiminnassa käytetyt resurssit ovat vähäisiä. Kiertotalouspolitiikan linjauksia ovat muun muassa lennoille kuormattavien aterioiden määrän optimointi Finnair Kitchenin toiminnassa sekä kertakäyttöpakkausten käytön vähentäminen Finnair Cargossa. Finnair Tekniikka korjaa ja huoltaa päivittäisessä toiminnassaan lentokoneita ja niiden komponentteja uudelleenkäyttöä varten, pidentäen lentokoneiden eri osien elinkaarta.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU-taksonomia
    - E1 Ilmastonmuutos
    - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
    - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Jätehierarkiaa käsitellään politiikassa tuotteiden ja palveluiden elinkaaren eri vaiheissa. Finnair pyrkii suunnittelemaan palveluelementit kevyiksi, kestäviksi ja korjattaviksi minimoidakseen materiaalien käytön ja ehkäistäkseen jätteen syntymistä.

Finnair pyrkii mahdollisuuksien mukaan käyttämään kierrätettäviä materiaaleja. Kierrätystavoitteet on määritetty kiertotalouspolitiikassa, jossa on huomioitu sivutuoteasetus (1069/2009/EY) ja siinä kielletty kansainvälisen ruokajätteen kierrätys. Sääntelyn mukaisesti kansainvälinen ruokajäte on hävitettävä polttamalla haitallisten eläin- ja kasvitautien mahdollisen leviämisen estämiseksi. Komission asetuksessa (EU) N:o 1321/2014 säädetyt ilmailualan turvallisuusmääräykset rajoittavat kierrätettyjen materiaalien käyttöä ilma-aluksissa, kun taas lennonaikaisissa catering- ja cargo-toiminnoissa kierrätysmateriaalien käyttöön kannustetaan.

E5-2 Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät toimet ja resurssit

Finnairin kiertotaloustyöryhmän tehtävänä on varmistaa, että kiertotalouspolitiikassa määritellyt materiaalinhallintaa, jätteiden vähentämistä ja kierrätystä koskevat tavoitteet saavutetaan. Työryhmä vastaa jatkuvien parannustoimien valvonnasta eri toimintayksiköissä, joita ovat Finnair Kitchen, Tekniikka ja Cargo. Jatkuvan parantamisen toimintasuunnitelmat ja resurssit hyväksytään ja tuloksia seurataan kunkin toimintayksikön johtoryhmässä. Finnairin vastuullisuuden hallinnointimallin mukaisesti yhtiötason suoriutumista seurataan Finnairin vastuullisuuden ohjausryhmässä. Kiertotalouden toimintasuunnitelman toteuttaminen ei arvioida edellyttävän merkittäviä taloudellisia investointeja lyhyellä aikavälillä.

Primaariresurssien tarpeen vähentäminen

Kiertotalous huomioidaan Finnairin tuote- ja palvelusuunnittelussa noudattamalla periaatteita, joiden tavoitteena on minimoida primaariresurssien tarve ja ehkäistä kierrätykseen kelpaamattoman jätteen syntyminen. Periaatteet koskevat tuotteiden painoa, kierrätysmateriaalien suosimista, kestävyyttä ja huollettavuutta, sekä kierrätettävyyttä esimerkiksi suosimalla monomateriaaleja. Primaariresurssien käytön vähentämiseksi ja ruokajätteen syntymisen ehkäisemiseksi Finnair on ottanut käyttöön lennonaikaisten catering-palveluiden optimointiin tähtäävän jatkuvan prosessin, jonka avulla vuotuista matkustamojätteen määrää saatiin pienennettyä arviolta 11 tonnia vuonna 2025. Vuoden 2025 aikana Finnair testasi kertakäyttöisten niskatukien suojusten korvaamista kestävillä, puhdistettavilla vaihtoehdoilla. Tämä voisi tuoda jopa 13 tonnia materiaali- ja jätesäästöjä vuodessa. Finnair aloitti kierrätetystä PET-muovista valmistettujen kuppien käytön lennoillaan syyskuussa 2025. On arvioitu, että tämän täysimääräinen käyttöönotto vähentää primääriresurssien tarvetta 22 tonnilla vuodessa.

Ilma-alusten materiaalien käyttöä ja käyttöikää sääntelee ilmailulainsäädäntö, jonka puitteissa Finnair Tekniikka pitää lentokoneiden osat kierrossa mahdollisimman pitkään. Uusia korjausmahdollisuuksia arvioidaan jatkuvasti ja toteutetaan aina kun mahdollista. Finnair huoltaa ja korjaa omissa tiloissaan erilaisia komponentteja, kuten rakenneosia, rahtikontteja, jarruja, pyöriä, akkuja ja erityyppisiä matkustamo- ja keittiövarusteita. Omien huolto- ja korjauspalveluidensa lisäksi Finnair on mukana yhteisissä komponenttipooleissa muiden toimijoiden kanssa. Yhteiset varastojen ja korjausten hallintatoimet vähentävät primaariresurssien tarvetta, optimoiden Finnairin varastoa.

Finnair kehitti vuonna 2025 Tekniikan toimintojensa varastonhallintaprosessia ja otti käyttöön tehokkaamman uudelleenmyyntiohjelman vanhentuneelle varastolle. Tämä on johtanut jätteiden määrän tasaiseen vähenemiseen vuosittain, kun komponentit saadaan myytyä ajoissa kysynnän säilyessä, minimoiden romutettavaksi päätyvän materiaalin määrän. Vuonna 2025 Finnair myös uudisti seitsemän lentokoneen matkustamot ja myi viiden lentokoneen käytöstä poistuvat istuimet uudelleen käytettäväksi, säästäen noin 6 tonnia resursseja. Vuonna 2026 uusitaan vielä kolme lentokonetta ja istuimien jälleenmyynti on suunnitteilla.

Jätteen syntyminen ja kierrätys

EU:n ulkopuolelta tulevilta lennoilta peräisin olevan kansainvälisen ruokajätteen kierrätys on kielletty (1069/2009/EY), vaikuttaen merkittävästi Finnairin kykyyn kierrättää materiaaleja. Finnair on ottanut kierrätyskelpoisia jätevirtoja varten käyttöön jatkuvan parantamisen prosessin, jossa uudet mahdolliset kierrätettävät

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

materiaalivirrat tunnistetaan toiminnoissa ja arvioidaan kiertotaloustyöryhmässä, jonka jälkeen kierrätys toteutetaan toimintayksiköissä mahdollisuuksien mukaan.

Vuonna 2025 Finnair aloitti puujätteen kierrätyksen Tekniikan ja Cargon toiminnoissa, jonka seurauksena noin 24 tonnia jätettä saatiin ohjattua kierrätykseen energian talteenoton sijaan. Helsinki-Vantaan lentokentälle saapuvien Finnairin lentojen pahvijätteen kierrätystä testattiin Finnair Kitchen -toiminnoissa. Kokeilun myötä pahvin kierrätys otetaan käyttöön kaikilla Helsinki-Vantaan lentokentälle saapuvilla lennoilla vuodesta 2026 alkaen, jonka seurauksena syntyy noin 40 tonnia lisää kierrätysmateriaalia jätteen sijaan. Myös pakkausten rikkoutumisen tai muiden vaurioiden vuoksi ihmisravinnoksi kelpaamattoman kalan lahjoittaminen aloitettiin vuonna 2025. Lahjoittamalla voidaan vähentää ruokahävikkiä 10 tonnia vuodessa. Hävikkiä syntyy ajoittain Cargo-toiminnoissa ja se on aiemmin päätynyt poltettavaksi.

E5-3 Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät tavoitteet

Finnair ei ole asettanut julkisia resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyviä tavoitteita raportointikaudelle 2025. Finnair kuitenkin seuraa aiheeseen liittyviä keskeisiä mittareita, jotka on määritelty kiertotalouspolitiikassa. Kiertotalouspolitiikan tavoitteita seurataan kahden määrällisen tulosindikaattorin perusteella. Ensimmäinen indikaattori on matkustajaa kohden syntyvä jäte. Tämä indikaattori koskee kaikkia resurssien sisäänvirtauksiin ja jätteeseen liittyviä tunnistettuja vaikutuksia ja riskejä, sillä resurssien sisäänvirtausten minimointi vaikuttaa myönteisesti jätteen vähentämiseen. Toinen tulosindikaattori on kierrätysaste, joka liittyy jätteen syntymiseen ja primaariresurssien käyttöön. Molempiin indikaattoreihin lasketaan mukaan Finnairin omasta toiminnasta Helsinki-Vantaalla syntyvä jäte sekä paluulennoiltakerätty jäte. Matkustajamäärä on Finnairin lennoilla raportointivuonna kuljetettujen matkustajien kokonaismäärä. Sisäiset viisivuotistavoitteet asetettiin vuonna 2021 vuoteen 2025 asti. Perusvuoden 2021 tulokset olivat 0,34 kiloa jätettä matkustajaa kohden ja kierrätysaste 22 %. Vuonna 2025 jätettä matkustajaa kohden oli 0,24 kiloa ja kierrätysaste oli 29%. Vaikka tavoitekausi päättyy, Finnair jatkaa kehitystyötä ja seurantaa.

E5-4 Resurssien sisäänvirtausten mittarit

Finnair on kirjannut materiaaliresurssien sisäänvirtaukset kahteen eri kategoriaan, jotka yhdessä muodostavat noin 90 % kaikista resurssien sisäänvirtauksista. Suurin kategoria on ruoka ja juomat, joita Finnair Kitchenissä ja ulkoasemilla käytetään lennonaikaisen tarjoilun valmistukseen. Tämän kategorian suurimmat tuotteet ovat mehut, pullotettu vesi ja valmiit ateriat. Toinen tärkeä kategoria on kemikaalit, joista merkittävimmät ovat hiilihappojää ja typpi. Niiden ohella käytetään pieniä määriä muita kemikaaleja.

Kriittisiä raaka-aineet arvioidaan erikseen, ja niiden paino on yhteensä 714 kiloa. Kriittiset raaka-aineet sisältävät muun muassa nikkeliä, kuparia, titaania ja litiumia. Mukaan on laskettu painon mukaan merkittävimmät resurssikategoriat, joiden osuus omassa toiminnassa käytetyistä materiaaleista on noin 90 %. Materiaalien sisäänvirtausten kokonaispainon ilmoittamista varten hankitut tiedot perustuvat ruokien ja juomien todellisiin mitattuihin painoihin. Noin puolet kemikaali-kategorian painoista perustuu arvioon. Resurssien sisäänvirtauksiin sisältyvät Finnairin omassa toiminnassa käytetyt materiaalit, joita Finnair ostaa omaan käyttöönsä. Ruoka ja juomat -kategoriassa lukuun on sisällytetty myös wet-lease in lentojen tarjoilut, joille laskelmat on tehty käyttäen annosten keskiarvopainoja. Luokittelu on tehty julkisen Fintaric-tullinimikepalvelun määrittelemien tullinimikkeiden perusteella.

Arvoketjun materiaalien käyttötietoja ja vuokrattuja omaisuuseriä ei ole sisällytetty lukuihin. Koska arvoketjun tietojen raportointikehykset ovat epäyhtenäisiä ja

	2025			2024		
Kategoria	**Paino (tn)**	**Sertifioitu biologinen, %**	**Kierrätysmateriaali, tn ja %**	**Paino (tn)**	**Sertifioitu biologinen, %**	**Kierrätysmateriaali, tn ja %**
Ruoka ja juomat	8 876	0	0	9 090	0	0
Kemikaalit	638	0	0	580	0	0
Kriittiset raaka-aineet	0,7	0	0	0,7	0	0

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU-taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

tiedonkeruu toistaiseksi tehotonta, Finnair on päättänyt hyödyntää ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin mukaisia siirtymäsäännöksiä. Finnairin toiminnassa vuokrattavat omaisuuserät ovat pääasiassa ajoneuvoja ja IT-laitteita. Vaikka vuokrattuja omaisuuseriä on käytössä merkittävä määrä, raportointivuonna hankittujen materiaalien määrä on merkityksetön. Mittareita ei ole validoinut minkään muun ulkopuolisen varmentajan kuin vastuullisuusraportin tarkastajan toimesta.

E5-5 Resurssien ulosvirtausten mittarit

Raportointivuonna 2025 Finnairin omassa toiminnassa syntyi kaikkiaan 4 155 tonnia jätettä, josta 132 tonnia oli vaarallista jätettä ja 0 kiloa radioaktiivista jätettä. Kierrättämätön jätemassa oli 3 329 tonnia, 80 % jätteiden kokonaismassasta. Suurin jäteluokka oli kansainvälinen ruokajäte, jonka osuus jätteiden kokonaismassasta oli 58 %. Tämä jätevirta sisältää sekä ruokajätettä että pakkauksia, jotka ovat olleet kosketuksissa EU:n ulkopuolelta palautuvan ruoan kanssa. Sivutuoteasetuksen (1069/2009/EY) vuoksi tätä jäteluokkaa ei voida kierrättää, vaan se täytyy hävittää polttamalla.

Muita jätevirtoja, joiden osuus jätteiden kokonaismassasta on yli 2 %, ovat metalli, kartonki, muovi, Euroopan sisäisten lentojen ruokajäte, puu, lasi ja jätekemikaalit. Lisäksi syntyi pieniä määriä akku-, elektroniikka-, tekstiili- ja paperijätettä, sekä renkaita, joiden kunkin osuus jätteiden kokonaismassasta oli alle 2 %. Vaaralliset jätteet koostuvat pääasiassa öljystä, voiteluaineista ja kerosiinista.

Raportoidut luvut sisältävät Finnairin oman suoran toiminnan jätteet Helsinki-Vantaalla sekä Finnairin kaukolennoilla syntyvät ja ulkoasemilla loppukäsittelyyn päätyvät jätteet. Tämä eroaa kohdassa *E5-3 Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät tavoitteet* kuvattujen tulosindikaattorien laskennasta, koska niihin lukuihin ei ole sisällytetty ulkoasemille jäänyttä jätettä. Ilmoitetut jätemäärät saadaan jätehuoltokumppaneilta ja ne ovat suoria mittauksia, lukuun ottamatta ulkoasemilla hävitettäviä jätteitä. Ulkoasemille jäävän jätteen määrän laskennassa on käytetty Helsinki-Vantaalle palaavien lentojen keskimääräistä jätemäärää matkustajaa kohden. Ulkoasemille jäävän jätteen on arvioitu päätyvän kaatopaikalle.

	2025		2024	
	Vaarallinen (tn)	**Ei vaarallinen (tn)**	**Vaarallinen (tn)**	**Ei vaarallinen (tn)**
Loppukäsittelystä muualle ohjattu jäte, yhteensä	36	2 734	3	2,411
Valmistelu uudelleenkäyttöä varten	0	205	0	102
Kierrätys	36	585	3	599
Muut hyödyntämistoimet	0	1 943	0	1,710
Loppukäsittelyyn ohjattu jäte, yhteensä	96	1 290	68	1,166
Poltto	95	2	67	14
Kaatopaikalle sijoittaminen (vain ulkoasemat)	0	1 288	1	1,152
Muut loppukäsittelytoimet	1	0	0	0

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

YHTEISKUNNALLISET TIEDOT

S1 Oma työvoima

Kuvaus siitä, miten oman työvoiman intressit, näkemykset ja oikeudet, mukaan lukien ihmisoikeuksien kunnioittaminen, otetaan huomioon Finnairin strategiassa ja liiketoimintamallissa löytyy kohdasta *ESRS 2 SBM-2 Sidosryhmien edut ja näkemykset*.

SBM-3 Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa

Finnairin oma työvoima koostuu työntekijäryhmistä, joihin kuuluvat lentohenkilökunta, tekniikan ja maapalveluiden työntekijät, Finnair Kitchen ja Cargo -työntekijät, sekä toimistoissa ja Aurinkomatkojen kohteissa työskentelevät työntekijät. Enemmistö Finnairin työntekijöistä työskentelee Suomessa, mutta yhtiö työllistää työntekijöitä myös Virossa, Etelä-Koreassa ja Japanissa. Lisäksi omaan työvoimaan kuuluu ulkomailla sijaitsevissa toimipisteissä työskeneteleviä työntekijöitä ja Aurinkomatkojen rantalomakohteissa työskenteleviä matkaoppaita. Finnairin työvoimaan kuuluu myös vuokratyöntekijöitä, kuten konsultteja, sijaisia ja vuokrattua matkustamohenkilökuntaa, jotka käsitetään raportoinnissa muina kuin työsuhteisina työntekijöinä (kuten määritetty ESRS S1 standardissa).

Finnairin omaan työvoimaan, sisältäen sekä omat työntekijät että muut kuin työsuhteiset työntekijät, sekä Suomessa että ulkomailla, ei kohdistu laajalle levinneitä tai merkittäviä ihmisoikeusvaikutuksia, kuten pakko- tai lapsityövoiman käyttöä, johtuen ilmailualan tiukasta sääntelystä. Ymmärtääkseen vaikutuksia, jotka koskettavat työntekijöitä tai työntekijäryhmiä, jotka voivat olla haavoittuvassa asemassa johtuen erityispiirteistä, tai tietynlaisista työkonteksteista ja -toimista, Finnair tekee säännöllisiä työntekijäkyselyjä ja osallistuu yhteistoimintaan työturvallisuuden ja -terveyden edistämiseksi sovellettavan lainsäädännön mukaisesti.

Siirtymisen ilmastoneutraaleihin toimintoihin ei tällä hetkellä nähdä vaikuttavan Finnairin omaan työvoimaan, mutta tämä voi muodostua olennaiseksi esimerkiksi kasvavien osaamistarpeiden ja ilmailualan lisääntyvän sääntelyn myötä.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Työolot: Terveys ja turvallisuus, työ- ja yksityiselämän tasapaino, työehtosopimusneuvottelut, työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu		
Vuorotyön sekä altistus- ja kuormitustekijöiden vaikutus työntekijöihin	**Kielteinen vaikutus**	Finnairin omat ja muut kuin työsuhteiset työntekijät voivat kokea kielteisiä vaikutuksia liittyen vuorotyöhön sekä altistus- ja kuormitustekijöihin, kuten psykososiaaliseen tai fyysiseen rasitukseen, sekä meluun, kemikaaleihin ja kosmiseen säteilyyn. Työntekijäryhmiä, jotka ovat erityisen alttiita näille vaikutuksille ovat työntekijät tekniikan, maapalveluiden ja catering-palveluiden piirissä, sekä lentohenkilökunta, johon kuuluu Finnairin omia sekä muita kuin työsuhteisia työntekijöitä. Vaikutukset voivat olla seurausta yksittäistapauksista, kuten työtapaturmista, tai osa laajempaa ilmiötä, joka vaikuttaa kaikkiin altistuneisiin työntekijöihin, kuten vuorotyö. Riippuen vaikutuksen luonteesta, seuraukset voivat aiheuttaa lyhytaikaista, mutta myös keskipitkän tai pitkän aikavälin haittaa työntekijöiden henkiselle tai fyysiselle hyvinvoinnille. Finnair pyrkii lieventämään näitä vaikutuksia työturvallisuuden, työterveyden, aktiivisen välittämisen mallin ja ennakoivan työvuorosuunnittelun avulla, sekä noudattamalla sääntelyä, lainsäädäntöä sekä työehtosopimuksia varmistaakseen työntekijöiden riittävän palautumisen.
Työntekijöiden terveyden, hyvinvoinnin ja motivaation lisääntyminen	**Myönteinen vaikutus**	Työnantajana Finnair voi vaikuttaa myönteisesti omien työntekijöidensä terveyteen, hyvinvointiin ja motivaatioon. Myönteisten vaikutusten edistämiseksi Finnair seuraa One Crew-henkilöstösuunnitelmaa, joka päivitettiin vuoden 2025 aikana uuden strategian mukaisesti. Suunnitelmassa korostetaan yrityskulttuurin kehittämistä strategisena painopisteenä. Toimenpiteet työntekijöiden terveyden, hyvinvoinnin ja motivaation parantamiseksi voivat johtaa myönteisiin vaikutuksiin lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä. Työntekijöiltä ja heidän edustajiltaan kerätään säännöllisesti palautetta tämän työn ohjaamiseksi.
Lakkojen ja muiden työhön liittyvien häiriöiden riski	**Taloudellinen riski**	Finnairin kyky operoida verkostoaan täsmällisesti on olennainen osa arvonluontia, ja tämä varmistetaan tehokkailla prosesseilla. Työntekijäryhmien lakkoilusta tai ylityökielloista johtuvat häiriöt voivat johtaa lyhyen aikavälin vaikutuksiin, kuten tulonmenetyksiin ja asiakasluottamuksen heikkenemiseen, sekä keskipitkän aikavälin vaikutuksiin, kuten markkina-aseman ja sijoittajien luottamuksen heikkenemiseen, riippuen lakkojen ajankohdasta, kestosta ja laajuudesta. Finnair pyrkii lieventämään tätä riskiä tekemällä säännöllistä yhteistyötä työntekijäryhmien edustajien kanssa, neuvottelemalla työehtosopimusten sisällöstä ja käymällä avointa keskustelua työntekijöiden huolenaiheista.
Vahva työnantajabrändi	**Taloudellinen mahdollisuus**	Finnairin strategisten tavoitteiden ja toiminnan onnistunut toteuttaminen riippuu motivoituneesta ja osaavasta henkilöstöstä sekä vahvasta työnantajabrändistä, joka auttaa pitämään kiinni nykyisistä työntekijöistä sekä houkuttelemaan uusia, tuottaen Finnairille taloudellista hyötyä tuottavuuden kasvuna keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Finnair pyrkii hyödyntämään tätä mahdollisuutta seuraamalla ja kehittämällä työntekijäkokemustaan, investoimalla omien työntekijöidensä hyvinvointiin ja osaamisen kehittämiseen, sekä viestimällä ulospäin Finnairin vahvuuksista työnantajana.
Joustavat ja paikalliset työehtosopimukset	**Taloudellinen mahdollisuus**	Finnair osallistuu työehtosopimusneuvotteluihin ja vuoropuheluun omien työntekijäryhmiensä kanssa vastatakseen moninaisen henkilöstönsä erityistarpeisiin ja varmistaakseen sujuvan yhteistyön. Nämä neuvottelut voivat auttaa rakentamaan joustavan työympäristön huomioimalla paikalliset erityispiirteet, lisäämällä joustavuutta, työtyytyväisyyttä ja osaavien työntekijöiden säilyttämistä, tuottaen mahdollisia positiivisia taloudellisia vaikutuksia keskipitkällä aikavälillä.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Yhdenvertainen kohtelu ja yhtäläiset mahdollisuudet kaikille: Moninaisuus, koulutus ja taitojen kehittäminen		
Inklusiivinen työympäristö, joka edistää työntekijöiden terveyttä, hyvinvointia ja motivaatiota	**Myönteinen vaikutus**	Inkluusion edistäminen voi vaikuttaa myönteisesti Finnairin työntekijöiden hyvinvointiin ja motivaatioon työntekijöiden kokiessa, että heitä arvostetaan sellaisina kuin he ovat. Tämä voi edistää kommunikaatiota, yhteistyötä, innovointia ja yhteisöllisyyden tunnetta työpaikalla. Toteuttaakseen tämän tavoitteen, Finnair käy vuoropuhelua työntekijöidensä ja heidän edustajiensa kanssa ja tarjoaa koulutusta monimuotoisuudesta, yhdenvertaisuudesta ja inkluusiosta omille työntekijöilleen ja johtajilleen. Toimenpiteiden toteutuessa onnistuneesti, eli kun työntekijät itse raportoivat tuntevansa kuuluvan yhteisöön, voidaan saavuttaa myönteisiä vaikutuksia työyhteisössä lyhyellä, keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä.
Urakehitys koulutuksen ja taitojen kehittämis-mahdollisuuksien kautta	**Myönteinen vaikutus**	Tarjotessaan omille työntekijöilleen mahdollisuuksia kehittää osaamistaan ja edetä urallaan, Finnair voi vaikuttaa myönteisesti työntekijöittensä motivaatioon ja itseluottamukseen työssään lyhyellä ja pitkällä aikavälillä. Finnair pyrkii mahdollistamaan erilaisia koulutusmuotoja omille työntekijöille, esimerkiksi tarjoamalla ammatillista koulutusta liiketoimintayksiköissä sekä erilaisilla oppimisalustoilla. Koulutusmenetelmästä riippuen vaikutuksia voidaan todeta lyhyellä, keskipitkällä tai pitkällä aikavälillä, sitä mukaan, kun omia työntekijöitä kannustetaan edistämään uraansa Finnairilla.

S1-1 Omaan työvoimaan liittyvät toimintaperiaatteet

Finnairin omaa työvoimaa koskevat ihmisoikeussitoumukset perustuvat sen eettiseen toimintaohjeeseen, jonka mukaan Finnair on sitoutunut kaikessa toiminnassaan kunnioittamaan kansainvälisesti hyväksyttyjä ihmisoikeuksia YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen ja työelämän perusperiaatteista ja oikeuksista annetun ILO:n julistuksen mukaisesti, ja odottaa vastaavien periaatteiden noudattamista myös liikekumppaneiltaan. Eettinen toimintaohje kattaa sekä Finnairin omat työntekijät että muut kuin työsuhteiset työntekijät. Finnair julkaisi tammikuussa 2025 Ihmisoikeussitoumuksensa, joka kattaa myös oman työvoiman, kuten kuvattu kohdassa *SBM-1 Strategia, liiketoimintamalli ja arvoketju*. Lisäksi Finnair on laatinut erityisiä toimintaperiaatteita lakisääteisten vaatimusten ja omaan työvoimaan liittyvien tärkeiden teemojen käsittelemiseksi. Finnairin One Crew -henkilöstösuunnitelma päivitettiin vuonna 2025 uuden strategian ja työntekijöiltä kerätyn Finnair Voice -kyselyn palautteen perusteella. Suunnitelma edistää Finnairin strategista tavoitetta yrityskulttuurin kehittämisestä määrittämällä suuntaviivat työyhteisön kehittämiselle ja päivittäisille toimille. One Crew -henkilöstösuunnitelma kattaa kaikki Finnairin omat työntekijät. Finnairin henkilöstöjohtajalla on korkein vastuu suunnitelman operatiivisen toteutuksen varmistamisesta.

Työolot

Terveys, turvallisuus ja työntekijöiden hyvinvointi

Työterveyden ja -turvallisuuden hallintaa ohjaavat Finnairin hallituksen hyväksymät eettiset toimintaohjeet, sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimintaperiaatteet, One Crew -henkilöstösuunnitelma ja sovellettava lainsäädäntö. Finnair on määritellyt toimintaperiaatteet, joilla täytetään lakisääteiset vaatimukset Suomen työturvallisuus- ja työterveyshuoltolainsäädännön mukaisesti sekä tehdään yhteistyötä omien työntekijöiden kanssa, joista enemmistö työskentelee Suomessa. Suomen ulkopuolisissa toimipaikoissa, joissa Finnair työllistää henkilöstöä, Finnair noudattaa sovellettavaa paikallista lainsäädäntöä.

Finnairin työterveys- ja työturvallisuuspolitiikka määrittelee menettelytavat ja toimintasuunnitelmat koskien työturvallisuutta, työterveyshuoltoa, sairauspoissaoloja, aktiivisen välittämisen mallia sekä häirinnän ja epäasiallisen käytöksen ehkäisemistä työpaikalla. Finnairin johtoryhmän hyväksymän ja operatiivisen johtajan omistaman politiikan piiriin kuuluvat kaikki Finnairin työntekijät.

Finnairin työyhteisön kehittämissuunnitelma on keino käydä vuoropuhelua osaamis- ja kehittämistarpeista, sekä

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

työhyvinvoinnista Finnairin omien työntekijöiden kanssa. Suunnitelma tarkistetaan Suomessa työskentelevien työntekijöiden edustajien kanssa sovellettavan lainsäädännön mukaisesti ja osana jatkuvaa vuoropuhelua, jotta voidaan vastata omien työntekijöiden kehittyviin tarpeisiin. Finnairin People & Culture -yksikkö vastaa työhyvinvointia edistävien toimintamallien ja palveluiden toteuttamisesta yritystasolla. Toimenpiteet suunnitellaan yhteistyössä työterveyshuollon kanssa.

Tasa-arvo ja yhdenvertaisuussuunnitelmansa mukaisesti Finnair pyrkii tukemaan työ- ja yksityiselämän tasapainoa sekä yhdenvertaisuutta työpaikalla antamalla omille työntekijöilleen mahdollisuuden vaikuttaa työskentelytapoihinsa ja työaikoihinsa oman roolinsa, tiiminsä ja tehtävänsä vaatimusten puitteissa. Perhevapaita tuetaan ja niiden käyttämiseen rohkaistaan. Finnairin työntekijöille annetaan mahdollisuus osallistua työaikansa, työjärjestelyjensä ja työvuorojensa suunnitteluun. Työntekijöille tarjotaan myös etätyömahdollisuus, huomioiden roolin, tiimin ja tehtävän vaatimukset.

Työehtosopimusneuvottelut

Eettisten toimintaohjeittensa mukaisesti Finnair kunnioittaa oman työvoimansa järjestäytymisvapautta ja oikeutta työehtosopimusneuvotteluihin. Finnair neuvottelee yhdessä työnantajaliiton kanssa työehtosopimuksista omia työntekijäryhmiään edustavien ammattiliittojen kanssa. Suomessa suurin osa Finnairin omista työntekijöistä kuuluu työehtosopimusten piiriin, pois lukien Finnairin johdon ja Aurinkomatkojen oppaat. Niiden omien työntekijöiden osalta, jotka eivät kuulu työehtosopimusten piiriin, Finnair noudattaa sovellettavaa työlainsäädäntöä.

Yhdenvertainen kohtelu ja yhtäläiset mahdollisuudet kaikille

Eettisten toimintaohjeittensa mukaisesti, Finnair tarjoaa yhtäläiset mahdollisuudet työhön alkuperästä, sukupuolesta, kansallisuudesta, uskonnosta, poliittisista mielipiteistä, iästä, seksuaalisesta suuntautumisesta, siviilisäädystä tai vammaisuudesta riippumatta. Minkäänlaista häirintää tai toimintaohjeiden periaatteiden rikkomista ei suvaita. Lisäksi Finnair on määritellyt toimintaperiaatteet täyttääkseen Suomen lainsäädännön mukaiset vaatimukset, joilla varmistetaan yhtäläiset mahdollisuudet omille työntekijöille, joista suurin osa työskentelee Suomessa. Kaikissa Suomen ulkopuolisissa toimipaikoissa, joissa Finnair työllistää henkilöstöä, yhtiö noudattaa sovellettavia paikallisia säännöksiä ja lainsäädäntöä.

Monimuotoisuus, yhdenvertaisuus ja inklusiivisuus

Finnair arvostaa monimuotoisuutta innovaation ja menestyksen lähteenä ja pyrkii varmistamaan yhdenvertaisen ja inklusiivisen työpaikan omille työntekijöilleen. Tätä työtä ohjaa Finnairin tasa-arvo ja yhdenvertaisuussuunnitelma, joka laaditaan kahden vuoden välein Suomen tasa-arvolain (609/1986) mukaisesti. Suunnitelmassa kuvataan nykytilanne ja toteutetut toimet yhdenvertaisuuden edistämiseksi työpaikalla, ja arvioidaan aiempien vuosien suunnitelmien toteutumista. Suunnitelman hyväksyy ja sen toteuttamista valvoo Finnairin henkilöstöjohtaja. Finnair on sitoutunut noudattamaan Suomen yhdenvertaisuuslakia (1325/2014) ja tarjoamaan kaikille omille työntekijöilleen yhdenvertaiset mahdollisuudet työllistyä, työskennellä, kehittyä ja edetä urallaan.

Finnairin tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitelmassa todetaan, että rekrytointia ja valintaprosessia ohjaa hakijan pätevyys ja soveltuvuus tehtävään. Työnhakijan sukupuolta, ikää, etnistä alkuperää, vakaumusta tai muita kriteerejä ei käytetä perusteena valintapäätökselle. Finnair noudattaa tasa-arvolain mukaista samapalkkaisuuden periaatetta ja tarjoaa sekä miehille että naisille yhtäläiset mahdollisuudet työ- ja perhe-elämän yhteensovittamiseen. Monimuotoisuuden edistäminen ja sen varmistaminen, että Finnair on kaikille inklusiivinen työyhteisö, on myös osa Finnairin One Crew -henkilöstösuunnitelmaa.

Työkyvyttömyysriskin piirissä olevien työntekijöiden työkyvyn tukemista käsitellään osana työyhteisön kehittämissuunnitelmaa. Finnairin aktiivisen välittämisen mallin tarkoituksena on edistää työssä jaksamista, töihin paluuta, työuran jatkamista ja työkykyä työpaikkajärjestelyn ja työterveyshuollon yhteistyön kautta, esimerkiksi kuntoutusta järjestämällä. Lisäksi työkyvyttömyysriskiä voidaan torjua ja työkykyä tukea keventämällä, muokkaamalla ja sovittamalla työaikaa. Näitä menettelytapoja tukee Finnairin Sopuisasti työyhteisössä -toimintamalli, jossa kuvataan periaatteet työpaikalla tapahtuvaan epäasiallisen kohtelun, kuten syrjinnän tai häirinnän, ennaltaehkäisyyn, puuttumiseen ja ratkaisuprosessiin.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
      - S2 Arvoketjun työntekijät
      - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
      - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

Koulutus ja taitojen kehittäminen

Finnair pyrkii varmistamaan, että sen omien työntekijöiden ammattitaito ja osaaminen vastaavat liiketoiminnan nykyisiä ja tulevia vaatimuksia. Finnair laatii vuosittain työyhteisön kehittämissuunnitelman yhteistyössä omien työntekijöidensä edustajien kanssa henkilöstön osaamisen kehittämistarpeiden määrittelemiseksi. Elinikäisen oppimisen ja jatkuvan kehittymisen periaate, mukaan lukien teknisten työkalujen kuten tekoälyn hyödyntäminen, on myös osa Finnairin One Crew -henkilöstösuunnitelmaa.

S1-2 Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista oman työvoiman ja työntekijöiden edustajien kanssa

Finnair on vuorovaikutuksessa omien työntekijöidensä kanssa sekä suoraan, että työntekijöiden edustajien välityksellä. Valtaosa vuorovaikutuksesta tapahtuu esihenkilöiden ja työntekijöiden välisissä tapaamisissa, tiimi- ja yksikkökokouksissa, sekä sisäisillä viestintäfoorumeilla. Tärkeä suoran vuorovaikutuksen väline on Finnair Voice -henkilöstökysely. Kysely toteutetaan puolivuosittain ja sen avulla mitataan omien työntekijöiden hyvinvointia, sekä näkemyksiä johtamisesta, kestävyydestä, monimuotoisuudesta ja inklusiivisuudesta, yhteenkuuluvuuden tunteesta ja sitoutumisesta Finnairiin. Omien työntekijöiden ja Finnairin välisen vuorovaikutuksen toimivuuden arvioimiseksi, kyselyssä tarkastellaan myös työntekijöiden sitoutumisindeksiä, joka kertoo henkilöstön sitoutuneisuudesta. Myös kyselyn vastausprosentti ja tulokset kertovat työntekijöiden sitoutumisesta. Viimeisimmän H2/2025 Finnair Voice -kyselyn vastausprosentti oli 66 %.

Kyselyn tuloksista tiedotetaan tiimi-, osasto-, yksikkö ja konsernitasolla, sekä Finnairin johtokunnan jäsenille. Esihenkilöitä neuvotaan tulosten viestinnässä tiimeilleen ja heille tarjotaan tarvittaessa apua näihin keskusteluihin. People & Culture -yksikkö vastaa kyselyn toteuttamisesta ja eri liiketoimintayksiköt vastaavat siitä, että kyselyn tulosten perusteella määritellään, toteutetaan ja seurataan kehitystoimia. Finnairin johtoryhmä vastaa People & Culture -yksikön tukemana siitä, että Finnairin yhtiötason kehitystarpeet otetaan huomioon toimintasuunnitelmissa. Yhitötasoisen kyselyn lisäksi liiketoimintayksiköt voivat tehdä Pulse-kyselyitä tarpeen mukaan, ja niitä toteutetaan useimmiten organisaatiomuutosten yhteydessä.

Työehtosopimusneuvottelut

Finnairin ja sen omien työntekijöiden välinen yhteistoiminta toteutetaan säännöllisellä yhteydenpidolla työntekijöiden edustajien kanssa kaikissa henkilöstöä koskevissa asioissa Suomen lainsäädännön mukaisesti. Finnairin johtokunta toimii ensisijaisena foorumina johdon ja työntekijöiden edustajien välisille korkean tason keskusteluille, joissa käsitellään koko henkilöstöä koskevia päätöksiä ja toimia. Tämän vuorovaikutuksen tarkoituksena on varmistaa, että työntekijöiden edut ja näkemykset ovat edustettuina organisaation korkeimmilla tasoilla.

Eri työntekijäryhmien edustajilla on keskeinen rooli johdon ja työntekijöiden välisen vuorovaikutuksen ylläpitämisessä. Heidän tehtäviinsä kuuluu päivittäiseen toimintaan vaikuttavista toimintatavoista neuvottelu ja niiden toteuttaminen, sekä työntekijöiden oikeudenmukaisen kohtelun ja työehtosopimusten noudattamisen varmistaminen. Ammatti- ja työnantajaliittojen välillä käytävät neuvottelut työehdoista, kuten palkoista, työajoista ja muista työsuhteen olennaisista näkökohdista, ovat esimerkki Finnairin ja sen omien työntekijöiden välillä tapahtuvasta vuorovaikutuksesta.

Terveys, turvallisuus ja työntekijöiden hyvinvointi

Finnairin työterveys- ja työturvallisuustyötä vahvistetaan säännöllisellä yhteydenpidolla suoraan omiin työntekijöihin tai heidän edustajiinsa sekä konserni- että yksikkötasolla. Tähän sisältyy sekä suunniteltuja kampanjoita että tapauskohtaisia teemoja, joista viestitään esimerkiksi intranetissä, tiedotteissa, sähköposteissa ja toimipisteissä. Finnairin konsernin työsuojelupäällikkö koordinoi työturvallisuusviestintää ensisijaisesti yhtiötasolla, ja liiketoimintayksiköiden työsuojelupäälliköt koordinoivat viestintää omissa yksiköissään.

Työnantajan ja työntekijöiden välinen yhteistoiminta työsuojeluasioissa on määritetty Suomen laissa. Omien työntekijöiden terveyteen, turvallisuuteen ja hyvinvointiin liittyviä asioita käsitellään säännöllisesti työsuojelutoimikunnan kokouksissa, joihin osallistuvat työsuojelupäälliköt, vaaleilla valitut työsuojeluvaltuutetut, työnantajan edustajat ja työterveyshuollon edustajat.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
      - S2 Arvoketjun työntekijät
      - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
      - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

Työsuojeluvaltuutetut ovat työntekijöitä, jotka on valittu työsuojeluvaaleilla edustamaan yksikköään sekä Finnairin että yksikkötason työsuojelutoimikunnan kokouksissa. Työsuojelutoimikunnan kokouksissa seurataan työterveyden ja -turvallisuuden toteutumista suhteessa asetettuihin tavoitteisiin ja päämääriin, sekä käsitellään ajankohtaisia asioita, jotka liittyvät omien työntekijöiden terveyteen, turvallisuuteen ja hyvinvointiin. Työsuojelutoimikunnan kokouspöytäkirjat julkaistaan Finnairin intranetissä.

Työterveyttä, -turvallisuutta ja -hyvinvointia koskeviin aiheisiin liittyvän yhteistoiminnan toimivuutta käsitellään konserni- ja yksikkötason työsuojelutoimikunnan kokouksissa. Lisäksi tehtyjen turvallisuusraporttien ja -havaintojen määrää sekä keskeisiä mittareita seurataan toimivuuden varmistamiseksi. Finnair pyrkii saamaan tietoa mahdollisesti haavoittuvassa asemassa olevien työntekijäryhmien näkemyksistä henkilöstökyselyiden ja työsuojeluvaltuutettujen välityksellä. Finnairin työyhteisön kehittämissuunnitelmassa käsitellään työkyvyttömyysriskin piirissä olevien työntekijöiden työkyvyn tukemista. Haavoittuvassa asemassa olevien työntekijäryhmien tukemiseen liittyvät käytännöt vaihtelevat työntekijäryhmittäin ja työehtosopimuksittain, ja esimerkkeinä voidaan mainita työaikojen ja työtapojen keventäminen, muuttaminen ja mukauttaminen. Työterveyshuolto myös pyrkii arvioimaan ja tukemaan työntekijöiden työkykyä heidän omien tarpeidensa ja valmiuksiensa mukaisesti.

Koulutus ja taitojen kehittäminen

Kaikki Finnairin omat työntekijät ovat mukana My Journey -prosessissa, joka on tarkoitettu esihenkilöiden työkaluksi tukemaan kahdenkeskeisiä keskusteluja työntekijöiden kanssa palautteen vaihtamiselle, huolenaiheiden käsittelylle sekä hyvinvoinnin, suoriutumisen ja kehitysmahdollisuuksien läpikäynnille. My Journey -keskustelujen ajankohta ja suoritustapa on mukautettu eri työntekijäryhmille sopivaksi, mutta käsiteltävät aiheet ovat samat kaikille työntekijöille. Prosessin tarkoitus on varmistaa, että osapuolilla on yhteinen käsitys työntekijän tämänhetkisestä suoriutumisesta, odotuksista sekä kasvu- ja oppimismahdollisuuksista. Vuoden aikana järjestettävissä säännöllisissä keskusteluissa keskitytään työntekijän hyvinvointiin, suorituskykyyn ja kehitykseen, mikä luo kannustavan ympäristön jatkuvalle parantamiselle ja urakehitykselle.

S1-3 Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat yrityksen omalle työvoimalle huolenaiheiden esiin tuomiseksi

Terveys, turvallisuus ja työntekijöiden hyvinvointi

Finnair kannustaa oman työvoimansa jäseniä ilmoittamaan kaikista turvallisuushavainnoista tai huolenaiheista olemassa olevien raportointikanavien kautta, jotka ovat saatavilla mobiilisovelluksina tai Finnairin intranetissä.

Osana pakollista turvallisuuskoulutusta kaikille uusille työntekijöille viestitään raportointikanavista ja niiden asianmukaisesta käytöstä. Vastaava esihenkilö tutkii kaikki ilmoitetut turvallisuushavainnot, ja tutkintaprosessi sekä korjaavat toimenpiteet dokumentoidaan sisäisiin raportointijärjestelmiin. Turvallisuushavaintoja tehdään säännöllisesti, mikä osoittaa, että kanavat toimivat toivotulla tavalla ja työntekijät osaavat käyttää kanavia ja luottavat niihin. Finnairin eettisten toimintaohjeiden mukaisesti kaikkia työntekijöitä suojellaan vastatoimenpiteiltä vilpittömässä mielessä tehtyjen ilmoitusten vuoksi.

Omien työntekijöiden hyvinvointiin liittyvistä aiheista keskustellaan säännöllisesti työntekijöiden ja esihenkilöiden välisissä tapaamisissa sekä My Journey -keskusteluissa, ja hyvinvointiin liittyviä huolenaiheita käsitellään aktiivisen välittämisen mallin periaatteiden mukaisesti, jotta mahdollinen työkyvyn heikkeneminen voidaan havaita ja tukea tarjota mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Finnairin omat työntekijät on vakuutettu työtapaturmien ja ammattitautien varalta.

Kaikilla Finnairin työntekijöillä on oikeus työterveyspalveluihin paikallisen lainsäädännön ja määräysten mukaisesti. Työterveyspalvelut räätälöidään työntekijöihin vaikuttavien erityisten riskitekijöiden mukaisesti. Vuorotyöhön, altistumiseen ja kuormitukseen liittyviä tekijöitä ja niiden mahdollisia vaikutuksia työntekijöihin käsitellään työterveyshuollon säännöllisissä terveystarkastuksissa, mukaan lukien seuraamalla yötyön vaikutuksia työntekijöihin ja konsultoimalla heitä parhaista tavoista hallita hyvinvointiaan epäsäännöllisten työaikojen

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

suhteen. Finnair pyrkii lieventämään epäsäännöllisistä työajoista aiheutuvia vaikutuksia kehittämällä työvuorosuunnittelujärjestelmiään ja varmistamalla työntekijöiden riittävät lepoajat työvuorojen välillä. Lisäksi Finnair järjestää lentohenkilökunnalleen kattavaa koulutusta unen ja palautumisen hallinnasta.

S1-4 Toimien toteuttaminen omaan työvoimaan kohdistuvien olennaisten vaikutusten suhteen ja toimintatavat omaan työvoimaan liittyvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien vaikuttavuus

Finnairin toimia omiin työntekijöihinsä liittyvissä olennaisissa vaikutuksissa ohjaavat sisäisesti määritellyt tavoitteet ja toimintasuunnitelmat, jotka on esitetty One Crew -henkilöstösuunnitelmassa, työyhteisön kehittämissuunnitelmassa, tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitelmassa sekä työterveys- ja työturvallisuussuunnitelmassa ja työterveyshuollon toimintasuunnitelmassa. Lisäksi Finnairilla on erinäisiä työryhmiä, joka toteuttavat monimuotoisuuteen, yhdenvertaisuuteen ja inkluusioon liittyviä aloitteita työpaikalla. Finnairin People & Culture -yksikkö, työsuojeluorganisaatio, työterveyshuolto, työryhmät ja työntekijöiden edustajat vastaavat toimintasuunnitelmien koordinoinnista ja toteuttamisesta ja seuraavat asetettujen tavoitteiden saavuttamista. Yhteistyö työntekijöiden edustajien kanssa on keskeinen mekanismi sen varmistamiseksi, ettei Finnairin toiminta aiheuta tai edistä kielteisiä vaikutuksia omiin työntekijöihin. Työntekijöiden edustajat, joita kutsutaan myös luottamusmiehiksi, edustavat työntekijäryhmiä työpaikoilla ja valvovat työehtosopimusten ja työlainsäädännön noudattamista sekä tarvittaessa neuvovat työntekijöitä työsuhteisiin liittyvissä kysymyksissä. Työsuojeluvaltuutetut edustavat omia työntekijöitä osana työsuojeluyhteistoimintaa, valvovat työpaikan työsuojeluolosuhteita ja ilmoittavat työnantajan edustajille ja tarvittaessa työsuojeluviranomaisille mahdollisista epäkohdista Suomen lainsäädännön mukaisesti.

Henkilöstöltä saadun palautteen sekä päivitetyn One Crew -henkilöstösuunnitelman mukaisesti Finnair pyrkii toteuttamaan toimenpiteitä vastatakseen työntekijöiden huolenaiheisiin ja tukemaan niitä Finnairin osa-alueita, joita työntekijät raportoivat arvostavansa eniten.

Työolot

Terveys, turvallisuus ja työntekijöiden hyvinvointi

Finnairin työntekijät, joihin kohdistuu mahdollisia haitallisia terveysvaikutuksia, saavat räätälöityjä työterveyspalveluja, joissa huomioidaan työn luonteesta, eli vuorotyöstä, altistus- ja kuormitustekijöistä johtuvat mahdolliset haitalliset vaikutukset. Kaikille yötyötä tekeville työntekijöille tehdään lakisääteiset terveystarkastukset, ja työntekijät saavat koulutusta väsymyksen ja unen hallinnasta. Lisäksi lentohenkilöstö käy lääkärintarkastuksissa, jotka ilmailulääkärit suorittavat lakisääteisesti viiden vuoden välein. Finnair pyrkii jatkuvasti kehittämään työvuorosuunnittelujärjestelmiään ennustettavuuden lisäämiseksi ja riittävien lepoaikojen varmistamiseksi työvuorojen välillä. Työpaikan turvallisuuden varmistamiseksi ja työtapaturmien tai ajan myötä kehittyvien ergonomiaongelmien riskin minimoimiseksi työntekijäryhmille tarjotaan turvallisuuskoulutusta heidän erityistarpeidensa mukaan.

Työhyvinvointia kehitetään yhteistyössä People & Culture -yksikön kanssa työyhteisön kehittämissuunnitelman ja työterveyshuollon toimintasuunnitelman mukaisesti. Vuoden 2025 aikana Finnair jatkoi panostustaan mielenterveyden ja hyvinvoinnin edistämiseen, tuki- ja liikuntaelimistön terveyteen sekä työterveysyhteistyön kehittämiseen. Lokakuussa Finnairin työterveys-, turvallisuus- ja hyvinvointitiimi järjesti yhteistyössä Finnairin vastuullisuustiimin kanssa Mielenterveyden ja hyvinvoinnin teemakuukauden, jonka aikana intranetissä julkaistiin aiheeseen liittyvää sisältöä ja esiteltiin saatavilla olevia tukipalveluja, kuten Auntie-verkkovalmennusalustaa. Lisäksi Finnair avasi Helsinki-Vantaan lentokentälle 24/7 Crew Cafén vastauksena henkilöstön toiveisiin saada enemmän mahdollisuuksia tavata kollegoita ja verkostoitua, mikä vahvistaa lento- ja maahenkilöstön välistä päivittäistä yhteistyötä. Myös Finnairin harrastuskerhojen tukemista ja kansainvälistä etätyöstandardia jatkettiin.

Finnairin työterveys- ja työturvallisuussuunnitelman painopistealueita vuodelle 2025 olivat työ- ja

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

työmatkatapaturmien ennaltaehkäisy, turvallisten työolosuhteiden ylläpito ja suojavarusteiden asianmukainen käyttö, turvallisuuskävelyjen säännöllinen toteuttaminen kaikissa yksiköissä sekä järjestelmällinen riskien arviointi ja riskiarviointien ajantasaisuuden varmistaminen. Lisäksi huomiota kiinnitettiin turvallisuushavaintojen määrän lisäämiseen (suhteessa tehtyihin työtunteihin) raportoinnin edistämiseksi, riskiperusteisen tapaturmatutkintakonseptin kehittämiseen, psykososiaalisten kuormitustekijöiden kattavaan huomiointiin riskiarvioinneissa, sekä 6S-auditointien soveltuvuuden arviointiin myös muissa kuin tekniikan yksikössä, jossa näitä jo sovelletaan. Lisäksi yksiköiden ja liikekumppaneiden välistä yhteistyötä terveys- ja turvallisuusasioissa vahvistettiin entisestään. Työterveys ja -turvallisuustavoitteiden saavuttamista seurataan säännöllisesti työsuojelutoimikuntien kokouksissa, joihin osallistuvat työsuojelupäälliköt, vaaleilla valitut työsuojeluvaltuutetut, työnantajan edustajat ja työterveyshuollon edustajat. Työterveys- ja työturvallisuussuunnitelma päivitetään vuosille 2026–2028.

Vuoden 2025 aikana Finnair järjesti vuotuisen Safety & Security -viikon sekä terveyttä ja hyvinvointia, mukaan lukien sairauskassaa, käsitteleviä tiedotustilaisuuksia eri yksiköissä. Uusille työntekijöille järjestettiin myös Tervetuloa Finnairille -tapahtuma, jossa heille kerrottiin varhaisessa vaiheessa yhtiön hyvinvointikäytännöistä ja sairauskassasta.

Finnair seuraa toimiensa tehokkuutta ja edistymistä kohti suunnitelmissa asetettuja tavoitteita pääasiassa puolivuosittain kerättävien Finnair Voice -kyselyn vastausten avulla. H2/2025 Finnair Voice -kyselyn

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

tulokset osoittivat terveyden ja hyvinvoinnin mittareiden parantuneen verrattuna H2/2024 tuloksiin. Erityisesti työntekijöiden näkemys työterveyden ja hyvinvoinnin priorisoinnista sekä näiden edistämiseen tarjotun tuen osalta korostui. Työvuorojen ennustettavuuden haitalliset vaikutukset työ- ja yksityiselämän tasapainoon vuorotyötä tekevien työntekijäryhmien keskuudessa (esim. lentohenkilökunta), sekä koettu epäselvyys Finnairin sairauskassan osalta olivat edelleen toistuvia aiheita. Finnair jatkaa työvuorojärjestelmänsä kehittämistä osallistaen työntekijöitä tähän työhön työ- ja yksityiselämän tasapainon parantamiseksi. Finnair on myös jo vuoden 2025 puolella tehostanut tiedottamista sairauskassasta, ja jatkaa tätä viestintää.

Työehtosopimusneuvottelut

Vuonna 2025 Paltan (palvelualojen työnantajaliitto) ja Suomen Liikennelentäjäliitto ry:n (SLL) väliset neuvottelut Finnair Oyj:n lentäjien työehtosopimuksesta jatkuivat, ja neuvottelut Ilmailualan Unionin (IAU) kanssa alkoivat. Pitkittyneet neuvottelut sisälsivät työtaistelutoimia, joista aiheutui häiriötä Finnairin toiminnalle. Sopimus Paltan ja Suomen Liikennelentäjäliitto ry:n välillä saatiin aikaan kesäkuun puolivälissä, ja sopimus IAU:n kanssa heinäkuun puolivälissä. Työtaistelutoimien välitön negatiivinen vaikutus vertailukelpoiseen liiketulokseen oli noin 68 MEUR.

Lisäksi työehtosopimusneuvotteluja käytiin Paltan ja Finnairin ylempien toimihenkilöiden (FINTO), Suomen Lentoemäntä- ja Stuerttiyhdistyksen (SLSY, edustajana neuvotteluissa AKT) ja Matkatoimistoalan (MAILI, edustajana neuvotteluissa AKT) välillä.

Yhdenvertainen kohtelu ja yhtäläiset mahdollisuudet kaikille

Monimuotoisuus, yhdenvertaisuus ja inklusiivisuus

Finnair edistää monimuotoisuutta, yhdenvertaisuutta ja inkluusiota (DEI) osana yrityskulttuuriaan ja työntekijäkokemustaan. Vuoden 2025 aikana Finnair jatkoi DEI-verkkokurssin tarjoamista kaikille työntekijöilleen. Esteettömyys on yhä keskeinen painopistealue, ja huomiota kiinnitetään fyysisiin työtiloihin, apuvälineisiin ja joustaviin työskentelytapoihin.

Vuonna 2025 Finnair pilotoi DEI-työntekijäryhmää varmistaakseen, että työntekijöiden ääni tulee kuulluksi työpaikan muokkaamisessa, ja kehittääkseen inklusiivisuutta koko organisaatiossa. Ryhmä koostuu osallistujista eri yksiköistä. Vuoden 2025 aikana ryhmä kehitti muun muassa kulttuurista tietoisuutta aloittamalla juttusarja, jossa korostetaan erilaisia kulttuureja ja Finnairin työntekijöiden moninaisia taustoja.

Vuonna 2025 Finnair oli Working with Pride -yhteistyökumppani Helsinki Pride -tapahtumassa, ja aiheeseen liittyviä puhujia sekä tietoisuutta lisäävää materiaalia jaettiin niin sisäisessä kuin ulkoisessa viestinnässä. Nämä toimet heijastavat Finnairin sitoutumista inklusiivisen työpaikan luomiseen ja monimuotoisuuden edistämiseen voimavarana.

DEI-tavoitteiden edistymistä seurataan pääasiassa puolivuosittain kerättävien Finnair Voice -kyselyn vastausten avulla. Tällä pyritään varmistamaan toimenpiteiden jatkuva parantaminen ja strategian mukaisen toiminnan edistäminen. H2/2025 Finnair Voice -kyselyn tulokset osoittivat monomuotoisuuden, yhdenvertaisuuden ja inklusiivisuuden mittareiden parantuneen hieman verrattuna H2/2024 tuloksiin. Finnair on sitoutunut jatkamaan monimuotoisuus, inkluusio ja yhdenvertaisuusaiheiden käsittelyä varmistaakseen osallistavan työyhteisön kaikille.

Vuonna 2025 Finnair jatkoi valmistautumista EU:n palkka-avoimuusdirektiiviin varmistaakseen oikeudenmukaiset ja tasapuoliset palkkakäytännöt, muun muassa tarkastelemalla nykyisiä palkkarakenteita ja valmistautumalla raportoimaan direktiivin vaatimusten mukaisesti.

Koulutus ja taitojen kehittäminen

Finnair tarjoaa omille työntekijöilleen monipuolisia koulutus- ja kehittymismahdollisuuksia ja kannustaa työntekijöitä ylläpitämään ja kehittämään osaamistaan aktiivisesti. Keskeinen osa yksittäisten työntekijöiden osaamisen kehittämistä on My Journey -prosessi, jossa oppimistavoitteet asetetaan yhdessä työntekijän esihenkilön kanssa ja edistymistä sekä tuen tarvetta tarkastellaan säännöllisesti osana kahdenkeskeisiä tapaamisia.

Varmistaakseen ammatillisen ja strategisen osaamisen jatkuvan kehittämisen, Finnairin People & Culture -yksikkö vastaa koulutus- ja kehittämismahdollisuuksien tukemisesta, mukaan lukien johtamisosaamisen kehittämisestä. Ammatillisen osaamisen kehittäminen tapahtuu pääasiassa eri liiketoimintayksiköissä esihenkilöiden ja osaamisen kehittämisestä vastaavien henkilöiden toimesta. Yksikkö-

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

tai tiimikohtaiset koulutus- ja kehittämistarpeet kartoitetaan Finnairin eri yksiköissä vuosittain osana operatiivista suunnittelua.

Johtamisosaamista kehitetään johtajille ja esihenkilöille suunnatuilla valmennusohjelmilla ja materiaaleilla. Finnair jatkoi yhteistyötä Aalto Executive Educationin kanssa Elevate -johtamisohjelman osalta, joka keskittyy johtajuuden kehittämiseen. Räätälöityä johtajuuskoulutusta järjestettiin myös lentäjille lokakuusta 2025 alkaen. Johtajille annettiin myös tukea uuden strategian toteuttamisessa ja käyttöönotossa heidän yksiköissään ja tiimeissään. Myös Finnairin laajuista mentorointiohjelmaa jatkettiin.

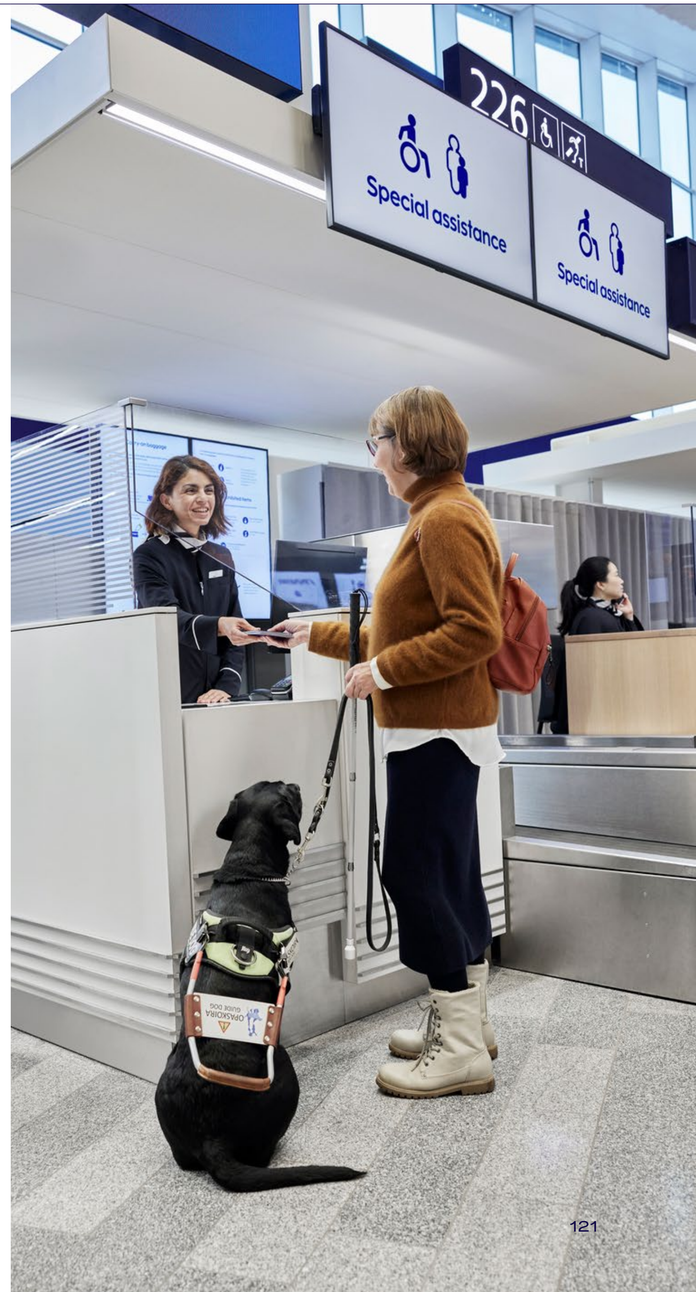
Vuonna 2025 Finnair keskittyi myös tarjoamaan työntekijöilleen tekoälyn käyttöön liittyvää koulutusta julkaisemalla kolmiosaisen Data and AI for All -verkkokoulutussarjan ja kannustamalla tekoälyn käyttöön myöntämällä työntekijöille pääsyn Copilot-toimintoihin, kuten tekoälyagenttien luomiseen ja jakamiseen. Finnair myös julkaisi intranetissään Learning@Finnair alustan, josta löytyvät keskitetysti olennaiset tiedot ja resurssit koulutusta ja taitojen kehittämistä varten. Alustalla korostetaan aiheita kuten tekoäly, kestävyys sekä sitouttava johtaminen.

Finnairin Takeoff Trainee Program -ohjelmaa jatkettiin vuonna 2025 ja ohjelmaan osallistui 19 harjoittelijaa eri yksiköissä.

Finnair seuraa koulutusta ja työntekijöiden taitoja kehittävien toimiensa vaikutusta sekä edistystä kohti sisäisesti määriteltyjä tavoitteita ensisijaisesti työntekijäpalautteen avulla, joka kerätään puolivuosittain järjestettävän Finnair Voice -henkilöstökyselyn avulla. H2/2025 Finnair Voice -kyselyn tulokset osoittivat koulutusta ja taitojen kehittämistä käsittelevien mittareiden parantuneen verrattuna H2/2024 tuloksiin. Erityisesti työntekijöiden näkemys johtamisesta oli parantunut.

S1-5 Tavoitteet, jotka liittyvät olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen sekä olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan

Vuonna 2024 Finnair otti käyttöön sitoutumisindeksin osana puolivuosittain toteutettavaa Finnair Voice -kyselyä. Indeksin avulla seurataan työntekijöiden sitoutumista Finnairiin työpaikkana. Sitoutumisindeksin tulos heijastaa työntekijöiden keskimääräistä vastausta kolmeen sitoutumiskategorian pääväittämään: heidän todennäköisyyttään suositella Finnairia työpaikkana, halukkuuttaan jatkaa Finnairilla työskentelyä, vaikka heille tarjottaisiin vastaavaa tehtävää muualla, sekä heidän kokonaistyytyväisyyttään Finnairilla työskentelyyn. Vuoden 2025 lopulla sitoutumisindeksin tulos oli 7,0 (6,7). Finnair on asettanut sitoutumisindeksin tavoitteeksi 7,5 vuoden 2029 loppuun mennessä. Finnair pyrkii tähän tavoitteeseen toteuttamalla One Crew -henkilöstösuunnitelmaansa ja huomioimalla jatkuvasti työntekijöiltä saadun palautteen. Sitoutumisindeksi kuvastaa sitä, kuinka tehokkaasti Finnair



Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

tuottaa positiivisia vaikutuksia työntekijöilleen ja kuinka nämä toimet koetaan. Koska indeksin pistemäärä päivitetään kahdesti vuodessa, se tarjoaa säännöllistä tietoa toimien etenemisestä ja työntekijöiden kokonaistyytyväisyydestä.

Toinen keskeinen mittari on tapaturmataajuus (Lost Time Incident Frequency, LTIF), joka mittaa työpaikkatapaturmien esiintymistiheyttä työaikaan suhteutettuna konsernitasolla. Vuoden 2025 aikana tapaturmataajuus oli 5,2 (5,4). Finnair on asettanut tapaturmataajuudelle tavoitteeksi 4,0 vuoden 2029 loppuun mennessä. Finnairin ylin johto ja eri liiketoimintayksiköt seuraavat tapaturmataajuutta ja arvioivat sitä suhteessa asetettuun tavoitetasoon. Asetettu tavoitetaso tarkistetaan vuosittain. Lisätietoja löytyy kohdasta *S1-14 Terveyttä ja turvallisuutta koskevat mittarit*.

S1-6 Yrityksen työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet

Raportoituihin tietoihin on sisällytetty vain Finnairin omat työntekijät. Muita kuin työsuhteisia työntekijöitä, kuten konsultteja, sijaisia ja vuokrattua matkustamohenkilökuntaa, koskevia tietoja ei ole sisällytetty raportointiin, sillä nämä tiedot raportoidaan osana *S1-7 Yrityksen omaan työvoimaan kuuluvien muiden kuin työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet julkistamisvaatimusta*.

Raportoidut tiedot on esitetty Finnairin omien työntekijöiden henkilömääränä raportointikauden lopussa 31. joulukuuta 2025. Omien työntekijöiden henkilömäärä kasvoi hieman edelliseen vuoteen verrattuna.

Finnairilla ei ole merkittävää määrää työntekijöitä muissa maissa kuin Suomessa, kun merkittävä määrä määritellään ESRS S1 Oma työvoima -standardin mukaisesti vähintään 50 työsuhteisena työntekijänä, joiden osuus on vähintään 10 % koko työvoimasta. Finnairilla ei myöskään ole työntekijöitä, jotka työskentelisivät vaihtelevalla työajalla.

Niiden työntekijöiden henkilömäärä, jotka ovat lähteneet Finnairilta raportointikauden aikana, on laskettu sisällyttämällä seuraavat työsopimuksen päättymiseen johtaneet seikat: eläkkeelle siirtyminen, vapaaehtoinen irtisanoutumiset ja määräaikaisen työsopimuksen päättyminen. Työntekijöiden vaihtuvuusprosentti on laskettu käyttäen tätä samaa henkilömäärää.

Työntekijöiden lukumäärä, henkilömääränä

Sukupuoli	2025	2024
Miehet	2 561	2 494
Naiset	3 123	3 041
Yhteensä	5 684	5 535

Maa	2025	2024
Suomi	5 233	5 085
Muut	451	450

	2025			2024		
	Miehet	Naiset	Yhteensä	Miehet	Naiset	Yhteensä
Työntekijöiden lukumäärä (henkilömääränä)	2 561	3 123	5 684	2 494	3 041	5 353
Vakinaisten työsuhteisten työntekijöiden määrä (henkilömääränä)	2 508	3 032	5 540	2 465	2 943	5 399
Määräaikaisten työsuhteisten työntekijöiden määrä (henkilömääränä)	53	91	144	38	98	136

	2025	2024
Työntekijät, jotka ovat lähteneet Finnairilta raportointikauden aikana (henkilömääränä)	459	391
Työntekijöiden vaihtuvuus (%)	8,2	7,6

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

S1-7 Yrityksen omaan työvoimaan kuuluvien muiden kuin työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet

ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C sekä Euroopan komission hyväksymän delegoidun säännöksen (EU) 2025/1416 mukaisesti, Finnair on jättänyt pois kaikki tämän tiedonantovaatimuksen tietopisteet kestävyysraporttia laadittaessa.

S1-8 Työehtosopimus-neuvottelujen kattavuus ja työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu

Finnairin omien työntekijöiden osuus työntekijöistä, jotka ovat työehtosopimuksen piirissä on 90,96 % (89,67 %). Finnairin omien työntekijöiden lukumäärää (henkilömääränä ilmaistuna, kuten määritelty kohdassa S1-6 Yrityksen työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet) käytettiin kattavuuden laskennassa. Finnairilla ei ole merkittävää määrää työntekijöitä EEA:n ulkopuolisissa maissa, eikä muissa EEA-maissa kuin Suomessa, kun merkittävä määrä määritellään ESRS S1 Oma työvoima -standardin mukaisesti vähintään 50 työsuhteisena työntekijänä, joiden osuus on vähintään 10 % koko työvoimasta.

Suomessa Finnairin omien työntekijöiden osuus työntekijöistä, jotka ovat työehtosopimuksen piirissä on 97,96 % (97,56 %), pois lukien ainoastaan johtoryhmän jäsenet ja Aurinkomatkojen oppaat. Niiden työntekijöiden osalta, jotka eivät ole minkään työehtosopimuksen piirissä, Finnair noudattaa sovellettavaa työlainsäädäntöä kaikissa maissa, joissa se työllistää työntekijöitä. Suomessa 97,96 %:lla työntekijöistä on myös edustaja työpaikalla, sillä työehtosopimuksen piiriin kuuluvilla työntekijöillä on myös luottamusmies.

	Työehtosopimusneuvottelujen kattavuus		**Työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu**
Kattavuusaste	Työsuhteiset työntekijät – ETA-alue (maat, joissa on yli 50 työsuhteista työntekijää, joiden osuus on yli 10 % työsuhteisten työntekijöiden kokonaismäärästä)	Työsuhteiset työntekijät – muu kuin ETA-alue (estimaatti alueista, joissa on yli 50 työsuhteista työntekijää, joiden osuus on yli 10 % työsuhteisten työntekijöiden kokonaismäärästä)	Edustus työpaikalla – ETA-alue (maat, joissa on yli 50 työsuhteista työntekijää, joiden osuus on yli 10 % työsuhteisten työntekijöiden kokonaismäärästä)
0–19 %			
20–39 %			
40–59 %			
60–79 %			
80–100 %	Suomi (97,96 %)		Suomi (97,96 %)

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

S1-9 Monimuotoisuuden mittarit

Ylimmän johdon sukupuolijakauma henkilömääränä ja prosenttiosuutena

	2025		2024	
	Henkilömääränä	**%**	**Henkilömääränä**	**%**
Ylin johto, Miehet	106	63,5	95	62,5
Ylin johto, Naiset	61	36,5	57	37,5

Työntekijöiden ikäjakauma

	2025		2024	
	Henkilömääränä	**%**	**Henkilömääränä**	**%**
Työntekijät (henkilömääränä), alle 30 vuotiaat	724	12,7	752	13,6
Työntekijät (henkilömääränä), 30–50 vuotiaat	3 175	55,9	3 100	56,0
Työntekijät (henkilömääränä), yli 50 vuotiaat	1 785	31,4	1 683	30,4

Tiedot on raportoitu käyttäen Finnairin määritelmää ylemmän johdon tehtävistä, joihin kuuluvat johtoryhmän jäsenet, Senior Vice President-, Vice President- ja Director-roolit, sekä tiimipäälliköt.

S1-10 Riittävä palkka

Kaikille Finnairin työntekijöille maksetaan riittävää palkkaa, joka vastaa voimassa olevia vertailuarvoja. Finnair arvioi toimihenkilöidensä palkkoja vertailemalla niitä globaalien organisaatiokonsultointiin erikoistuneiden konsulttiyritysten keräämiin palkitsemistietoihin. Finnairin muiden työntekijäryhmien osalta palkat määräytyvät työehtosopimusten mukaisesti ja niitä tarkistetaan säännöllisesti Finnairin toimesta.

Finnair valmistautuu tulevaan EU:n palkka-avoimuusdirektiiviin ja on ryhtynyt toimenpiteisiin varmistaakseen oikeudenmukaiset ja tasapuoliset palkkakäytännöt. Tähän sisältyy nykyisten palkkarakenteiden tarkastelu, läpinäkyvien raportointijärjestelmien perustaminen ja avointen palkkakeskustelujen edistäminen.

S1-11 Sosiaalinen suojelu

ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C sekä Euroopan komission hyväksymän delegoidun säännöksen (EU) 2025/1416 mukaisesti, Finnair on jättänyt pois kaikki tämän tiedonantovaatimuksen tietopisteet kestävyysraporttia laadittaessa.

S1-12 Vammaiset henkilöt

ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C sekä Euroopan komission hyväksymän delegoidun säännöksen (EU) 2025/1416 mukaisesti, Finnair on jättänyt pois kaikki tämän tiedonantovaatimuksen tietopisteet kestävyysraporttia laadittaessa.

S1-13 Koulutusta ja taitojen kehittämistä koskevat mittarit

	2025		2024	
	Miehet	**Naiset**	**Miehet**	**Naiset**
Työntekijöiden koulutustuntien keskimääräinen lukumäärä työsuhteista työntekijää kohti	45	28	65	38

Raportoituihin tietoihin on sisällytetty vain Finnairin omat työntekijät. Raportoidut koulutustunnit sisältävät sekä luokkahuone- että verkkokoulutukset, sekä loppukokeet. Miesten ja naisten keskimääräisen koulutustuntimäärän ero selittyy osittain lentäjille kohdistetun pakollisen koulutuksen määrällä, sillä 97 % Finnairin lentäjistä on miehiä.

ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C sekä Euroopan komission hyväksymän delegoidun säännöksen (EU) 2025/1416 mukaisesti, Finnair on jättänyt pois tämän tiedonantovaatimuksen tietopisteet liittyen säännöllisiin tulos- ja urakehitysarviointeihin kestävyysraporttia laadittaessa.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

S1-14 Terveyttä ja turvallisuutta koskevat mittarit

	2025	2024
Yrityksen omaan työvoimaan kuuluvien henkilöiden prosenttiosuus, jotka kuuluvat yrityksen sellaisen työterveyden ja työturvallisuuden hallintajärjestelmän piiriin, joka perustuu oikeudellisiin vaatimuksiin ja/tai tunnustettuihin standardeihin tai ohjeisiin	100,0	100,0
Työperäisistä vammoista ja työperäisistä terveysongelmista johtuvien kuolemantapausten lukumäärä	0	0
Työperäisistä vammoista ja työperäisistä terveysongelmista johtuvien kuolemantapausten lukumäärä (yrityksen toimipaikoissa työskentelevistä työntekijöistä)	0	0
Kirjattavien työtapaturmien lukumäärä	333	320
Kirjattavien työtapaturmien osuus (LTIF)	5,2	5,4
Kirjattavien työperäisten terveysongelma tapausten lukumäärä	0	0
Työperäisten vammojen ja työtapaturmista johtuvien kuolemantapausten sekä työperäisten terveysongelmien ja niistä johtuvien kuolemantapausten vuoksi menetettyjen päivien lukumäärä	357	433
Kirjattavien työperäisten terveysongelma tapausten lukumäärä entisten työntekijöiden keskuudessa	0	0

Raportoituihin tietoihin on sisällytetty vain Finnairin omat työntekijät. Kaikki Finnairin omat työntekijät ovat osa Finnairin työsuojelun johtamisjärjestelmää, joka on mallinnettu Suomen työturvallisuuslainsäädännön pohjalta. Järjestelmän periaatteita sovelletaan kaikkiin Finnairin omiin työntekijöihin, sekä Suomessa että ulkomailla, muun muassa koulutuksen, sisäisten materiaalien ja virallisten raportointikanavien kautta, sekä työsuojeluvaltuutettujen edustuksella.

Raportointikauden aikana ei sattunut työperäisistä vammoista tai terveysongelmista johtuneita kuolemantapauksia Finnairin omien työntekijöiden keskuudessa tai sen toimipaikoissa. Kirjattavien työhön liittyvien tapaturmien määrä Finnairin omien työntekijöiden keskuudessa oli 333. Lukuun sisältyvät kaikki Finnairin työntekijöiden virallisten raportointikanavien kautta ilmoitetut työhön liittyvät tapaturmat riippumatta siitä, johtivatko ne poissaoloihin vai eivät. Luku selittyy osittain vahvalla turvallisuuskulttuurilla, jossa Finnairin työntekijöitä kannustetaan aktiiviseen raportointikulttuuriin ja sen myötä ilmoittamaan matalalla kynnyksellä myös lievät työtapaturmat.

Raportointikauden LTIF-arvo (Lost-Time Injury Frequency) oli 5,2 (5,4). LTIF on laskettu työpaikkatapaturmien tiheytenä miljoonaa työtuntia kohden ja käsittää vain ne työhön liittyvät tapaturmat, jotka johtivat poissaoloon töistä (tapaturmapäivää lukuun ottamatta). Työtapaturmiin liittyvien loukkaantumisten vuoksi menetettyjen työpäivien määrä oli 357 (433).

Kirjattavia työperäisiä terveysongelmatapauksia Finnairin nykyisten ja entisten omien työntekijöiden keskuudessa oli 0 (0), joka tarkoittaa, että vuoden 2025 raportointikaudella Finnairin nykyisten ja entisten omien työntekijöiden osalta ei raportoitu yhtään vahvistettua ammattitautitapausta.

S1-15 Työ- ja yksityiselämän tasapainoa koskevat mittarit

	2025	2024
Perhevapaaseen oikeutettujen työsuhteisten työntekijöiden prosenttiosuus	100,0	100,0
Perhevapaata ottaneiden työsuhteisten työntekijöiden prosenttiosuus	7,3	7,1
Perhevapaata ottaneiden työsuhteisten työntekijöiden prosenttiosuus, Miehet	7,8	6,7
Perhevapaata ottaneiden työsuhteisten työntekijöiden prosenttiosuus, Naiset	6,9	7,4

Raportoituihin tietoihin on sisällytetty vain Finnairin omat työntekijät. Kaikilla Finnairin omilla työntekijöillä on oikeus perhevapaisiin, mukaan lukien äitiys-, isyys-, vanhempain- ja omaishoitovapaisiin. Suomessa Finnair noudattaa suomalaisia lainsäädäntöä perhevapaisiin liittyen. Ulkomailla Finnair noudattaa paikallista lainsäädäntöä perhevapaiden osalta. Finnairin omien työntekijöiden lukumäärää (henkilömääränä ilmaistuna) käytettiin laskettaessa prosenttiosuutta työntekijöistä, jotka ottivat perhevapaata. Kaikki perhevapaa-tyypit sisällytettiin laskentaan.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

S1-16 Ansiotuloa koskevat mittarit (palkkaero ja kokonaisansiot)

	2025	2024
Sukupuolten palkkaero, jolla tarkoitetaan nais- ja miespuolisten työsuhteisten työntekijöiden keskimääräisten palkkatasojen eroa ilmaistuna prosenttiosuutena miespuolisten työsuhteisten työntekijöiden keskimääräisestä palkkatasosta	-48,6 %	-47,0 %
Vuotuista kokonaisansiota koskeva suhdeluku, joka on yrityksestä korkeinta ansiota saavan henkilön ja kaikille työsuhteisille työntekijöille (pois lukien korkeinta ansiota saava henkilö) yrityksen maksamien vuotuisten kokonaisansioiden mediaanin välinen suhde	19,1	18,8

Raportoituihin tietoihin on sisällytetty vain Finnairin omat työntekijät. Sukupuolten välinen palkkaero on määritetty käyttämällä miespuolisten työntekijöiden keskimääräistä kuukausipalkkaa ja naispuolisten työntekijöiden keskimääräistä kuukausipalkkaa, noudattaen S1 Oma työvoima -standardin kohdan AR 98. laskentamenetelmää. Ero mies- ja naistyöntekijöiden keskimääräisten kuukausiansioiden välillä johtuu pääosin työvoiman rakenteellisista piirteistä, eikä verrattavissa rooleissa työskentelevien työntekijöiden epätasa-arvoisesta palkkauksesta. Ero johtuu osittain siitä, että miehet edustavat enemmistöä korkeapalkkaisista rooleista, esim. ylimmän johdon tehtävistä (katso *S1-9 Monimuotoisuusmittarit*). Lisäksi Finnairin lentäjät kuuluvat korkeimmin ansaitsevien työntekijäryhmien joukkoon, ja lentäjistä 97 % on miehiä. Vuotuisen kokonaispalkkioiden suhteen on määritelty käyttäen Finnairin korkeinta ansiota saavan henkilön vuosittaisia kokonaisansioita vertaamalla niitä keskimääräisen työntekijän vuosittaisiin kokonaispalkkioihin (pois lukien eniten ansaitseva henkilö), noudattaen S1 Oma työvoima -standardin kohdan AR 101. laskentamenetelmää. Finnairin korkeinta ansiota saava henkilö on toimitusjohtaja.

S1-17 Tapaukset, valitukset ja vakavat ihmisoikeusvaikutukset

Raportoidut tiedot sisältävät kaikki omiin työntekijöihin liittyvät tapaukset ja valitukset, jotka on tuotu Finnairin tietoon virallisten raportointikanavien kautta raportointikauden aikana. Tarkempi kuvaus työntekijöiden huolenaiheiden ja ilmoitusten raportointiprosessista ja tutkimisesta löytyy kohdasta *G1-1 Mekanismit huolenaiheiden tunnistamiseen, ilmoittamiseen ja tutkimiseen*.

Syrjintätapausten, mukaan lukien häirinnän, lukumäärä oli 2. Raportoituihin tietoihin on sisällytetty tapakset, jotka Finnairin oma työntekijä on ilmoittanut vakiintuneiden ilmoituskanavien kautta tai jotka ovat johtaneet kirjalliseen varoitukseen tai työsuhteen päättämiseen. Raportointikanavien kautta saatujen valitusten määrä oli 14, joista 2 koski yksityisyyden suojaa, 7 työehtosopimusasioita ja loput 6 erinäisiä henkilöstöä koskevia aiheita.

Vuonna 2025 ei raportoitu vakavia ihmisoikeusrikkomuksia tai -tapauksia, jotka liittyisivät Finnairin omaan työvoimaan.

	2025	2024
Raportointikaudella ilmoitettujen syrjintätapausten, mukaan lukien häirintä, kokonaismäärä	2	1
Valitusten lukumäärä, jotka on tehty yrityksen omaan työvoimaan kuuluvien henkilöiden käytössä olevien kanavien kautta	14	32
Valitusten lukumäärä, jotka on tehty OECD:n monikansallisille yrityksille tarkoitetuille kansallisille yhteyspisteiden kautta	0	0
Ilmoitettujen tapausten ja valitusten perusteella maksettujen sakkojen, seuraamusten ja vahingonkorvausten kokonaismäärä	0 EUR	0 EUR
Yrityksen työvoimaan liittyvien vakavien ihmisoikeustapausten lukumäärä raportointikaudella	0	0
Osuus vakavista ihmisoikeustapauksista, joissa on jätetty noudattamatta YK:n ohjaavia periaatteita yritysten ihmisoikeus vastuusta, työelämän perusperiaatteista ja -oikeuksista annettua ILO:n julistusta ja monikansallisille yrityksille annettuja OECD:n toimintaohjeita	0	0
Vakavien ihmisoikeustapauksien perusteella maksettujen sakkojen, seuraamusten ja vahingonkorvausten kokonaismäärä	0 EUR	0 EUR
Vakavien ihmisoikeustapausten lukumäärä, joiden osalta yritys on suorittanut korjaavia toimenpiteitä	0	0

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

YHTEISKUNNALLISET TIEDOT

S2 Arvoketjun työntekijät

Kuvaus siitä, miten arvoketjun työntekijöiden intressit, näkemykset ja oikeudet, mukaan lukien ihmisoikeuksien kunnioittaminen, otetaan huomioon Finnairin strategiassa ja liiketoimintamallissa löytyy kohdasta *ESRS 2 SBM-2 Sidosryhmien edut ja näkemykset*.

SBM-3 Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa

Finnairin arvoketju kattaa ulkoistetun matkustamohenkilökunnan ja muiden ulkoistettujen palveluiden työntekijöiden lisäksi arvoketjun alkupäässä työskentelevät työntekijät, jotka suorittavat esimerkiksi lentokoneiden huoltoon, siivoukseen sekä catering- ja maapalveluihin liittyviä töitä yhtiön Helsinki-Vantaan kotikentällä ja sen verkostoon kuuluvilla lentoasemilla. Aurinkomatkojen kautta arvoketjun alkupäähän kuuluvat myös hotellien, kuljetuspalveluiden ja retkitoimintojen työntekijät. Arvoketjun loppupään työntekijät työskentelevät yrityksissä, jotka ostavat Finnairin palveluita tai toimivat jakelijoina, esimerkiksi rahdinhuolintayrityksissä.

Olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien määrittelyssä on huomioitu koko arvoketjun työntekijät.

Koska Finnairin arvoketjun työntekijät keskittyvät arvoketjun alkupäähän, nämä työntekijät korostuvat olennaisissa vaikutuksissa, riskeissä ja mahdollisuuksissa. Finnairin toimipaikoissa työskenteleviä arvoketjun työntekijöitä ovat sellaiset henkilöt, jotka työskentelevät Helsinki-Vantaan kotikentällä, jolle Finnairin oma toiminta on keskittynyt, sekä Finnairin lentokoneissa työskentelevät ulkoistetun matkustamohenkilökunnan jäsenet. Lentoasemiin ja lentokoneisiin liittyvää toimintaa säännellään tiukasti, joten lapsi- tai pakkotyövoiman käytön mahdollisuus on häviävä tällaisia työtehtäviä suorittavien työntekijöiden keskuudessa.

Arvoketjun työntekijät, joihin olennaisten vaikutusten katsotaan kohdistuvan, ovat kauempana arvoketjun alkupäässä, erityisesti korkean riskin alueilla, kuten Aasiassa ja Lähi-idässä, ja työskentelevät esimerkiksi raaka-aineiden louhinnan, elintarviketuotannon ja vastaavien matalan osaamistason toimialojen parissa. Erityisen haavoittuvassa asemassa oleviin ryhmiin kuuluvat naiset, lapset ja köyhistä sosioekonomista oloista tulevat henkilöt. Ymmärrys haavoittuvassa asemassa olevista ryhmistä ja työntekijöistä on muodostettu ulkoisten, julkisesti saatavilla olevien tietolähteiden, kuten kansalaisjärjestöjen raporttien ja matkailuyritysten toimialakohtaisten julkaisujen, perusteella. Vuonna 2025 Finnair päivitti ihmisoikeuksiin kohdistuvaa riskiarviointiaan, jossa arvioitiin arvoketjun työntekijöihin kohdistuvia merkittävimpiä ihmisoikeusriskejä.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Työolot, yhdenvertainen kohtelu ja yhtäläiset mahdollisuudet kaikille sekä muut työhön liittyvät oikeudet		
Työoloihin ja tasa-arvoon liittyvät kielteiset ihmisoikeusvaikutukset toimitusketjussa ja ulkoistetuissa toiminnoissa	**Kielteinen vaikutus**	Finnairilla on globaali arvoketju, joka lisää ihmisoikeusvaikutusten riskiä erityisesti niissä arvoketjun osissa, joihin Finnairilla ei ole näkyvyyttä, tai maantieteellisillä alueilla, joihin liittyy erityisiä riskitekijöitä. Mahdollisia kielteisiä vaikutuksia voivat olla puutteelliset työolosuhteet liittyen työaikaan, elämiseen riittävään palkkaan, työterveyteen ja -turvallisuuteen, järjestäytymisvapauteen sekä henkilökohtaisiin ominaisuuksiin perustuvaan syrjintään ja epätasa-arvoon, aiheuttaen välittömiä tai pitkäaikaisia seurauksia niistä kärsiville arvoketjun työntekijöille. Tällaiset vaikutukset voivat olla osa laajempaa ilmiötä arvoketjussa ja niitä voi ilmetä erityisesti maantieteellisillä riskialueilla, mutta yksittäistapauksia voi esiintyä myös Finnairin suorilla toimittajilla ja alueilla, joita ei pidetä riskialueina. Finnair pyrkii lieventämään tällaisia kielteisiä vaikutuksia ennakoivalla arvoketjuriskienhallintaprosessilla.
Lakkojen ja muiden työhön liittyvien häiriöiden riski arvoketjussa	**Taloudellinen riski**	Finnairin kyky operoida verkostoaan täsmällisesti Helsinki-Vantaan kotikentältään on olennainen osa arvonluontia ja tämä varmistetaan tehokkailla prosesseilla sekä tiiviillä yhteistyöllä toimittajien kanssa. Lakoista tai muista työkiistoista johtuvat häiriöt toimitusketjussa voivat johtaa operatiivisiin viivästyksiin, jotka vaikuttavat Finnairin maineeseen ja aiheuttavat taloudellisia tappioita korvausten ja lisääntyneiden toimintakustannusten myötä. Finnair pyrkii lieventämään tätä riskiä vakiintuneilla toimitusketjun riskienhallintaprosesseillaan ja käymällä työehtosopimusneuvottelujen kautta vuoropuhelua arvoketjunsa maapalveluhenkilöstön kanssa lieventääkseen kotikentän palveluihin liittyvää häiriöriskiä.
Parempi toimittajaviestintä ja vastuullinen hankinta	**Myönteinen vaikutus**	Finnair pyrkii edistämään kestävää hankintaa ja vuoropuhelua toimittajien kanssa nostamalla vastuullisuusaiheet esille toimittajakyselyissä ja hankintaprosessin hankintavaiheessa. Tämä saattaa kannustaa kestäviin käytäntöihin arvoketjun alkupään toimijoiden keskuudessa keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä, mikäli kestävyys sisällytetään toimittajien seulontakriteereihin. Edistämällä kestävää hankintaa ja käymällä vuoropuhelua toimittajien kanssa Finnair voi vaikuttaa myönteisesti toimitusketjunsa toimijoihin ja laajentaa vaikutuksia muihinkin kuin lähimpiin sidosryhmiin. Jos esimerkiksi vastuullisuusaiheista käydään enemmän vuoropuhelua, toimittajien voisi olla helpompi kertoa huolenaiheistaan Finnairille ja he voisivat saada tunnustusta kestävistä käytännöistään, kuten pyrkimyksistään edistää ympäristöön tai yhteiskuntaan kohdistuvia myönteisiä vaikutuksia. Tällaiset käytännöt voivat myös tukea toimitusketjun riskienhallintaa, koska ne auttavat suojautumaan toimitusketjun kielteisten olosuhteiden ja kestämättömien käytäntöjen aiheuttamilta riskeiltä.

S2-1 Arvoketjun työntekijöihin liittyvät toimintaperiaatteet

Finnair on eettisten toimintaohjeidensa kautta sitoutunut kaikessa toiminnassaan kunnioittamaan kansainvälisesti hyväksyttyjä ihmisoikeuksia, mukaan lukien järjestäytymisvapautta ja oikeutta työehtosopimusneuvotteluihin, eikä suvaitse lapsi- tai pakkotyövoiman käyttöä missään muodossa.

Tammikuussa 2025 Finnair julkaisi verkkosivuillaan Ihmisoikeussitoumuksensa, jossa kuvataan yhtiön sitoumus kunnioittaa kaikkia kansainvälisesti tunnustettuja ihmisoikeuksia, kuten ne on määritelty YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisessa julistuksessa sekä ILO:n työelämän perusperiaatteita ja -oikeuksia koskevassa julistuksessa. Finnair ei hyväksy, käytä tai hyödynnä minkäänlaista nykyaikaista orjuutta, mukaan lukien pakkotyötä tai velkaorjuutta ja ihmiskauppaa, eikä tee yhteistyötä toimittajien tai alihankkijoiden kanssa, jotka käyttävät tällaista työvoimaa. Finnair julkaisi tammikuussa 2025 Ihmisoikeussitoumuksensa, joka kattaa myös arvoketjun työntekijät, kuten kuvattu kohdassa *SBM-1 Strategia, liiketoimintamalli ja arvoketju*. Finnair suorittaa säännöllisiä riskiarviointeja tunnistaakseen mahdolliset tai todelliset ihmisoikeusriskit ja toteuttaa näiden arvioiden perusteella asianmukaisia kontrolli- ja riskienhallintatoimenpiteitä.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

Finnairin SpeakUp-ilmoituskanava on saatavilla ihmisoikeusloukkauksiin liittyvien huolenaiheiden raportointia varten. Finnair sitoutuu varmistamaan ilmoitusten luottamuksellisuuden sekä ilmoittajiin kohdistuvien vastatoimien kiellon. Finnair sitoutuu tutkimaan ilmoitetut tapaukset, tarjoamaan asianmukaiset korjaavat toimenpiteet perusteltuihin ilmoituksiin ja kehittämään toimintaperiaatteitaan tulevien tapausten ehkäisemiseksi. Samaa sitoutumisen tasoa edellytetään myös yhtiön toimittajilta.

Finnairin toimittajien eettiset toimintaohjeet (Supplier Code of Conduct) kuvaavat mitä toimittajilta odotetaan lainmukaisuuden, vastuullisten liiketoimintakäytäntöjen sekä ihmis- ja työoikeuksien, mukaan lukien järjestäytymisvapauden, työehtosopimusneuvotteluiden, riittävän palkan sekä työterveyden ja -turvallisuuden kunnioittamisen osalta. Finnair edellyttää, että kaikki toimittajat, joiden kanssa Finnairilla on hankintasopimus, noudattavat tuotteita ja palveluita toimittaessaan Finnairin toimittajien eettisiä toimintaohjeita tai sitoutuvat kirjallisesti noudattamaan omia vastaavia eettisiä toimintaohjeitaan tai julkisia toimintaperiaatteitaan, jotka täyttävät Finnairin eettisten toimintaohjeiden vaatimukset. Toimittajien eettiset toimintaohjeet koskevat kaikkia toimittajia maailmanlaajuisesti, ja ne on Finnairin hankintapolitiikassa määritelty olennaiseksi osaksi toimittajasopimuksia.

Hallituksen hyväksymän sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimintaperiaatteiden alaisessa hankintapolitiikassa määritellään tarkemmin Finnairin hankintaperiaatteet sekä menettelyt, jotka liittyvät toimittajasuhteiden ja -riskien hallintaan sekä lakisääteisten, sääntelystä johtuvien ja sisäisten standardien noudattamisen varmistamiseen. Finnairin johtoryhmä hyväksyy hankintapolitiikan ja sen omistaa Finnairin talousjohtaja. Finnairin hankintajohtaja vastaa sekä toimittajien eettisten toimintaohjeiden että hankintapolitiikan toteuttamisesta. Toimittajien eettiset toimintaohjeet ovat saatavilla Finnairin verkkosivustolla.

Vuoden 2025 aikana Finnairin tietoon ei tullut epäiltyjä tai todellisia vakavia ihmisoikeusloukkauksia tai -tapauksia, jotka olisivat kohdistuneet arvoketjun työntekijöihin.

S2-2 Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista arvoketjun työntekijöiden kanssa

Finnair noudattaa hankintaprosessin elinkaareen kuuluvia standardoituja toimittajien hallintamenettelyjään, joilla varmistetaan tehokas yhteydenpito ja yhteistyö toimittajien kanssa. Kaikilla hankintasopimuksen solmineilla toimittajilla on oma yhteyshenkilö Finnairissa ja Finnairilla on nimetyt yhteyshenkilöt toimittajien puolella. Finnairin toimittajasuhteiden hallintaoppaassa (Supplier Relationship Management manual) kuvataan kuinka Finnair tekee yhteistyötä strategisten ja avaintoimittajien kanssa. Yhteistyöhön sisältyy Finnairin ja toimittajien edustajan säännöllisiä, sovittuja tapaamisia sekä yhteistyötä tukevia työkaluja.

Vuonna 2025 Finnair otti käyttöön systemaattisen prosessin, jonka avulla tunnistetaan ennakoivasti ihmisiin ja ympäristöön kohdistuvia riskejä Finnairin toimitusketjussa, ja pyritään lieventämään niitä tarvittaessa. Mahdolliset riskitoimittajat tunnistetaan suorittamalla toimittajille riskipisteytys, joka määrittyy maan, toimialan ja tuoteryhmän perusteella. Nämä toimittajat, samoin kuin avain- ja strategiset toimittajat, käyvät läpi tekoälyavusteisen ESG-riskiseulonnan ja saavat toimittajakohtaisen, reaaliajassa jatkuvasti päivittyvän 360° riskipisteytyksen. Toimittajia seurataan jatkuvasti myös kansainvälisten kauppapakotteiden sekä taloudellisten ja oikeudellisten riskien osalta. Toimittajan riskipisteytys yhdistettynä Finnairin mahdollisuuksiin vaikuttaa kyseisiin toimittajiin määrittää riskitoimittajien toimenpideprioriteetin. Keskisuuren prioriteetin toimittajille tehdään tekoälyavusteinen kypsyysarviointi, kun taas korkean tai kriittisen prioriteetin toimittajia pyydetään täyttämään vastuullisuuden itsearviointi. Toimittajat, jotka pysyvät arviointien jälkeen korkeana tai kriittisenä prioriteettina, auditoidaan joko kolmannen osapuolen tarkastajan toimesta tai Finnairin oman henkilöstön toimesta, ja tarvittavat korjaavat toimenpiteet toteutetaan.

Finnair käsittelee hankintaprosessin aikaisia kestävyysvaikutuksia toimittajien kanssa käyttämällä vastuullisuuskyselyä, jolla kartoitetaan potentiaalisia toimittajia. Yhteydenpitoa toimittajien kanssa valvoo Finnairin hankintajohtaja. Finnair osallistuu Paltan (palvelualojen työnantajaliitto) edustamana työehtosopimusneuvotteluihin Helsinki-Vantaan lentoaseman maapalveluissa työskenteleviä työntekijöitä edustavan ammattiliiton kanssa,

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

ja pyrkii turvaamaan avoimen vuoropuhelun työntekijöiden edustajien kanssa lieventääkseen mahdollisia häiriöriskejä.

Lisäksi Aurinkomatkojen rantalomakohteissa Aurinkomatkojen henkilökunta vierailee säännöllisesti toimittajien luona ja on suoraan yhteydessä arvoketjun työntekijöihin. Aurinkomatkat tarjoaa myös kestävän matkailun verkkokoulutusta kohteissa toimiville DMC-kumppaniyrityksille (Destination Management Company, DMC) ja hotellikumppaneille. Verkkokoulutuksessa käsitellään muun muassa ihmisoikeuksia, monimuotoisuutta ja inkluusiota sekä ilmastonmuutosta matkailun näkökulmasta. Kurssi on ollut saatavilla vuodesta 2023 alkaen ja sen on suorittanut vähintään yksi edustaja kaikista Aurinkomatkojen 17:sta DMC-kumppaniyrityksestä, ja yhteensä 110 DMC-yrityksen edustajaa. Lisäksi koulutuksen on suorittanut 34 hotellikumppaneiden edustajaa, eli koulutuksen suorittaneita oli vuoden 2025 lopussa yhteensä 144.

S2-3 Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat arvoketjun työntekijöille huolenaiheiden esille tuomiseksi

Finnair kannustaa kaikkia sisäisiä ja ulkoisia sidosryhmiään, mukaan lukien arvoketjun työntekijöitä, ilmoittamaan havaitsemastaan tai epäilemästään Finnairin eettisten toimintaohjeiden vastaisesta toiminnasta ilmoituskanavansa kautta. Kolmannen osapuolen ylläpitämä ilmoituskanava on saatavilla Finnairin verkkosivustolla, ja ilmoituksen voi tehdä myös anonyymisti. Ohjeet väärinkäytöksistä ilmoittamiseen löytyvät myös Finnairin toimittajien eettisistä toimintaohjeista. Yksityiskohtainen kuvaus prosessista, jolla ilmoituskanavan kautta tehdyt ilmoitukset käsitellään ja ilmoitusten tekijöitä suojellaan vastatoimilta, löytyvät kohdasta *G1-1 Mekanismit huolenaiheiden tunnistamiseen, ilmoittamiseen ja tutkimiseen*.

S2-4 Arvoketjun työntekijöihin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat arvoketjun työntekijöihin kohdistuvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien tehokkuus

Vuonna 2025 Finnair kehitti ja otti käyttöön ennakoivan prosessin toimitusketjunsa kestävyysriskienhallintaa varten. Finnair myös otti käyttöön tekoälyavusteisen työkalun tukemaan tätä työtä (katso kohta *S2-2 Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista arvoketjun työntekijöiden kanssa*). Kaikki hankintapäälliköt, asiaankuuluvat toimittajavastaavat sekä Aurinkomatkojen hankinnasta vastaava henkilöstö (kattaen 100 %:a riskienhallintaprosessin ja työkalun nykyisistä käyttäjistä) koulutettiin sosiaalisten ja ympäristöriskien tunnistamiseen, riskianalyysien tekemiseen ja toimittajayhteistyöhön. Vuonna 2025 järjestettiin yhteensä 13 koulutustilaisuutta aiheen ympärillä.

Vuonna 2025 Finnair toteutti paikan päällä tehtävän vastuullisuusauditoinnin kankaita valmistavalle Tier-2-toimittajalleen. Auditointi keskittyi työ- ja ihmisoikeuksiin, eikä näissä havaittu puutteita. Vuonna 2024 suoritetun auditoinnin tulosten perusteella Finnair perusti yhdessä keskeisen ulkoistuskumppanin kanssa yhteisen ihmisoikeustyöryhmän seuraamaan jatkuvan parantamisen suunnitelmaa. Ihmisoikeustyöryhmä kokoontui vuoden 2025 aikana kahdesti. Finnair myös osallistui Kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) pilottiohjelmaan, jonka tarkoituksena oli testata ja kehittää ilmailualalle suunnattua vastuullisen hankinnan standardia. Pilottiohjelman tuloksena Finnairille kehitetään IATA-standardin mukainen, jäsennelty vastuullisen hankinnan viitekehys. Viitekehyksen käyttöönoton odotetaan tapahtuvan vuoden 2026 aikana.

Vuonna 2025 Finnair jatkoi kohdassa *S2-1 Arvoketjun työntekijöihin liittyvät toimintaperiaatteet* kuvatun ihmisoikeuksia koskevan huolellisuusvelvoiteprosessinsa kehittämistä ja toimeenpanoa. Työn tuloksena laadittiin luettelo merkittävistä ihmisoikeusriskeistä sekä niitä koskevista keskeisistä avainkontrolleista ja toimintasuunnitelmista riskien lieventämiseksi. Vuoden 2025 aikana Finnairin tietoon ei tullut epäiltyjä tai todettuja vakavia ihmisoikeusloukkauksia tai -tapauksia, jotka olisivat kohdistuneet arvoketjun työntekijöihin.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

S2-5 Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet

Finnair ei ole asettanut julkisia arvoketjun työntekijöitä koskevia tavoitteita raportointikaudelle 2025. Finnair seuraa kuitenkin aiheeseen liittyviä keskeisiä mittareita, kuten toimittajien eettisten toimintaohjeiden soveltamisastetta toimitusketjussaan. Vuoden 2025 lopussa soveltamisaste oli 90 % kokonaismenoista.

Finnair seuraa myös Aurinkomatkojen tarjoaman kestävän matkailun verkkokoulutuksen suorittaneiden toimittajien määrää. Kurssi on ollut saatavilla vuodesta 2023 alkaen ja sen on suorittanut vähintään yksi edustaja kaikista Aurinkomatkojen 17:sta DMC-kumppaniyrityksestä, ja yhteensä 110 DMC-yrityksen edustajaa. Lisäksi koulutuksen on suorittanut 34 hotellikumppaneiden edustajaa, eli koulutuksen suorittaneita oli vuoden 2025 lopussa yhteensä 144.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

YHTEISKUNNALLISET TIEDOT

S3 Vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt

Kuvaus siitä, miten vaikutuksen kohteena olevien yhteisöjen intressit, näkemykset ja oikeudet, mukaan lukien ihmisoikeuksien kunnioittaminen, otetaan huomioon Finnairin strategiassa ja liiketoimintamallissa löytyy kohdasta *ESRS 2 SBM-2 Sidosryhmien edut ja näkemykset*.

SBM-3 Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa

Finnairin vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin kuuluu ihmisiä, jotka asuvat ja työskentelevät sellaisilla alueilla, joihin Finnairin toiminta keskittyy, kuten Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyydessä tai Aurinkomatkojen matkakohteissa. Näiden alueiden läheisyydessä asuvat ja työskentelevät yhteisöt voivat hyötyä taloudellisesta, alueellisesta ja kulttuurisesta kehityksestä uusien työpaikkojen, ulkomaisten investointien ja kaupankäynnin, yhteyksien paranemisen ja verotulojen muodossa. Lisäksi aineettomat vaikutukset, kuten kulttuurivaihto, diplomatia ja kansojen välinen yhteistyö, voivat vaikuttaa myönteisesti paikallisten elämään.

Vaikutuksen kohteena olevia yhteisöjä ovat myös Finnairin arvoketjun alku- ja loppupäässä olevat henkilöt, jotka työskentelevät esimerkiksi hotelli-, matkailu- tai palvelualoilla. Ymmärtääkseen miten tietyt yhteisöt, mukaan lukien ne, joihin vaikuttavat tietyt erityispiirteet, elinolosuhteet tai toiminnot, voivat olla alttiimpia haitallisille vaikutuksille, Finnair on hyödyntänyt sisäistä asiantuntemustaan sekä julkisia lähteitä, kuten kansalaisjärjestöjä ja asiantuntijaorganisaatioita.

Lentomelu voi vaikuttaa haitallisesti niiden ihmisten hyvinvointiin, jotka asuvat ja työskentelevät Finnairin liikennöimien lentoasemien, ensisijaisesti sen kotikentän Helsinki-Vantaan, läheisyydessä. Kiristyvä melusääntely voi puolestaan vaikuttaa Finnairin toimintaan nostamalla toimintakustannuksia ja aiheuttamalla rajoituksia lentoaikatauluihin. Ihmisiin kohdistuvien haittavaikutusten ja taloudellisen riskin lieventämiseksi Finnair soveltaa muun muassa jatkuvan liu'un laskeutumista, tekee teknisiä muutoksia lentokoneisiinsa ja tekee yhteistyötä lentoasemien kanssa.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Yhteisöjen taloudelliset, sosiaaliset ja sivistykselliset oikeudet		
Suomen alueellisen kehityksen, ja kulttuurivaihdon, diplomatian ja kansojen välisen yhteistyön edistäminen	**Myönteinen vaikutus**	Ihmisten ja tavaroiden vapaan liikkuvuuden mahdollistaminen on Finnairin liiketoimintamallin ytimessä. Alueen keskeisenä lentoyhtiönä Finnair edistää Suomen alueellista ja taloudellista kehitystä tarjoamalla nopeita globaaleja yhteyksiä sekä elävöittämällä kotimaan matkailu-, vähittäiskauppa- ja palvelusektoreita. Mahdollistamalla ihmisten ja ideoiden liikkumisen Finnair tukee kulttuurienvälistä vuorovaikutusta sekä vahvistaa kansainvälistä yhteistyötä ja diplomatiaa. Finnairin toiminnasta voi seurata suoria ja epäsuoria myönteisiä vaikutuksia sen arvoketjun sidosryhmille, sekä lyhyen aikavälin vaikutuksien, kuten matkailun ja palvelusektorien tuomien tulojen ja verotuottojen muodossa, että keskipitkän ja pitkän aikavälin vaikutuksien, kuten lisääntyneen kaupan, investointien, kulttuurivaihdon, diplomatian ja innovaation muodossa.
Taloudellisen toiminnan edistäminen ja työpaikkojen luominen paikallisyhteisöissä ja ulkomailla	**Myönteinen vaikutus**	Finnair voi tukea taloudellista toimintaa ja työpaikkojen luomista suoraan työllistämällä ihmisiä arvoketjunsa alku- ja loppupäässä tai epäsuorasti edistämällä yhteisöjen taloudellista toimintaa matkailun ja kaupan kautta. Myönteisten vaikutusten kohteena olevia yhteisöjä voivat olla Finnairin kohdemaissa asuvat ja työskentelevät yhteisöt, jotka saavat tuloja matkailun, palveluiden tai kaupan aloilta, tai hyötyvät lisääntyneestä taloudellisesta toiminnasta ja verotuloista, mikä voi kannustaa investoimaan paikalliseen infrastruktuuriin ja julkisiin palveluihin, sekä parantaa asukkaiden elämänlaatua lyhyellä, keskipitkällä tai pitkällä aikavälillä.
Osallisuus liikaturismiin	Kielteinen vaikutus	Finnairin ja Aurinkomatkojen toiminta voi osaltaan lisätä liikaturismia suosituissa kohteissa, mikä voi kuormittaa paikallista infrastruktuuria ja häiritä asukkaiden arkea. Liikaturismin tunnistettuja vaikutuksia ovat muun muassa luonnonvarojen ehtyminen, lisääntynyt jätehuollon tarve sekä veden ja sähkön kulutus, ja yleinen kuormitus paikalliselle ympäristölle. Liikaturismi voi myös johtaa paikallisyhteisöjen hyväksikäyttöön, kulttuuristen ja yksityisyyteen liittyvien oikeuksien heikentymiseen sekä asumis- ja palvelukustannusten nousuun, vaikeuttaen asukkaiden arkea lyhyellä, keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Finnair tunnistaa nämä riskit ja pyrkii lieventämään niitä tekemällä yhteistyötä paikallisten viranomaisten kanssa kestävän matkailun edistämiseksi, arvioimalla säännöllisesti yhteisöihin kohdistuvia riskejä ja toteuttamalla tarvittavia toimenpiteitä näiden lieventämiseksi.
Oman lentotoiminnan aiheuttama melusaaste	**Kielteinen vaikutus**	Lentomelulla voi olla lyhyen, keskipitkän tai pitkän aikavälin vaikutuksia lentoasemien läheisyydessä asuviin tai työskenteleviin ihmisiin, esimerkiksi ärtymyksen ja keskittymis- tai univaikeuksien muodossa. Finnairin toiminta vaikuttaa erityisesti sen Helsinki-Vantaan kotikentän lähiympäristön yhteisöihin. Finnair pyrkii lieventämään näitä vaikutuksia soveltamalla teknisiä ratkaisuja laivastossaan ja tekemällä yhteistyötä asiaankuuluvien sidosryhmien, kuten lentoasemien ja lennonjohdon kanssa, jotta melutasoa voidaan seurata ja laskeutumisten meluvaikutuksia lieventää jatkuvan liu'un menetelmällä. Tällaiset lievennystoimet edistävät myös Finnairin strategisia intressejä, sillä ne auttavat varmistamaan, että nykyisiä reittiaikatauluja voidaan ylläpitää ja kapasiteettia mahdollisesti lisätä.
Tiukemman melusääntelyn riski	**Riski**	Nykyisen sääntelyn lisäksi lentoasemilla otetaan käyttöön ylimääräisiä nousu- ja laskeutumismaksuja sekä toimintarajoituksia, jotka voivat nostaa Finnairin toimintakustannuksia ja asettaa lähtö- ja laskeutumisrajoituksia tietyille vuorokaudenajoille. Nämä tekijät voivat johtaa liikevaihdon menetykseen ja estää lisäreittien avaamisen. Riskin torjumiseksi Finnair käy vuoropuhelua sääntelyviranomaisten ja lentoasemien kanssa, ja soveltaa parhaita käytäntöjä vähentääkseen lentomelua omassa toiminnassaan.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

S3-1 Vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin liittyvät toimintaperiaatteet

Finnair on eettisten toimintaohjeidensa kautta sitoutunut kaikessa toiminnassaan kunnioittamaan kansainvälisesti hyväksyttyjä ihmisoikeuksia ja odottaa vastaavien periaatteiden noudattamista myös liikekumppaneiltaan. Finnair julkaisi tammikuussa 2025 Ihmisoikeussitoumuksensa, joka kattaa myös vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt, kuten kuvattu kohdassa *SBM-1 Strategia, liiketoimintamalli ja arvoketju*.

Finnairin sitoutuminen aiheuttamiensa ympäristövaikutusten hallintaan ja vähentämiseen on määritelty yhtiön julkisessa ympäristö- ja energiatehokkuuspolitiikassa. Politiikassa on kuvattu Finnairin ympäristösuorituskykyyn liittyvät toimet, asetettu selkeät tavoitteet ympäristöjohtamisjärjestelmälle (Environmental Management System, EMS) ja määritelty toteutukseen liittyvät roolit sekä vastuut. Finnairin johtoryhmä arvioi politiikkaa vuosittain, ja sen omistaa Finnairin toimitusjohtaja. Lentomelun hallinta on osa Finnairin ympäristöjohtamisjärjestelmää. Käytössä on erityinen lentomelun hallintasuunnitelma, jolla varmistetaan hallintatoimien toteutuminen päivittäisessä toiminnassa sekä asiaankuuluvien määräysten ja velvoitteiden noudattaminen.

Vuoden 2025 aikana Finnairin tietoon ei tullut epäiltyjä tai todellisia vakavia ihmisoikeusloukkauksia tai -tapauksia, jotka olisivat kohdistuneet vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin.

S3-2 Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista vaikutuksen kohteena olevien yhteisöjen kanssa

Finnair pyrkii eettisten toimintaohjeidensa mukaisesti pitämään selkeästi ja tehokkaasti yhteyttä niihin yhteisöihin ja niissä yhteyksissä, joissa se toimii. Suorassa yhteydenpidossa yleisöön, mukaan lukien vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin, Finnair hyödyntää ulkoisen viestinnän kanavia, kuten lehdistötiedotteita Finnairin verkkosivuilla, sähköpostitse lähetettäviä uutiskirjeitä, sekä julkaisuja virallisissa sosiaalisen median kanavissaan. Finnair käyttää sosiaalista mediaansa myös kerätäkseen tietoa ja palautetta yleisöltä. Ylin vastuu ulkoisesta viestinnästä on Finnairin viestintäyksiköllä, jota johtaa Finnairin viestintäjohtaja.

Valtaosa yhteydenpidosta vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin tapahtuu luotettavien valtuutettujen kautta. Aurinkomatkat pitää rantalomakohteissaan yhteyttä vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin pääasiassa kohdemaassa toimivien kumppaniyritysten (Destination Management Company, DMC) kautta järjestämällä säännöllisiä tapaamisia ja vuotuisia yhteistyötapahtumia, joissa käsitellään myös vastuullisuuteen ja paikallisiin olosuhteisiin liittyviä aiheita. Aurinkomatkat tarjoaa DMC- ja hotellikumppaneilleen vastuullisen matkailun koulutusta sekä tietopaketteja, tekee yhteistyötä kansainvälisten ja paikallisten kansalaisjärjestöjen kanssa valikoiduissa kohteissa ja käy vuoropuhelua vastuullisuuteen liittyvistä aiheista kansallisten matkailujärjestöjen kanssa. Ylin vastuu tämä yhteydenpidon tapahtumisesta on Aurinkomatkojen toimitusjohtajalla.

Helsinki-Vantaan lentoaseman lentomelun osalta Finnair osallistuu vuoropuheluun ja yhteistyöhön asiaankuuluvien sidosryhmien, kuten ympäröivien kuntien, lentoasemayhtiön (Finavia), liikenteenohjausyhtiön (Fintraffic), Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin sekä muiden lentoyhtiöiden kanssa, esimerkiksi kaupunkisuunnitteluun, kiitoteiden käyttöön ja lentoreittien suunnitteluun liittyvissä aiheissa. Finnair osallistuu myös Traficomin järjestämään Helsinki-Vantaan lentoaseman melunhallinnan yhteistyöryhmään, joka seuraa lentoaseman melutilannetta ja melutason muutoksia vuosittain.

S3-3 Prosessit kielteisten vaikutuksen korjaamiseksi ja kanavat vaikutuksen kohteena oleville yhteisöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi

Finnair kannustaa kaikkia sisäisiä ja ulkoisia sidosryhmiään, mukaan lukien vaikutuksen kohteena olevia yhteisöjä, ilmoittamaan havaitsemastaan tai epäilemästään Finnairin eettisten toimintaohjeiden vastaisesta toiminnasta ilmoituskanavansa kautta. Kolmannen osapuolen ylläpitämä ilmoituskanava on saatavilla Finnairin verkkosivustolla, ja ilmoituksen voi tehdä myös anonyymisti. Yksityiskohtainen kuvaus prosessista, jolla ilmoituskanavan kautta tehdyt ilmoitukset käsitellään ja ilmoitusten tekijöitä suojellaan

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

vastatoimilta, löytyvät kohdasta *G1-1 Mekanismit huolenaiheiden tunnistamiseen, ilmoittamiseen ja tutkimiseen*. Finnair ei ole arvioinut vaikutuksen kohteena olevien yhteisöjen tietoisuutta ilmoituskanavastaan. Finnairin sitoumus korjata sellaiset ihmisoikeuksiin kohdistuvat haitalliset vaikutukset, jotka se on aiheuttanut tai joihin se on vaikuttanut, on kuvattu sen julkisessa Ihmisoikeussitoumuksessa.

Aurinkomatkojen rantalomakohteissa toimivat yhteistyökumppanit voivat ilmoittaa huolenaiheistaan myös suoraan omalle Aurinkomatkojen yhteyshenkilölleen.

S3-4 Vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin kohdistuvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien tehokkuus

Finnair ei ole määritellyt nykyisiä tai tulevia taloudellisia tai muita resursseja vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin liittyvien toimiensa osalta vuoden 2025 raportointikaudella.

Finnair ei myöskään tällä hetkellä seuraa järjestelmällisesti vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin liittyvien toimiensa vaikuttavuutta lukuun ottamatta lentomelun hallintaa, jossa toimien vaikuttavuus voidaan määrittää Helsinki-Vantaan lentoasemalla mitattujen melutasojen perusteella. Lisätietoja melutasojen seurannasta löytyy kohdasta *S3-5 Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet*.

Yhtenä Suomen keskeisistä lentoyhtiöistä, Finnair tukee toiminnallaan suoraan ja välillisesti alueellista kehitystä ja talouskasvua edistämällä kansainvälistä kauppaa ja Suomen vientiteollisuutta. Esimerkiksi Finnair Cargon toiminta varmistaa arvokkaiden tai pilaantuvien tuotteiden oikea-aikaiset toimitukset ympäri vuoden, tukien kaupankäyntiä. Finnair tarjoaa ympärivuotisia yhteyksiä operoimalla alueellisia lentoja Suomen sisällä. Suomen maantieteellisen sijainnin huomioiden lentoliikenne tarjoaa nopeimmat yhteydet globaaleille markkinoille. Tämä on olennaista myös mahdollisissa kriisitilanteissa, esimerkiksi kotiuttamispalveluiden tai huoltovarmuuden turvaamiseksi. Nämä toimenpiteet ovat Finnairin liiketoiminta- ja arvonluontimallin ytimessä, joten niitä voidaan pitää jatkuvina toimina

Yhteistyössä useiden matkailualan sidosryhmien kanssa Finnair markkinoi Suomea matkakohteena sekä vapaa-ajan että liikematkailijoille Pohjois-Amerikassa, Euroopassa ja Aasiassa. Finnairilla on pitkäaikainen strateginen kumppanuus Visit Finlandin kanssa, jonka puitteissa Finnair muun muassa esittelee kansainvälisten matkatoimistojen edustajille eri alueita Suomessa houkutellakseen matkailijoita Suomeen ympäri vuoden. Suomen mainostaminen matkailukohteena on Finnairin liiketoiminnan ja arvonluonnin ytimessä, joten yhteistyö alan toimijoiden ja instituutioiden kanssa on jatkuvaa. Lisäksi Finnair edistää kulttuurien välistä yhteisymmärrystä ja yhteistyötä solmimalla kumppanuuksia kansalaisjärjestöjen kanssa, auttamalla siten osaltaan vahvistamaan sosiaalista yhteenkuuluvuutta ja globaalia solidaarisuutta.

Aurinkomatkat-brändinsä kautta Finnair solmii pitkäaikaisia kumppanuuksia pääasiassa pienten ja keskisuurten paikallisten hotelli-, retki- ja kuljetuspalveluiden tarjoajien kanssa, tukien siten paikallisia yrityksiä ja yrittäjiä. Aurinkomatkat määrittelee keskeiset toimenpiteet ja painopistealueet vuosittain osana omaa vastuullisuusohjelmaansa. Vastuullisuusohjelmansa mukaisesti Aurinkomatkat pyrkii edistämään paikallisten hyvinvointia niissä yhteisöissä, joissa se toimii, toteuttamalla tukihankkeita valittujen paikallisjärjestöjen kanssa. Vuonna 2025 Aurinkomatkat jatkoi yhteistyötä kreikkalaisen voittoa tavoittelemattoman All for Blue -mertensuojelujärjestön kanssa ja järjesti Kreikassa kaksi rantojen siivoustapahtumaa sekä osti työntekijöilleen All for Bluen järjestämää koulutusta. Aurinkomatkat osallistui myös kahteen rantasiivoustapahtumaan Turkissa, jotka järjestettiin pitkäaikaisen DMC-kumppanin toimesta yhteistyössä Aurinkomatkojen hotellikumppaneiden kanssa.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

Käsitelläkseen mahdollisen liikaturismin vaikutuksia lomakohteissaan Aurinkomatkat seuraa jatkuvasti kohteidensa tilannetta ja kerää tietoa paikallisilta oppailtaan. Tavoitteena on tunnistaa mahdolliset riskit ja vaikutukset paikallisiin ihmisiin ja ympäristöön sekä ottaa käyttöön käytäntöjä, jotka edistävät kestävää matkailua. Uuden matkakohteen avaamista suunniteltaessa arvioidaan paikallisyhteisöihin, luontoon ja kohteen kantokykyyn liittyviä mahdollisia haasteita ja vaikutuksia. Vuonna 2025 Aurinkomatkat otti käyttöön riskiarviointityökalun, jonka avulla arvioidaan rantalomakohteiden ympäristöön liittyviä riskejä, ihmisoikeusriskejä sekä hallintoon liittyviä riskejä. Työkalu on tarkoitettu Aurinkomatkojen oppaiden käyttöön, ja sen avulla tunnistetaan olennaisimpiin kestävyysteemoihin liittyviä riskejä arvioimalla niiden vakavuutta ja todennäköisyyttä.

Finnairin ympäristöjohtamisjärjestelmään kuuluvassa lentomelun hallintasuunnitelmassa on kuvattu toimet meluun liittyvien riskien ja haittavaikutusten minimoimiseksi. Työryhmä vastaa lentomeluun liittyvien riskien seurannasta ja arvioinnista, ja varmistaa aiheeseen liittyvien määräysten noudattamisen, seuraa keskeisiä mittareita sekä ehdottaa uusiin hankkeisiin liittyviä toimenpiteitä. Työryhmä vastaa myös hallintatoimien toteuttamisesta ja raportoi edistymisestä Finnairin vastuullisuuden ohjausryhmälle. Ohjausryhmä arvioi vuosittain hallintasuunnitelman ja keskeisten mittareiden edistymistä sekä suunnitelman tavoitteisiin vaikuttavia mahdollisia riskejä.

Lieventääkseen kielteisiä vaikutuksia hallintasuunnitelman mukaisesti, Finnair toteuttaa erilaisia toimia sisäisesti ja yhteistyössä asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa. Finnair pyrkii esimerkiksi parantamaan jatkuvan liu'un laskeutumisten määrää. Tavoitteena on, että Helsinki-Vantaan lentoaseman kaikista laskeutumisista vähintään 85 % on liukulaskeutumisia. Lentäjiä koulutetaan lentomelun vähentämisen parhaista käytännöistä, myös jatkuvan liu'un menetelmästä. Yhteistyö lennonjohdon kanssa on avainasemassa, jotta jatkuvaan liukuun tarvittava laskeutumisaikaikkuna voidaan varmistaa. Finnair tekee aktiivista yhteistyötä lennonjohdon ja Finavian kanssa parantaakseen liukulaskeutumisten määrää Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Toinen esimerkki lentomelun vähentämiseen liittyvistä teknisistä toimista on kapearunkolaivaston muutostyö, jonka tarkoituksena oli poistaa laskeutumisen yhteydessä kuuluva viheltävä ääni, joka aiheutuu polttoaineen ylipainesuojan aukkojen yli virtaavasta ilmavirrasta. Näissä aukoissa on venttiili, joka tasaa polttoainesäiliöiden painetta. Muutokset pienentävät A320-laivaston laskeutumismelua noin 1 dB tietyssä laskeutumisen vaiheessa.

Finnairin kyky suorittaa edellä kuvattuja toimenpiteitä riippuu sen taloudellisesta tilanteesta sekä kyvystä varmistaa liiketoiminnan taloudellinen kehitys siten, että investointeja ja hankkeita on mahdollista toteuttaa. Investoinnit lentomelun vähentämiseen laivaston parannuksilla edellyttävät resursseja Finnairin tekniikan yksiköltä, tai investointia uusien lentokoneiden hankintaan, sillä nykyaikaiset lentokoneet ovat yleensä hiljaisempia.

Vuoden 2025 aikana Finnairin tietoon ei tullut epäiltyjä tai todellisia vakavia ihmisoikeusloukkauksia tai -tapauksia, jotka olisivat kohdistuneet vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin.

S3-5 Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet

Finnair ei ole asettanut vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin liittyviä tavoitteita raportointikaudelle 2025. Finnair seuraa kuitenkin lentomelun hallintaan liittyviä keskeisiä mittareita.

Finnairin ympäristöjohtamisjärjestelmään kuuluvassa lentomelun hallintasuunnitelmassa yksi keskeisistä suorituskykymittareista on liukulaskeutumisten ylläpitäminen vähintään 85 %:n tasolla Finnairin kotikentällä, Helsinki-Vantaalla. Vuonna 2025 Finnair saavutti 86,4 %:n tason (84,2). Lentoasemayhtiönä Finavia vastaa lentomelutasojen mittaamisesta Helsinki-Vantaan lentoasemalla, ja melutasoja käydään säännöllisesti läpi Finnairin kanssa.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

YHTEISKUNNALLISET TIEDOT

S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät

Kuvaus siitä, miten kuluttajien ja loppukäyttäjien intressit, näkemykset ja oikeudet, mukaan lukien ihmisoikeuksien kunnioittaminen, otetaan huomioon Finnairin strategiassa ja liiketoimintamallissa löytyy kohdasta *ESRS 2 SBM-2 Sidosryhmien edut ja näkemykset*.

SBM-3 Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa

Kuluttajat ja loppukäyttäjät kattavat matkustajat Finnairin lennoilla, Aurinkomatkatbrändin pakettimatkojen asiakkaat sekä Finnair Cargo -palveluiden asiakkaat. Kaupallisena lentoyhtiönä Finnair on riippuvainen hyvästä maineestaan asiakkaidensa keskuudessa ja asiakaslähtöisyys on osa Finnairin keskeisiä strategisia tavoitteita, sekä edellytys sen arvolupauksen täyttämiselle. Vaikka Finnairin tuotteet ja palvelut eivät suoranaisesti aiheuta terveys- tai turvallisuushaittoja kuluttajille tai loppukäyttäjille, Finnair on sitoutunut varmistamaan matkustajiensa hyvinvoinnin koko asiakaspolun ajan. Palveluiden mahdollisen haitallisen tai vahingollisen käytön estämiseksi Finnair tarjoaa helposti saatavilla olevaa ja selkeää tietoa turvallisen ja mukavan matkustuskokemuksen varmistamiseksi kaikille asiakkaille. Finnair tunnistaa asiakkaidensa monimuotoisuuden ja pyrkii varmistamaan saavutettavuuden ja syrjimättömyyden sekä fyysisessä että digitaalisessa ympäristössä, huomioiden mahdollisesti haavoittuvassa asemassa olevien henkilöiden tarpeet, kuten iäkkäät ja liikunta- tai toimintarajoitteiset henkilöt.

Osana vastuullista markkinointia Finnair pyrkii varmistamaan, että sen viestintä on eettistä eikä kohdistu haavoittuvassa asemassa oleviin henkilöihin hyväksikäyttävällä tavalla. Finnair pyrkii tarjoamaan läpinäkyvää ja selkeää vastuullisuuteen liittyvää sisältöä markkinoinnissaan ja digitaalisilla alustoillaan. Palveluntarjoajana Finnair kerää kuluttajien ja loppukäyttäjien henkilötietoja. Finnair on sitoutunut kunnioittamaan asiakkaidensa yksityisyyttä ja tietosuojaoikeuksia keräämällä henkilötietoja sovellettavan lainsäädännön, mukaan lukien EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen (GDPR), mukaisesti.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Kuluttajien ja/tai loppukäyttäjien sosiaalinen inkluusio: Tuotteiden ja palveluiden esteettömyys ja saavutettavuus, syrjimättömyys, vastuullinen markkinointi		
Esteettömyyden ja saavutettavuuden puutteesta johtuva syrjinnän kokemus	**Kielteinen vaikutus**	Haasteet esteettömyyden ja saavutettavuuden varmistamisessa voivat vaikuttaa kielteisesti asiakkaisiin, erityisesti iäkkäämpiin ja liikunta- tai toimintarajoitteisiin henkilöihin. Vaikka tällaiset haasteet olisivat yksittäistapauksia, voivat ne aiheuttaa ahdistusta ja epämukavuutta niitä kokeville henkilöille. Finnair pyrkii lieventämään tällaisia vaikutuksia kouluttamalla asiakaspalvelussa työskenteleviä työntekijöitään ja noudattamalla inklusiivisia käytäntöjä palvelumuotoilussaan. Asiakaskeskeisyys on Finnairin strateginen teema, ja digitaalisen ja fyysisen saavutettavuuden varmistaminen on osa tämän tavoitteen saavuttamista. Finnairin toimenpiteet vaikuttavat ensisijaisesti sen omaan toimintaan, mutta yhteistyö muiden lentoyhtiöiden ja lentoasemapalveluiden tarjoajien kanssa voi myös edistää esteettömyyttä Finnairin arvoketjussa.
Kielteiset vaikutukset liittyen epämääräiseen tai vääristyneeseen vastuullisuus-viestintään ja SAF markkinointiin	**Kielteinen vaikutus**	Puutteet selkeässä vastuullisuusviestinnässä voivat harhaanjohtaa kuluttajia lentoliikenteen ympäristövaikutuksista. Finnair pyrkii ehkäisemään tätä tarjoamalla sisäistä koulutusta kestävyysviestinnästä ja parantamalla verkkosivustonsa kestävyyssisällön laatua ja saatavuutta. Tehokas viestintä sidosryhmien kanssa voi edistää läpinäkyvämmän ja tarkemman kestävyyssisällön saatavuutta arvoketjun loppupäässä ja lisätä tietoisuutta olemassa olevista keinoista vaikuttaa lentoliikenteen ympäristövaikutuksiin.
Läpinäkyvä vastuullisuusviestintä ja SAF markkinointi	**Mahdollisuus**	Läpinäkyvä vastuullisuusviestintä ja uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) markkinointi vaihtoehtona fossiilisille polttoaineille mahdollistavat kuluttajatietoisuuden lisäämistä olemassa olevista keinoista vaikuttaa lentoliikenteen ympäristövaikutuksiin. Kuluttajien halukkuus osallistua SAF-ostoihin lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä tukee Finnairia sen kestävyystavoitteiden saavuttamisessa, sillä SAF:in käytön lisääminen on tärkein keino kohtuullisten päästövähennysten saavuttamiseksi tämän vuosikymmenen aikana.
Kielteiset vaikutukset liittyen täsmällisyyteen	**Kielteinen vaikutus**	Täsmällisyys on keskeinen asiakastyytyväisyyden indikaattori ja myöhästymiset ja peruutukset voivat aiheuttaa haittaa asiakkaille. Lieventääkseen mahdollisista häiriöistä aiheutuvaa haittaa Finnair kehittää jatkuvasti häiriötilanteiden hallintaprosessiaan sekä viestintätyökalujaan varmistaakseen tehokkaan uudelleenreititykset ja -varaukset sekä asiakastiedottamisen. Finnair noudattaa EU:n vaatimuksia korvausten ja tuen tarjoamisessa asiakkaille. Luotettavuus ja täsmällisyys ovat olennainen osa yhtiön arvonluontia. Finnair kehittää jatkuvasti palveluratkaisujaan, data-analytiikkaa hyödyntäen, varmistaakseen saumattoman matkakokemuksen ja asiakashuolenpidon myös häiriötilanteissa.
Tietoihin liittyvät kuluttajiin ja/tai loppukäyttäjiin kohdistuvat vaikutukset: Yksityisyys		
Tietoturvaloukkausten riski	**Riski**	Lentoyhtiöt hallinnoivat suuria määriä asiakastietoja, joten niihin voi kohdistua tietoturvaloukkauksia joko ulkoisen uhan tai sisäisen väärinkäytön seurauksena. Asiakastietojen rekisterinpitäjänä Finnair käsittelee asiakastietoja sekä omassa toiminnassaan että arvoketjussaan. Finnair toteuttaa toimenpiteitä asiakastietojen suojaamiseksi, mutta tietoturvaloukkausten riskiä ei voida täysin sulkea pois. Mahdolliset tietoturvaloukkaukset voivat aiheuttaa maineen ja tulojen menetyksiä ja jopa häiriöitä toiminnassa. Ulkoisten uhkien tai sisäisten väärinkäytösten aiheuttamien tietoturvaloukkausriskien lieventämiseksi Finnair on ottanut käyttöön toimintatavat ja sisäiset kontrollit, joita on noudatettava kaikessa asiakastietojen käsittelyssä suunnitteluvaiheesta tietojen poistamiseen saakka.
Henkilötietoturvan loukkauksiin liittyvät kielteiset vaikutukset	**Kielteinen vaikutus**	Henkilötietoturvan loukkaukset voivat altistaa asiakkaat yksityisyyden suojan loukkauksille, identiteettivarkauksille ja petoksille, johtaen mahdollisesti pitkäaikaisiin kielteisiin vaikutuksiin ja henkiseen ahdistukseen. Henkilötietoturvan loukkaukset voivat vaikuttaa laajaan joukkoon asiakkaita. Lentoyhtiönä Finnair käsittelee suuria määriä asiakastietoja, joten se voi joutua hyökkäyksen kohteeksi joko omien toimintojensa kautta tai arvoketjussa tapahtuvien tietoturvaloukkausten seurauksena. Lieventääkseen mahdollisia vaikutuksia, Finnair ilmoittaa viipymättä mahdollisista tai todellisista henkilötietomurroista sekä asiakkaille että asianomaisille viranomaisille, joita asia koskee.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Kuluttajien ja/tai loppukäyttäjien henkilökohtainen turvallisuus: Terveys ja turvallisuus		
Asiakkaiden terveyteen ja turvallisuuteen liittyvät kielteiset vaikutukset	**Kielteinen vaikutus**	Vakavat matkustajien terveyden ja turvallisuuden vaarantavat tapahtumat ovat erittäin harvinaisia, mutta niillä voi olla merkittäviä seurauksia henkilöille, joita ne koskettavat. Matkustajien terveys ja turvallisuus ovat Finnairin toiminnan kulmakivi, ja Finnair toteuttaa järjestelmällisiä ja jatkuvia toimenpiteitä asiakasturvallisuuden varmistamiseksi. Kaupallisena lentoyhtiönä Finnairin kohdistuu säännöllisiä turvallisuustarkastuksia kotimaisten ja kansainvälisten siviili-ilmailuviranomaisten toimesta. Finnairin kyky operoida verkostoaan turvallisesti on olennainen osa sen arvonluontia, ja turvallisuuteen liittyvä operatiivinen laadukkuus on etusijalla kaikessa päätöksenteossa.
Ihmiskaupan riski	**Kielteinen vaikutus**	Lentoyhtiöiden laajat reittiverkostot voivat tahattomasti mahdollistaa ihmiskauppaa. Vaikka tällaiset tapaukset ovat harvinaista, ne voivat aiheuttaa merkittäviä haittavaikutuksia uhreille, joista erityisen haavoittuvassa asemassa ovat naiset, lapset, vähemmistöt ja köyhistä sosioekonomisista taustoista tulevat henkilöt. Finnair voi joutua epäsuorasti osalliseksi tällaisiin vaikutuksiin ja on sitoutunut torjumaan ihmiskauppaa omassa toiminnassaan sekä yhteistyössä alan sidosryhmien, kuten paikallisten viranomaisten ja lentoasemapalveluiden tarjoajien, kanssa. Torjuakseen ihmiskauppaa Finnair tarjoaa asiakaspalvelussa työskenteleville työntekijöilleen koulutusta epäiltyjen ihmiskauppatapausten tunnistamiseen ja niistä ilmoittamiseen, edistää sisäistä tietoisuutta aiheesta ja seuraa alan trendejä.

S4-1 Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin liittyvät toimintaperiaatteet

Finnair on eettisten toimintaohjeidensa kautta sitoutunut kaikessa toiminnassaan kunnioittamaan kansainvälisesti hyväksyttyjä ihmisoikeuksia ja odottaa vastaavien periaatteiden noudattamista liikekumppaneiltaan. Eettiset toimintaohjeet korostavat turvallisuutta ja turvatoimia, selkeää viestintää sekä eettistä henkilötietojen käsittelyä kaikissa toiminnoissa. Finnair julkaisi tammikuussa 2025 Ihmisoikeussitoumuksensa, joka kattaa myös kuluttajat ja loppukäyttäjät, kuten kuvattu kohdassa *SBM-1 Strategia, liiketoimintamalli ja arvoketju*. Lisäksi Finnair on määritellyt toimintaperiaatteet, ohjeet, käsikirjat, ja käytännöt kuluttajia ja loppukäyttäjiä koskevien tärkeiden aihealueiden osalta, joita ovat muun muassa saavutettavuus, inkluusio ja syrjimättömyys, vastuullisuusviestintä ja -markkinointi, täsmällisyys, terveys ja turvallisuus, yksityisyys sekä ihmiskauppa.

Vuoden 2025 aikana Finnairin tietoon ei tullut epäiltyjä tai todellisia vakavia ihmisoikeusloukkauksia tai -tapauksia, jotka olisivat kohdistuneet kuluttajiin tai loppukäyttäjiin.

Tuotteiden ja palveluiden saavutettavuus ja syrjimättömyys

Esteettömyys, inkluusio ja syrjimättömyys perustuvat Finnairin eettisiin toimintaohjeisiin ja sovellettavaan lainsäädäntöön. Finnairin tuotteiden ja palveluiden esteettömyyspolitiikassa kuvataan periaatteet tuotteiden, palveluiden ja digitaalisten alustojen esteettömyyden ja inkluusion varmistamiselle, lainsäädännön mukaisesti. Esteettömyyspolitiikka määrittää periaatteet esteettömälle matkustamiselle tarjoamalla riittävää avustusta asiakaspolun varrella, huomioimalla esteettömyysnäkökohdat tuote- ja palvelusuunnittelussa sekä kouluttamalla työntekijöitä asiakkaiden tarpeista ja asiaankuuluvista menettelyistä. Kaikki Finnairin yksiköt, toiminnot, prosessit ja tytäryhtiöt kuuluvat näiden toimintaperiaatteiden soveltamisalaan, ja Finnairin johtoryhmä on vastuussa sisällön hyväksymisestä, sekä tavoitteiden toteuttamisen varmistamisesta.

Vastuullisuusviestintä ja SAF-markkinointi

Finnairin eettisissä toimintaohjeissa kuvataan selkeän ja täsmällisen viestinnän toteuttaminen nimettyjen tahojen toimesta varmistaen, että tiedotusvälineille ja yleisölle annettavat tiedot ovat paikkansapitäviä. Finnairin vastuullisuusviestintää ja SAF-markkinointia tukevat sisäiset periaatteet, joita päivitetään viimeisimmän

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

kuluttajalainsäädännön vaatimusten mukaisesti. Ylin vastuu viestinnän sisällöstä on Finnairin viestintäyksiköllä, jota johtaa Finnairin viestintäjohtaja.

Täsmällisyys

Finnairin eettisissä toimintaohjeissa korostetaan sitoutumista asiakkaiden kohteliaaseen ja kunnioittavaan kohteluun, ja alleviivataan asiakastyytyväisyyden merkitystä yhtenä tärkeimmistä liiketoiminnan mittareista. Finnairiin kohdistuu lainsäädännön tuomia vaatimuksia, jotka huomioidaan osana Finnairin tiedonantoa matkustajien oikeuksista EU:n asetuksen (EC261/2004) mukaisesti. Minimoidakseen haitat ja varmistaakseen asiakastyytyväisyyden myös häiriötilanteissa Finnairilla on ennalta määritellyt toimintatavat koskien uudelleenvarauksia, lentojen peruutuksia, viivästyksiä, aikataulumuutoksia, ylivaraustilanteita ja asiakaspalvelun järjestämistä niille asiakkaille, joita häiriö koskettaa.

Yksityisyys

Tietosuojan tarkoituksena on suojata asiakkaita, työntekijöitä ja muita sidosryhmiä heidän yksityisyytensä loukkauksilta henkilötietojen käsittelyn yhteydessä.

Kuten Finnairin eettisissä toimintaperiaatteissa todetaan, ”olemme sitoutuneet tietosuojaan ja tietojen eettiseen käyttöön”. Finnair on sitoutunut turvaamaan luonnollisten henkilöiden yksityisyyden ja henkilötietojen suojan perusoikeudet henkilötietoja käsiteltäessä. Henkilötiedoilla tarkoitetaan tietoja, jotka liittyvät tunnistettuun tai tunnistettavissa olevaan luonnolliseen henkilöön. Näihin kuuluvat tiedot, joiden avulla henkilö voidaan tunnistaa suoraan tai epäsuorasti, esimerkiksi yhdistämällä yksittäisiä tietoja muihin tietoihin.

Finnairin sisäinen tietosuojapolitiikka kuvaa periaatteet, joita on noudatettava kaikessa henkilötietojen käsittelyssä. Tietojen hallinnan viitekehys ja päätöksentekovastuut on määritelty Finnairin tietohallintapolitiikassa. Tietoturvapolitiikka määrittelee ja vahvistaa hallintajärjestelmän, jolla varmistetaan järjestelmien, palveluiden ja tietojen luottamuksellisuus, eheys ja käytettävyys. Johtoryhmätason vastuut on määritelty näissä politiikoissa, jotka johtoryhmä tarkistaa ja vahvistaa vuosittain. Lisäksi henkilötietojen käsittelyä koskevat säännöt (Rules for Personal Data Processing) täsmentävät sääntelyvaatimuksia ja määrittelevät Finnairin henkilötietojen käsittelyä koskevat vakiintuneet toimintatavat.

Terveys ja turvallisuus

Turvallisuutta, turvatoimenpiteitä ja vaatimustenmukaisuutta koskevat toimintaperiaatteet määrittelevät Finnairin perustavanlaatuisen lähestymistavan vaadittavan turvallisuustason ylläpitämiseksi toiminnoissa. Finnairin lakisääteinen turvallisuusjärjestelmä (Safety Management System, SMS) ja turvatoimenpiteiden hallintajärjestelmä (Security Management System, SeMS) pohjautuvat ilmailulainsäädännön vaatimuksiin, ja ovat edellytyksenä Finnairin lentotoimintaluvalle (Air Operator Certificate). SMS:ää ja SeMS:ä hallinnoidaan turvallisuusjärjestelmän ja turvatoimenpiteiden hallintajärjestelmän tavoitteiden ja toimintaperiaatteiden mukaisesti. Tavoitteet on valtuuttanut Finnairin operatiivinen johtaja, joka toimii myös viranomaisen valtuuttamana vastuullisena johtajana (Accountable Manager) ja Finnairin toimitusjohtaja on antanut hyväksyntänsä tavoitteille. Vastuullisen johtajan roolissa Finnairin operatiivisen johtajan tehtävänä on varmistaa, että kaikki toiminta ja huoltoaktiviteetit suoritetaan asianmukaisten viranomaisten, kuten Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin ja EU:n lentoturvallisuusviraston (EASA) vaatimusten mukaisesti. Lisäksi Finnairin SMS ja SeMS täyttävät Kansainvälisen ilmakuljetusliitto IATA:n Operational Safety Audit -auditoinnin vaatimukset.

Ihmiskauppa

Eettisten toimintaohjeidensa mukaisesti Finnair on sitoutunut estämään ihmisoikeusloukkauksia omassa toiminnassaan ja arvoketjussaan, mukaan lukien ihmiskaupan ja pakkotyön kaikissa muodoissaan. Finnair on allekirjoittanut IATA:n päätöslauselman ihmiskauppaa vastaan, jossa vahvistetaan lentoyhtiöiden sitoutuminen ihmiskaupan torjuntaan koulutuksen ja parhaiden käytäntöjen avulla. Finnairin nykyaikaista orjuutta ja ihmiskauppaa käsittelevä Modern Slavery and Human Trafficking -raportti hyväksytään johtoryhmän toimesta, ja se sisältää kuvauksen toimintatavoista mahdollisen ihmiskaupan torjumiseksi yhteistyössä viranomaisten ja niiden lentoasemien kanssa, joilta Finnair operoi lentojaan, sekä tarjoamalla asiakaspalvelun työntekijöille ohjeistusta epäiltyjen tapausten raportointiin ja lisäämällä sisäistä tietoisuutta aiheesta.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

S4-2 Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa kuluttajien ja loppukäyttäjien kanssa

Finnair on suorassa vuorovaikutuksessa kuluttajien ja loppukäyttäjien kanssa useiden kanavien kautta, ja vuorovaikutusta tapahtuu koko asiakaspolun ajan aina henkilökohtaisesta kohtaamisesta asiakaspalvelukanaviin sekä Finnairin ja Aurinkomatkojen verkkosivuihin ja mobiilisovelluksiin. Vuorovaikutuksen tavoitteena on taata saumaton matkakokemus ja tarjota tarvittaessa tukea matkan kaikissa vaiheissa. Finnair on myös vuorovaikutuksessa asiakkaidensa kanssa virallisten sosiaalisen median kanaviensa välityksellä. Asiakasvuorovaikutuksen tehokkuuden ja toimivuuden arvioimiseksi Finnair seuraa jatkuvasti nettosuositteluindeksiä (NPS), joka on tarkoitettu asiakastyytyväisyyden mittaamiseen.

Finnair kerää asiakasnäkemyksiä kyselyiden, haastatteluiden ja käyttäjätestien avulla, sekä Finnair Customer Community -yhteisön kautta, jonka jäsenet osallistuvat säännöllisesti lyhyihin kyselyihin, haastatteluihin, äänestyksiin ja käytettävyystesteihin. Lisäksi neljännesvuosittain järjestettävät Finnair Community Days -tapahtumat ja Finnair Plus -jäsenille suunnatut säännölliset tapahtumat tarjoavat mahdollisuuksia suoraan vuorovaikutukseen ja palautteen keräämiseen. Nämä havainnot huomioidaan tuote- ja palvelukehityksessä, ja Finnairin asiakkuusjohtaja vastaa asiakasvuorovaikutuksen tehokkaasta johtamisesta sekä siitä, että kerätty palaute ohjaa Finnairin toimintaa asiakaskokemuksen parantamiseksi.

Vastatakseen kuluttajien ja loppukäyttäjien esteettömyystarpeisiin, Finnair tarjoaa verkkosivuillaan ohjeistusta sekä lomakkeita avun tai erikoispalveluiden pyytämistä varten. Finnair kehittää jatkuvasti digitaalisten palveluidensa esteettömyyttä noudattamalla verkkosisällön esteettömyysohjeita (Web Content Accessibility Guidelines) ja vaatimusten täyttämisestä kerrotaan Finnairin verkkosivuilla. Finnair seuraa esteettömyyden nettosuositteluindeksiä (aNPS), joka on tarkoitettu erityistä apua tarvitsevien matkustajien asiakastyytyväisyyden mittaamiseen. Finnair käy myös vuoropuhelua asiaankuuluvien kotimaisten sekä ulkomaisten kuluttajia edustavien tahojen ja viranomaisten kanssa, kuten Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin, Kilpailu- ja kuluttajaviraston, tietosuojavaltuutetun, yhdenvertaisuusvaltuutetun ja Yhdysvaltain liikenneministeriön kanssa. Finnair on sitoutunut edistämään vuoropuhelua kuluttajia edustavien tahojen ja viranomaisten kanssa huomioidakseen moninaiset asiakastarpeet ja ylläpitääkseen oikeudenmukaisuutta toiminnassaan.

Finnairilla on menettelyprosessi henkilötietoja koskevien tietoturvaloukkausten varalta, ja ilmoitus tapahtuneesta tietoturvaloukkauksesta tehdään viipymättä asianosaisille asiakkaille ja asianmukaisille tahoille. Finnairin määrittelemät vastuuryhmät tutkivat ja hallinnoivat mahdollisia tietoturvaloukkauksia määriteltyjen prosessien mukaisesti Finnairin tietosuojavaltuutetun ja tietoturvapäällikön valvonnassa. Jos loukkaus aiheuttaa riskin luonnollisten henkilöiden oikeuksille ja vapauksille, GDPR:n mukaan Finnairin on ilmoitettava tietosuojavaltuutetulle 72 tunnin kuluessa saatuaan tiedon tapahtuneesta.

Lisätietoja menettelytavoista häiriöiden sattuessa löytyy kohdasta *S4-3 Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat kuluttajille ja loppukäyttäjille huolenaiheiden esiin tuomiseksi*.

S4-3 Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat kuluttajille ja loppukäyttäjille huolenaiheiden esiin tuomiseksi

Finnairilla on vakiintuneet menettelytavat asiakkaiden kohtaamien kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja useita kanavia huolenaiheiden esiintuomiseen. Finnair käsittelee kaiken saamansa palautteen sekä yksityis- että yritysasiakkailta, ja ohjaa palautteen asianomaiseen yksikköön arviointia ja mahdollisia korjaavia toimenpiteitä varten. Asiakaspalaute on arvokas työkalu palveluiden toimivuuden arvioinnissa ja päätöksenteossa osana toimintojen jatkuvaa kehittämistä. Finnair vastaanottaa säännöllisesti palautetta virallisten kanaviensa kautta osoittaen, että ne ovat saavutettavissa ja asiakkaat käyttävät niitä tehokkaasti esittääkseen huolensa ja kysymyksensä.

Finnairin asiakaspalvelussa työskentelevät työntekijät ovat valmiudessa käsittelemään asiakkaiden mahdollisia huolenaiheita läpi koko asiakaspolun. Lisäksi Finnairin

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

asiakaspalvelukeskukset toimivat ensisijaisina yhteydenottokanavina puhelimitse ja chatin välityksellä. Asiakkaita ohjeistetaan myös tarvittaessa hyödyntämään Finnairin verkkosivuilta löytyviä asiakaspalaute- ja korvausvaatimuslomakkeita. Häiriötilanteiden johtaessa kielteisiin vaikutuksiin, kuten viivästymisiin, Finnair toimii EU:n asetusten (EC261/2004) mukaisesti ja tarjoaa avustusta ja korvauksia asiakkaille, joita häiriötilanne koskettaa. Finnairin tiedonanto lentomatkustajan oikeuksista löytyy Finnairin verkkosivuilta. Mikäli huolenaihe jää ratkaisematta, asiakkaita kehotetaan ottamaan yhteyttä asianomaisiin viranomaisiin lisäohjeiden ja ratkaisun löytämiseksi.

Finnair suhtautuu kaikkiin ilmoitettuihin syrjintätapauksiin erittäin vakavasti. Kaikki suorien asiakaspalautekanavien tai asiaankuuluvien viranomaisten kautta saadut valitukset ja ilmoitukset käydään läpi. Mikäli todetaan, että Finnairin toiminta on johtanut matkustajien syrjintään, tehdään tarvittavat korjaukset noudattaen asianomaisten viranomaisten ohjeistuksia.

Finnair asettaa asiakkaidensa terveyden ja turvallisuuden etusijalle. Mikäli Finnairiin oman toiminnan aiheuttamana asiakkaiden terveyteen tai turvallisuuteen kohdistuu kielteisiä vaikutuksia, Finnair tunnistaa vastuunsa ja varmistaa, että asianosaiset saavat asianmukaisen korvauksen ja että tarvittavat toimenpiteet ja muokkaukset toimintoihin toteutetaan mahdollisten tulevien tapausten estämiseksi.

Mikäli asiakkaiden henkilötietoihin kohdistuu tietoturvaloukkaus, Finnair on viipymättä yhteydessä asianosaisiin asiakkaisiin ja osapuoliin, ja ilmoittaa tapahtuneesta tietosuojavaltuutetulle GDPR:n vaatimusten mukaisesti. Finnair saattaa myös kehottaa asiakkaitaan ottamaan käyttöön ennaltaehkäiseviä turvatoimia, kuten vaihtamaan sähköpostinsa tai Finnair Plus -tilinsä salasanat sekä olemaan valppaana mahdollisten tietojenkalasteluyritysten varalta. Asiakkaita kehotetaan ottamaan yhteyttä Finnairiin mahdollisten henkilötietoja koskevien huolenaiheiden tai tiedustelujen osalta, ja ohjeita tähän on saatavilla Finnairin verkkosivustolla Finnairin tietosuojalupauksen yhteydessä.

Finnairin asiakaspalvelukeskukset toimivat ensisijaisina yhteydenottokanavina kuluttajille ja loppukäyttäjille pikaisen ja asianmukaisen avustuksen takaamiseksi. Lisäksi Finnair kannustaa kaikkia sisäisiä ja ulkoisia sidosryhmiään, mukaan lukien kuluttajia ja loppukäyttäjiä, ilmoittamaan havaitsemastaan tai epäilemästään Finnairin eettisten toimintaohjeiden vastaisesta toiminnasta ilmoituskanavansa kautta. Kolmannen osapuolen ylläpitämä ilmoituskanava on saatavilla Finnairin verkkosivustolla, ja ilmoituksen voi tehdä myös anonyymisti. Yksityiskohtainen kuvaus prosessista, jolla ilmoituskanavan kautta tehdyt ilmoitukset käsitellään ja ilmoitusten tekijöitä suojellaan vastatoimilta, löytyvät kohdasta *G1-1 Mekanismit huolenaiheiden tunnistamiseen, ilmoittamiseen ja tutkimiseen*.

S4-4 Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat kuluttajiin ja loppukäyttäjiin kohdistuvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien tehokkuus

Finnair ei ole määritellyt nykyisiä tai tulevia taloudellisia tai muita resursseja saavutettavuuteen, inkluusioon ja syrjimättömyyteen, vastuullisuusviestintään ja -markkinointiin, täsmällisyyteen, terveyteen ja turvallisuuteen, yksityisyyteen tai ihmiskauppaan liittyvien toimiensa osalta vuoden 2025 raportointikaudella.

Tuotteiden ja palveluiden saavutettavuus ja syrjimättömyys

Finnair pyrkii varmistamaan tuotteidensa, palveluidensa ja digitaalisten alustojensa saavutettavuuden noudattamalla esteettömyyspolitiikkaansa. Finnairin eri yksikköjen työntekijöistä koostuva saavutettavuustyöryhmä seuraa prosessien kehittämistä esteettömyyspolitiikan tavoitteiden mukaisesti. Saavutettavuuden ylläpidon ja parantamisen eteen tehtyjen toimenpiteiden tehokkuutta arvioidaan seuraamalla keskeisiä mittareita, erityisesti aNPS:ää, joka mittaa asiakastyytyväisyyttä erityistä apua tarvitsevien asiakkaiden keskuudessa. Myös asiakkailta ja viranomaisilta

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

saatuja syrjintää koskevia raportteja seurataan. Tämä palaute osoittaa minkälaisia kehittämistoimenpiteitä tarvitaan asianmukaisen saavutettavuuden varmistamiseksi. Digitaalisten alustojen kehityksessä noudatetaan verkkosisällön esteettömyysohjeita (Web Content Accessibility Guidelines) ja vaatimusten täyttämisestä raportoidaan Finnairin verkkosivustolla.

Vuonna 2025 Finnair jatkoi osallistumistaan Hidden Disabilities Sunflower -ohjelmaan tukeakseen matkustajia, joilla on näkymättömiä vammoja tai toimintarajoitteita. Auringonkukkakaulanauhoja on saatavilla Helsinki-Vantaan lentokentän lähtöselvitystiskeiltä. Vuonna 2025 Finnair laajensi myös suomalaisen viittomakielen mobiilitulkkipalvelun kattamaan kaikki Finnairin palvelupisteet Suomen lentoasemilla.

Vastuullisuusviestintä ja SAF-markkinointi

Vuonna 2025 Finnair päivitti sisäiset periaatteensa kestävyysviestinnälle ja SAF-markkinoinnille vastaamaan voimassa olevaa kuluttajalainsäädäntöä ja päivitti myös asiaan liittyvän sisäisen koulutuksen. Vuoden aikana Finnair kehitti verkkosivujensa vastuullisuussisältöjä, mukaan lukien tietoja liittyen lentämisen päästöihin ja muihin kuin hiilidioksidipäästöihin (non-CO_2 päästöt). Syyskuussa Finnair lanseerasi Finnair for Business SAF -palvelun, jonka avulla yritysasiakkaat voivat seurata liikematkojensa päästöjä, osallistua SAF-ostoihin sekä saada kolmannen osapuolen varmentamat SAF-sertifikaatit kestävyysraportointiaan varten.

Täsmällisyys

Finnairin operatiivisen valvonnan keskus seuraa jatkuvasti toiminnallista suorituskykyä häiriöiden välttämiseksi ja niiden vaikutusten minimoimiseksi. Jos väistämättömiä häiriöitä ilmenee, käytetään häiriönhallintatoimenpiteitä asiakkaille aiheutuvien kielteisten vaikutusten minimoimiseksi. Finnair parantaa jatkuvasti häiriönhallintaansa testaamalla ja ottamalla käyttöön uusia toiminnallisuuksia optimoitua reititystä varten ja pyrkii automatisoimaan ja digitalisoimaan prosessin varmistaakseen luotettavat ja tehokkaat ratkaisut asiakkailleen.

Vuoden 2025 työtaistelutoimet Finnairin oman työvoiman keskuudessa sekä arvoketjussa aiheuttivat häiriöitä asiakkaiden matkustukselle. Työtaisteluiden päätyttyä lentojen luotettavuus palautui korkealle tasolle. Vuoden 2025 aikana saavutettiin 96,8 % taso lentojen luotettavuudessa. Vuoden 2025 aikana Finnair otti myös käyttöön uuden hotellinvarausjärjestelmän, joka mahdollistaa asiakkaiden omatoimisen hotellivarauksen häiriötilanteissa. Lisäksi häiriötilanteissa asiakkaille tarjottavaa digitaalista ateriakuponkia laajennettiin useammille lentoasemille, ja se kattaa nyt yli 80 % Finnairin asiakaskunnasta. Elokuun lopussa otettiin käyttöön myös parannetun ja automatisoidun reklamaatiotyökalun ensimmäinen vaihe. Työkalu mahdollistaa reklamaatioiden käsittelyn tehokkaan skaalaamisen ilman vastaavaa lisäystä henkilöstön määrässä, mikä on erityisen tärkeää ruuhkahuippujen aikana. Asiakkaat saavat näin nopeammat ja johdonmukaisemmat vastaukset, mikä parantaa tyytyväisyyttä ja vahvistaa asiakasuskollisuutta.

Yksityisyys

Finnair on määritellyt ja ottanut käyttöön menettelytavat ja avainkontrollit, joita on noudatettava kaikessa henkilötietojen käsittelyssä aina suunnitteluvaiheesta tietojen poistamiseen saakka. Osana jatkuvia toimia tietoturvaloukkausten mahdollisten kielteisten vaikutusten ja riskien lieventämiseksi Finnair hyödyntää ennaltaehkäiseviä ja havaitsevia tietoturvatoimenpiteitä sekä seuraa mahdollisia uhkia. Tietoturvaloukkauksen sattuessa Finnairilla on käytössä reagointitoimenpiteet, joilla rajoitetaan ja lievennetään vaikutuksia sekä tiedotetaan rekisteröidyille henkilöille heidän tietosuojaansa mahdollisesti kohdistuvasta jatkoriskistä. Kyberturvallisuuden vahvistamiseksi ja asiakkaiden henkilötietojen suojan parantamiseksi Finnair hyödyntää jatkuvaa kehitysohjelmaa. Lisäksi tietoturvariskienhallintaprosessi kattaa uhkien, haavoittuvuuksien ja riskikentän muutosten arvioinnin, jotka voisivat vaarantaa tietoturvan.

Terveys ja turvallisuus

Finnair toteuttaa jatkuvia ja systemaattisia toimenpiteitä matkustajien terveyden ja turvallisuuden takaamiseksi toiminnoissaan. Turvallisuuden ja turvatoimien hallintajärjestelmät muodostavat konkreettiset toiminnot, joihin kuuluu jatkuvaa valvontaa, tallettamista ja turvallisuus- ja turvatoimien suorituskyvyn arviointia. Finnair sitoutuu edistämään turvallisuuskulttuuria rohkaisemalla työntekijöitään raportoimaan kaikista turvallisuushavainnoistaan viipymättä ja ennakoivasti. Finnair on tehnyt raportointikanavat helposti saavutettaviksi, jotta työntekijät voivat vaivattomasti esittää havaintojaan.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

Osana jatkuvaa turvallisuuden ja turvatoimien edistämistä Finnair huolehtii, että sen henkilöstö on koulutettu ja omaa pätevyyden suorittaa vaadittavat turvallisuustoimenpiteet.

Turvallisuuskäytäntöjen edistämiseksi ja tietoisuuden lisäämiseksi, työntekijöille kohdistettua turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvää viestintää julkaistaan säännöllisesti. Finnair järjesti vuosittaisen Safety & Security -viikon marraskuussa korostaakseen jatkuvien toimenpiteiden merkitystä terveyden ja turvallisuuden takaamisessa. Viikon aikana työntekijöille tarjottiin koulutusta ajankohtaisista teemoista ja mahdollisuutta keskustella sisäisten ja ulkoisten terveys- ja turvallisuusalojen asiantuntijoiden kanssa.

Ihmiskauppa

Finnairin lentohenkilökunta osallistuu pakolliseen koulutukseen, jonka tavoitteena on ihmiskaupan ennalta-ehkäisy. Ihmiskaupan ehkäisemistä käsittelevä verkkokurssi on pakollinen kaikille Finnairin maahuolintatoimintojen vastaaville esihenkilöille maailmanlaajuisesti, sekä kaikille lähtöselvitys-, lähtöportti- ja saapumispalveluiden asiakaspalvelijoille Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Verkkokurssi on kaikkien Finnairin työntekijöiden saatavilla Workday-verkko-oppimisalustan kautta.

Finnair edellyttää, että kaikilla lentoasemilla, joilta sen lentoja operoidaan, on käytössä ihmiskaupan ehkäisemistä koskeva toimintasuunnitelma, jolla varmistetaan, että työntekijät ovat tietoisia menettelytavoista ja yhteyshenkilöistä epäiltyjen tapausten ilmoittamiseksi. Globaalien ihmiskauppatrendien ja kehityssuuntien seuraamiseksi Finnair osallistuu järjestöjen, kuten IATA:n ja Kansainvälisen siirtolaisuusjärjestön (IOM), järjestämiin koulutustilaisuuksiin ja seminaareihin. Finnair tekee jatkuvaa yhteistyötä rajaviranomaisten kanssa torjuakseen ihmiskauppaa ja puuttuakseen epäiltyihin tapauksiin.

S4-5 Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet

Finnair ei ole asettanut julkisia kuluttajiin ja loppukäyttäjiin liittyviä tavoitteita vuoden 2025 raportointikaudelle. Finnair kuitenkin seuraa tiettyjä mittareita, sillä asiakaslähtöisyys on keskeinen osa Finnairin strategiaa.

Seuratakseen toimintaperiaatteidensa ja toimiensa tehokkuutta asiakastyytyväisyyden parantamiseksi, Finnair seuraa jatkuvasti nettosuositteluindeksiä (NPS), joka mittaa asiakastyytyväisyyttä. Arvioidakseen toimintaansa tuotteiden ja palveluiden saavutettavuuden ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi, saavutettavuustyöryhmä seuraa aNPS-lukua, joka on tarkoitettu erityistä apua tarvitsevien matkustajien asiakastyytyväisyyden mittaamiseen. Lisäksi asiakkaiden ja viranomaisten tekemien raporttien määrää syrjintään liittyen seurataan.

Varmistaakseen selkeän ja läpinäkyvän viestinnän hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevista toimistaan Finnair seuraa kuluttajalainsäädännön kehitystä, erityisesti kehittyvää viherväittämiä koskevaa sääntelyä. Finnair on lisäksi avoin sidosryhmiltä saatavalle palautteelle aiheesta.

Asiakashenkilötietojen yksityisyyden varmistamiseksi seurataan ilmoitettujen tietoturvaloukkausten ja -epäilyjen määrää, joiden pohjalta arvioidaan nykyisten varotoimenpiteiden tehokkuutta ja mahdollista tarvetta lisätoimille.

Finnair on asettanut sisäiset turvallisuus- ja suojelutavoitteet niihin liittyvine mittareineen, ja niiden toteutumista seurataan neljännesvuosittain Finnairin lentoturvallisuuden ohjausryhmän toimesta, ja jota johtaa vastuullinen johtaja (Accountable Manager).

Finnairilla ei ole mahdollisuutta seurata ihmiskaupan ehkäisemiseksi toteutettujen toimenpiteiden vaikuttavuutta, koska yksityisyyden suojan vuoksi yhtiölle ei kerrota, olivatko työntekijöiden raportoimat epäillyt tapaukset todellisia ihmiskauppatapauksia. Finnair seuraa kuitenkin työntekijöidensä raportoimien epäiltyjen tapausten määrää ja tyyppiä. Lisäksi Finnair seuraa ihmiskaupan ajankohtaisia kehityssuuntia ja päivittää sisäistä koulutusta, ohjeistuksia ja tietoisuuden lisäämistä niiden mukaisesti, tavoitteenaan tunnistaa mahdolliset ihmiskauppatilanteet tehokkaasti.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

HALLINTOTAPATIEDOT

G1 Liiketoiminnan harjoittaminen

Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli ja asiantuntemus liiketoiminnan harjoittamiseen liittyvissä asioissa on kuvattu kohdassa *ESRS 2 GOV-1 Hallinto-, johto ja valvontaelinten rooli*. Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista liiketoiminnan harjoittamisen yhteydessä löytyy kohdasta *ESRS 2 IRO-1 Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista*.

G1-1 Liiketoiminnan harjoittamista koskevat toimintaperiaatteet ja yrityskulttuuri

Yhtiön toimintaperiaatteet ja yrityskulttuuri

Sisäinen valvonta ja riskienhallinta ovat olennainen osa johdon kokonaisvastuuta varmistaa, että Finnair saavuttaa strategiset tavoitteensa. Tehokkaiden ja toimivien sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien avulla voidaan ehkäistä tavoitteista poikkeamista ja havaita tällaiset tapaukset mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Liiketoiminnan harjoittamisen periaatteet on integroitu johtamisjärjestelmään toimintaperiaatteiden, sääntöjen, menettelytapojen, keskeisten valvontatoimien, sekä näiden toimeenpanon vaatimustenmukaisuuden seurannan kautta.

Finnair on määritellyt ylimmän tason toimintaperiaatteet, joiden kautta yhtiö pyrkii ylläpitämään asianmukaiset sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan rakenteet olennaisilla osa-alueilla. Näiden toimintaperiaatteiden kautta liiketoiminnan harjoittamisen periaatteet on integroitu hallintojärjestelmään. Ylimmän tason toimintaperiaatteita ovat Finnairin eettiset toimintaohjeet sekä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimintaperiaatteet, jotka Finnairin hallitus vahvistaa vuosittain. Toimintaperiaatteet korostavat Finnairin sitoutumista hyvään yrityskulttuuriin, joka perustuu läpinäkyvyyteen, rehellisyyteen ja eettiseen toimintaan. Lisäksi Finnair on määritellyt toimintaperiaatteet tärkeille aihealueille, joita ovat muun muassa lahjonnan ja korruption torjunta, reilu kilpailu, eturistiriitatilanteet, väärinkäytösten paljastajien suojelu, työterveys ja -turvallisuus, ympäristö- ja energiatehokkuus, Finnairin tuotteiden ja palveluiden saavutettavuus, taloudelliset pakotteet, tietohallinto, tietosuoja, tietoturva, päätöksentekovaltuudet, hankinta, liiketoiminnan jatkuvuuden hallinta, työmatkat, tiedonantopolitiikka, sisäpiirivaatimukset, sekä hallituksen monimuotoisuus. Kaikki toimintaperiaatteet, säännöt, menettelytavat ja valvontatoimet ovat osa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan viitekehystä.

Finnairin on eettisissä toimintaohjeissaan sitoutunut kunnioittamaan kansainvälisesti tunnustettuja ihmisoikeuksia, sellaisina kuin ne on määritelty YK:n

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Yrityskulttuuri, väärinkäytösten paljastajien suojelu, korruptio ja lahjonta, sekä yhteiskunnalliset suhteet		
Epäeettinen liiketoiminta ja periaatteiden rikkomiset	**Kielteinen vaikutus**	Eettisten liiketoimintaperiaatteiden rikkominen Finnairin omassa toiminnassa tai sen arvoketjussa voi johtaa epäeettisiin käytäntöihin, lakien ja sääntelyn rikkomiseen ja sidosryhmien epäoikeudenmukaiseen kohteluun. Vaikka riski liiketoimintaperiaatteiden rikkomisesta liittyy ennemmin yksittäistapauksiin kuin laajalle levinneeseen ilmiöön voivat seuraukset vaikuttaa kielteisesti sekä ihmisiin että ympäristöön, rikkomuksen luonteesta riippuen. Riskin lieventämiseksi Finnair sisällyttää hallintojärjestelmäänsä liiketoimintaa koskevia vaatimuksia erilaisten toimintaperiaatteiden ja menettelyjen kautta, ylläpitää tehokasta sisäistä valvontaa ja lisää työntekijöiden tietoisuutta, jotta mahdolliset rikkomukset voidaan ehkäistä, havaita ja korjata.
Riski epäeettisen liiketoiminnan ja periaatteiden rikkomisen aiheuttamasta mainehaitasta	**Riski**	Eettisten liiketoimintaperiaatteiden rikkominen Finnairin omassa toiminnassa tai sen arvoketjussa voi vaikuttaa haitallisesti Finnairin maineeseen ja johtaa sidosryhmien luottamuksen menetykseen, sekä tästä johtuviin taloudellisiin seurauksiin. Taloudelliset seuraukset voivat aiheutua myös oikeudellisista seuraamuksista, rikkomuksen luonteesta riippuen. Riskin lieventämiseksi Finnair soveltaa tehokasta sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan viitekehystä varmistaakseen, että vaatimustenmukaisuus on sisällytetty kiinteäksi osaksi liiketoimintaa.
Hallinto- ja yhteiskuntasuhteiden hallinta	Taloudellinen mahdollisuus	Osallistumalla yhteiskunnalliseen vuoropuheluun Finnair voi edistää strategisia etujaan kotimaisessa, EU:n ja kansainvälisessä sääntely-ympäristössä. Tämä vuorovaikutus tukee yhtiön globaalia kilpailukykyä ja taloudellista vakautta, sekä varmistaa riittävät ja laadukkaat liikenneoikeudet, jotka ovat edellytys Finnairin verkoston liiketoimintamahdollisuuksille nyt ja tulevaisuudessa. Vaikuttamistyönsä kautta Finnair voi myös edesauttaa sellaisia markkinaolosuhteita, jotka mahdollistavat uusia kaupallisia mahdollisuuksia ja lisäävät sen palveluiden kysyntää.
Eläinten hyvinvointi		
Laiton villieläinkauppa	**Kielteinen vaikutus**	Laiton villieläinkauppa voi johtaa luonnon monimuotoisuuden heikentymiseen, ja vaarantaa ekosysteemejä ja uhanalaisia lajeja. Finnairin maailmanlaajuinen lento- ja rahtiverkosto voi tahattomasti mahdollistaa laittoman villieläinkaupan. Finnair pyrkii torjumaan laitonta villieläinkauppaa omassa toiminnassaan sekä yhteistyössä lentoliikennealan toimijoiden kanssa. Finnair torjuu laitonta villieläinkauppaa kouluttamalla asiakas- ja rahtipalveluissa toimivia työntekijöitään, lisäämällä sidosryhmien tietoisuutta aiheesta ja tekemällä yhteistyötä United for Wildlife Transport Taskforce -työryhmän kanssa.
Suhteet tavaran- ja palveluntoimittajiin, mukaan lukien maksukäytännöt		
Ensisijainen kumppani hyvän ja oikeudenmukaisen toimittajasuhteiden hallinnan avulla	**Opportunity**	Finnairin kyky operoida verkostoaan tehokkaasti on olennainen osa sen liiketoimintaa ja arvonluontia. Tämä varmistetaan yhteistyössä Finnairin monien toimittajien ja liikekumppaneiden kanssa. Finnair pyrkii olemaan toimittajiensa ensisijainen kumppani hoitamalla toimittajasuhteitaan järjestelmällisesti ja varmistamalla läpinäkyvät ja täsmälliset maksukäytännöt. Asema nykyisten ja potentiaalisten toimittajien ensisijaisena kumppanina voi johtaa laadukkaaseen ja pitkäaikaiseen yhteistyöhön, hyödyttäen molempia osapuolia keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä.

ihmisoikeuksien yleismaailmallisessa julistuksessa sekä Kansainvälisen työjärjestön (ILO) työelämän perusperiaatteita ja -oikeuksia koskevassa julistuksessa, kaikessa toiminnassaan, ja edellyttää liikekumppaneidensa noudattavan vastaavia periaatteita.

Eettisten toimintaohjeidensa mukaisesti, Finnair kunnioittaa yhdistymis- ja järjestäytymisvapautta sekä oikeutta työehtosopimusneuvotteluihin ja vastustaa kaikkia lapsi- ja pakkotyön muotoja.

Finnairin Ihmisoikeussitoumus ja nykyajan orjuutta ja ihmiskauppaa koskevaan Modern Slavery and Trafficking Statement -seloste, jotka toimitusjohtaja on hyväksynyt, kuvaavat yhtiön sitoutumista YK:n yritystoimintaa ja ihmisoikeuksia koskeviin ohjaaviin

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

periaatteisiin, Kansainvälisen työjärjestön (ILO) työelämän perusperiaatteita ja -oikeuksia koskevaan julistukseen sekä OECD:n monikansallisille yrityksille annettuihin toimintaohjeisiin. Finnair julkaisi tammikuussa 2025 Ihmisoikeussitoumuksensa, jonka sisältö on kuvattu kohdassa *SBM-1 Strategia, liiketoimintamalli ja arvoketju*.

Varmistaakseen henkilöstönsä tietoisuuden ja toimintaperiaatteiden tehokkaan viestinnän, Finnair toteuttaa säännöllisiä tiedotuskampanjoita ja varmistaa, että asiakirjat ovat saatavilla intranetissä. Eettisten toimintaohjeiden -verkkokoulutus on kaikille työntekijöille pakollinen toistuva koulutus, jonka suorittamissykli on kaksi vuotta. Koulutusten suoritusasteita seurataan säännöllisesti. Varmistaakseen liiketoiminnan harjoittamisen periaatteiden toteutumisen hallintojärjestelmässä, Finnair on määrittänyt erityiset prosessit ja avainkontrollit. Finnairin Risk & Compliance -valvontatoiminto vastaa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan viitekehyksiin sisältyvien rakenteiden kehittämisestä ja ylläpidosta, sekä vaatimusten noudattamisen jatkuvasta seurannasta. Sisäisen valvonnan ja riskienhallinta järjestelmien toiminta on kuvattu tarkemmin osiossa *Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä*.

Mekanismit huolenaiheiden tunnistamiseen, ilmoittamiseen ja tutkimiseen

Finnairin työntekijöitä ja sidosryhmiä kannustetaan ilmoittamaan kaikista huolenaiheista, jotka koskevat lakien rikkomista, epäiltyjä petoksia tai väärinkäytöksiä tai muuta epäeettistä käytöstä Finnairin toiminnassa. Finnairilla on huolenaiheista ilmoittamista varten vakiintunut prosessi, joka on kuvattu yhtiön Rules for Compliance Investigations and SpeakUp Reports -asiakirjassa, joka käsittelee väärinkäytösten ilmoittamista ja tutkintaa koskevia toimintaperiaatteita. Finnairin johtoryhmä hyväksyy asiakirjan vuosittain. Kaikkia henkilöitä, jotka epäilevät tai havaitsevat Finnairin eettisten toimintaohjeiden vastaista toimintaa, kannustetaan tekemään ilmoitus seuraavien raportointikanavien välityksellä, aiheesta riippuen: SpeakUp-kanavan kautta ilmoitetaan epäillyistä lainrikkomuksista, petoksista tai väärinkäytöksistä tai muusta epäeettisestä toiminnasta; tietosuojaan liittyvistä tietoturvaloukkauksista tai kysymyksistä ilmoitetaan sähköpostitse osoitteeseen privacy@finnair.com; työturvallisuuteen liittyvistä asioista ilmoitetaan BSafe-järjestelmään; lentoturvallisuuteen liittyvistä asioista ilmoitetaan QPulse-järjestelmään.

SpeakUp-kanava mahdollistaa anonyymin raportoinnin sekä Finnairin omille työntekijöille, että ulkoisille sidosryhmille. Linkki raportointikanavalle on saatavilla Finnairin intranetin etusivulla sekä yhtiön verkkosivulla. Finnairin Risk & Compliance -valvontatoiminto, joka raportoi hallituksen tarkastusvaliokunnalle, vastaanottaa, käsittelee ja tutkii ilmoitukset. Vain Finnairin nimeämillä henkilöillä on pääsy ilmoituskanavan kautta tehtyihin ilmoituksiin. Tutkintaprosessissa noudatetaan oikeudenmukaisuuden, luottamuksellisuuden ja johdonmukaisuuden periaatteita. Finnair noudattaa ilmoittajansuojelulain mukaisia suojatoimia eikä eettisten toimintaohjeidensa mukaisesti suvaitse vastatoimia sellaista henkilöä kohtaan, joka ilmoittaa epäillystä rikkomuksesta vilpittömässä mielessä.

Risk & Compliance -valvontatoiminnon varatoimitusjohtaja arvioi järjestelmän kautta saamansa ilmoituksen sisältämät tiedot ja käynnistää tutkintaprosessin. Valvontatoiminnon vastuulla on varmistaa, että kaikki ilmoitetut tapaukset käsitellään puolueettomasti ja dokumentoidaan asianmukaisesti. Tutkinta voidaan toteuttaa yhteistyössä Safety & Compliance -valvontatoiminnosta tai sisäisestä tarkastuksesta nimettyjen henkilöiden kanssa. Finnairin sitoumus hyvittää sellaiset haitalliset ihmisoikeusvaikutukset, jotka se on aiheuttanut tai joihin se on myötävaikuttanut, on kuvattu yhtiön Ihmisoikeussitoumuksessa.

Eläinten hyvinvointi

Osana ympäristö- ja energiatehokkuuspolitiikkaansa Finnairilla on nollatoleranssi laittoman villieläinkaupan suhteen. Finnair on allekirjoittanut United for Wildlifen Transport Taskforce Buckingham Palace Declaration -julistuksen ja pyrkii lisäämään aiheeseen liittyvää tietoisuutta eri sidosryhmien keskuudessa. Matkustajien ja rahdin parissa työskenteleville työntekijöille järjestetään koulutusta, joka auttaa tunnistamaan ja puuttumaan tilanteisiin, joissa laitonta villieläinkauppaa epäillään. Vuonna 2025 koulutusta järjestettiin kaikille uusille matkustamohenkilökunnan työntekijöille ja cargo-yhteistyökumppaneille, kuten rahtipalveluiden työntekijöille ja myyntiedustajille. Laittoman villieläinkaupan ehkäisy on myös osa toistuvaa koulutusta Finnairin maapalveluiden työntekijöille. Finnair on käynyt myös keskusteluja tulliviranomaisten kanssa laittoman villieläinkaupan ehkäisemisestä. Finnair on kieltänyt uhanalaisista lajeista tai niiden osista peräisin olevien metsästys- tai matkamuistojen kuljettamisen

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

rahtiverkostossaan, sekä kädellisten ja koiraeläinten kuljettamisen laboratorio- ja koe-eläinkäyttöön tai muihin hyväksikäyttötarkoituksiin.

G1-2 Suhteet toimittajiin

Finnair sitoutuu hankintapolitiikassaan nopeaan laskujen käsittelyyn ja täsmällisiin maksuihin toimittajille. Maksujen myöhästymistä ehkäistään tehokkaalla hankinnasta maksuun -prosessilla (purchase-to-pay), sähköisellä laskutuksella ja jatkuvalla suorituskyvyn seurannalla. Samaa prosessia sovelletaan kaikkiin toimittajiin, myös pk-yrityksiin.

Finnairin toimittajasuhteita ja -yhteistyötä hallinnoidaan järjestelmällisesti. Toimittajasuhteiden hallinnan (Supplier Relationship Management, SRM) ja toimittajariskien hallinnan viitekehykset määrittävät yhteistyön periaatteet. Finnair valvoo tehostetusti strategisia- ja avaintoimittajiaan, jotka muodostavat 40 % Finnairin ostoista, käyttämällä monipuolisia yhteistyömenettelyjä korkeatasoisen seurannan takaamiseksi.

Finnair huomioi toimitusketjun riskien ehkäisemisen tarjouspyyntövaiheessa, sekä toimittajien perehdyttämisessä. Vastuullisuuteen ja vaatimusten-mukaisuuteen liittyvät valintakriteerit sisältyvät tarjouspyyntövaiheeseen. Toimittajaan kohdistuvat talouspakotteet ja toimittajan taloudellinen tila arvioidaan osana Know Your Counterparty -menettelyä (KYC). Finnair edellyttää, että kaikki Finnairin hankintasopimuksen alaiset toimittajat noudattavat Finnairin toimittajien eettisiä toimintaohjeita (Supplier Code of Conduct) toimittaessaan tavaroita ja palveluja. Vaihtoehtoisesti, toimittaja voi esittää kirjallisen sitoumuksen omista vastaavista eettisistä ohjeistaan tai julkisista toimintaperiaatteistaan, mikäli ne täyttävät Finnairin toimittajien eettisten toimintaohjeiden asettamat standardit. Tarjouspyyntövaiheessa toimittajien tulee täyttää vastuullisuuskysely, joka kattaa ympäristöön liittyvät ja yhteiskunnalliset näkökohdat, kuten toimittajan ympäristökäytännöt, sitoutumisen ilmastonmuutoksen hillintään, sekä terveys- ja turvallisuusasioiden hallinnan.

Toimitusketjun vastuullisuusriskejä seurataan ja hallitaan jatkuvasti toimitusketjun riskienhallintaprosessin avulla, joka otettiin käyttöön vuoden 2025 aikana. Vuonna 2025 Finnair otti käyttöön tekoälyavusteisen riskienhallintatyökalun, joka tukee riskienhallintaa vastuullisuuden, häiriöiden sekä taloudellisten ja oikeudellisten riskien osa-alueilla. Työkalu täydentää Finnairin toimittajariskien hallinnan viitekehystä, joka kattaa erinäisiä strategiaan, talouteen, liiketoimintaan, liiketoiminnan jatkuvuuteen, laatuun, turvallisuuteen, vaatimustenmukaisuuteen ja tietoturvaan liittyviä riskejä. Finnair suorittaa myös toimittaja-arviointeja, toimipaikkakäyntejä ja auditointeja keskittyen erityisesti korkean riskin maissa sijaitseviin toimittajiin. Lisätietoja löytyy kohdasta *S2 Arvoketjun työntekijät*.

G1-3 Korruption ja lahjonnan ehkäiseminen ja havaitseminen

Korruption ja lahjonnan ehkäiseminen, havaitseminen ja torjuminen

Finnairilla on nollatoleranssi lahjonnan ja korruption suhteen. Tätä korostetaan sekä Finnairin eettisissä toimintaohjeissa että asiakirjassa, joka on laadittu korruptiota tai lahjontaa koskevien tapausten ehkäisemiseksi, havaitsemiseksi ja käsittelemiseksi. Eettisiä toimintaohjeita käsittelevä verkkokoulutus on pakollinen ja toistuva koulutusmoduuli kaikille Finnairin työntekijöille ja suorittaneiden määrää seurataan säännöllisesti. Vuoden 2025 lopussa verkkokoulutusmoduuli kattoi 100 % riskitoiminnoista.

Toiminnot, jotka osallistuvat kriittisiin rahoitustoimiin ja yhteydenpitoon ulkoisten sidosryhmien kanssa, saattavat olla alttiimpia korruptio- ja lahjontariskeille. Tällaisia toimintoja ovat hankinta, laivaston hallinnointi, asiakassitouttaminen, myynti ja markkinointi, kumppanuudet ja allianssiyhteistyö, sekä suhteet valtionhallintoon ja instituutioihin. Finnair priorisoi korruption ja lahjonnan vastaisten toimenpiteiden toteuttamista näissä toiminnoissa, lieventääkseen riskejä sekä varmistaakseen tiukimpien mahdollisten rehellisyyttä ja vaatimustenmukaisuutta koskevien standardien noudattamisen. Korruptio- ja lahjontariskien ehkäisemiseen ja havaitsemiseen liittyvät avainkontrollit on määritelty ja sisällytetty asiaankuuluviin prosesseihin. Finnairin sponsorointia, lahjoituksia, liikelahjoja ja viihdettä koskevia toimintaperiaatteita valvotaan jatkuvasti.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2025
Rahoitusasema ja investoinnit
Laivasto
Strategia
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät ja ohjeistus
Katsauskauden jälkeiset tapahtumat
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Finnair edellyttää liiketoimintakumppaniensa ja toimittajiensa, näiden työskennellessä Finnairille, noudattavan samoja toimintaperiaatteita kuten määritelty Finnairin eettisissä toimintaohjeissa. Ennen liiketoimintasitoumusten tekemistä Finnair toteuttaa Know Your Counterparty (KYC) -menettelyn, joka sisältää mahdollisen kumppanin tai toimittajan seulonnan esimerkiksi kaupallisten pakotteiden tai mahdollisten poliittisesti vaikutusvaltaisten henkilöiden (Politically Exposed Person, PEP) tai julkisten viranhaltijoiden varalta.

Kaupallinen hallinto on keskitetty Finnairin pääkonttoriin. Finnairin edustustot ulkomailla eivät ole erillisiä oikeushenkilöitä vaan Finnair Oyj:n sivukonttoreita, joten maksuja hallinnoi pääosin pääkonttorin varainhallinnan-toiminto. Korruptio- tai lahjontaepäilyjen tutkinta suoritetaan Rules for Compliance Investigations and SpeakUp Reports -asiakirjassa kuvattujen sääntöjen mukaisesti. Risk & Compliance -valvontatoiminto, jolla on suora raportointiyhteys hallituksen tarkastusvaliokuntaan, vastaanottaa, käsittelee ja tutkii ilmoitukset.

G1-4 Korruptio- tai lahjontatapaukset

Vuonna 2025 SpeakUp -ilmoituskanavan kautta tehtiin 28 ilmoitusta (2024: 30 ilmoitusta). Lisäksi yksi tapaus ilmoitettiin sähköpostitse suoraan Risk & Compliance -valvontatoiminnolle (2024: 0). Finnairin tietoon ei tullut epäiltyjä tai vahvistettuja korruptio- tai lahjontatapauksia vuonna 2025, eikä näitä koskevien lakien rikkomisesta annettu tuomioita tai sakkoja. Kaikista vastaanotetuista raporteista koostetaan anonymisoitu yhteenveto hallituksen tarkastusvaliokunnalle.

G1-5 Poliittinen vaikuttaminen ja lobbaustoiminta

Kansainvälinen ilmailu on erittäin säännelty toimiala, jossa valtioilla on ratkaiseva rooli. Seuratakseen toimintaympäristönsä poliittisia ja sääntelyyn liittyviä kehityskulkuja Finnair käy säännöllistä vuoropuhelua hallitusten, EU-instituutioiden, ammattiliittojen ja muiden olennaisten sidosryhmien kanssa. Verkostoyhtiönä aktiivinen vuoropuhelu keskeisten kotimaisten, EU-tason ja globaalien sidosryhmien kanssa on välttämätöntä markkinoille pääsyn ja tarvittavien liikenneoikeuksien turvaamiseksi.

Finnairin vaikuttamistoimintaa toteutetaan organisaatiorajat ylittävästi. Toimintaa tukee kolmen henkilön (3 FTE) Public Affairs -tiimi, joka koordinoi ja toteuttaa yhtiön vaikuttamistoimintaa ja raportoi työstään toimitusjohtajalle.

Finnair tekee tiivistä yhteistyötä alan keskeisten järjestöjen kanssa. Finnair on Airlines for Europe -yhdistyksen (A4E) ja Kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) jäsen, ja kuuluu useisiin kotimaisiin matkailualan järjestöihin. Finnair on kannattanut uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) saatavuuden ja kohtuuhintaisuuden parantamista, keskittyen keskeisiin säännöksiin, kuten ReFuelEU Aviation -asetukseen, EU:n päästökauppajärjestelmään ja Energy Transition Taxation Directive -direktiiviin. Finnair tukee lentoliikenteen energiasiirtymää, korostaen samalla tarvetta riittäville tukimekanismeille lentoyhtiöiden kilpailukyvyn ylläpitämiseksi, ja siirtymän taloudellisen kannattavuuden varmistamiseksi. Lisäksi Finnair on osallistunut vuoropuheluun matkustajien avustamista ja hyvityksiä lentohäiriötilanteissa koskevan asetuksen (EC) N:o 261/2004 tarkistuksen osalta, edistäen tasapainoista lähestymistapaa matkustajien oikeuksien ja lentoyhtiöiden velvollisuuksien välillä.

Eettisten toimintaohjeittensa mukaisesti Finnair ei tee lahjoituksia tai muulla tavalla tue poliittisia puolueita tai muita järjestöjä tai henkilöitä, mitkä kuuluvat poliittiseen järjestelmään. Vuonna 2025 Finnair ei ole tehnyt lahjoituksia poliittiseen tarkoitukseen. Finnair raportoi vaikuttamistoiminnastaan Suomen avoimuusrekisteriin, rekisteriä koskevien lainsäädännön ja ohjeiden mukaisesti, rekisterinumerolla 0108023-3. Finnair on rekisteröity EU:n avoimuusrekisteriin rekisterinumerolla 419027043263-15.

Finnair ei ole määrittänyt ESR-standardien mukaisia mittareita tai tavoitteita tämän aiheen osalta.

G1-6 Maksukäytännöt

Finnairin vakiomaksuehto on 60 päivää netto, kuten Finnair-konsernin vakiomuotoisissa hankintasopimusehdoissa on määritelty. Pienten ja keskisuurten toimittajien osalta maksuehdoista voidaan sopia tapauskohtaisesti. 98,01 % laskuista maksettiin 60 päivän kuluessa ja raportointikauden aikana laskujen keskimääräinen maksuaika oli 28 päivää.

Vuonna 2025 Finnairilla ei ollut vireillä oikeudenkäyntejä maksuviivästysten vuoksi.

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Tilinpäätös

Tilinpäätös

Miten lukea Finnairin tilinpäätöstä?
Finnair on pyrkinyt helpottamaan tilinpäätöksen lukemista ja parantamaan tilinpäätöksesta 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.

! Keskeiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitetty niitä koskevan liitetiedon yhteydessä, ja erotettu merkillä !.

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

Tämä Taloudellinen tieto 2025 ei ole ESEF-asetuksen (European Single Electronic Format) mukainen xHTML-asiakirja. ESEF-sääntelyn mukainen Taloudellinen tieto 2025 on saatavilla osoitteesta **https://investors.finnair.com/fi**.

152 Konsernin tuloslaskelma
152 Konsernin laaja tuloslaskelma
153 Konsernin tase
154 Konsernin rahavirtalaskelma
155 Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

156 Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
156 Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet
156 Konsernin perustiedot
156 Laatimisperusta
156 Tuloslaskelman ja taseen esittäminen
156 Keskeiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät
157 Ilmastoliitännäiset seikat konsernitilinpäätöksessä
157 Muutokset laadintaperiaatteissa

158 1 Liiketulos
158 1.1 Segmentti-informaatio
158 1.2 Liiketoiminnan tuotot
158 1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain
159 1.2.2 Liikevaihto valuutoissa
159 1.2.3 Myyntiin liittyvät saamiset
159 1.2.4 Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot
159 1.2.5 Liiketoiminnan muut tuotot
160 1.3 Liiketoiminnan kulut
160 1.3.1 Liiketoiminnan kulut valuutoissa
160 1.3.2 Matkustaja- ja maapalvelut
160 1.3.3 Kiinteistö-, IT- ja muut kulut
160 1.3.4 Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat
160 1.3.5 Muut velat
161 1.3.6 Varaukset
161 1.3.7 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät
162 1.3.8 Palkitseminen
162 1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut
164 1.3.8.2 Eläkkeet

167 2 Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
167 2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus
169 2.2 Vuokrasopimukset
171 2.3 Poistot ja arvonalentumiset

172 3 Pääomarakenne ja rahoituskulut
172 3.1 Rahoitustuotot ja -kulut
173 3.2 Rahoitusvarat
173 3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat
173 3.2.2 Rahavarat
173 3.3 Rahoitusvelat
176 3.4 Vastuusitoumukset
176 3.5 Rahoitusriskien hallinta
179 3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu
180 3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus
180 3.8 Johdannaiset
182 3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

184 4 Konsolidointi
184 4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet
184 4.2 Tytäryhtiöt
184 4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot
184 4.4 Osuudet yhteisyrityksissä
184 4.5 Lähipiiritapahtumat

185 5 Muut liitetiedot
185 5.1 Tuloverot
187 5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit
187 5.3 Tilinpäätöspäivän jälkeiset tapahtumat

188 6 Emoyhtiön tilinpäätös

200 Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta

201 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 pääomanpalautuksesta

Tilintarkastuskertomus

Konsernin tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2025	2024
Liikevaihto	1.1, 1.2	**3 106,2**	**3 048,8**
Liiketoiminnan muut tuotot		123,8	140,0
Liiketoiminnan kulut			
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	1.3.8	-568,1	-559,5
Polttoainekulut		-879,0	-894,4
Kapasiteettivuokrat		-142,2	-111,7
Lentokaluston huoltokulut		-212,1	-223,0
Liikennöimismaksut		-318,2	-270,6
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-129,0	-123,0
Matkustaja- ja maapalvelut	1.3.2	-459,7	-440,3
Poistot ja arvonalentumiset	2.3	-343,7	-330,3
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	1.3.3	-113,7	-121,7
Liiketulos		**64,2**	**114,2**
Rahoitustuotot	3.1	23,7	44,9
Rahoituskulut	3.1	-81,9	-107,2
Kurssivoitot ja -tappiot	3.1	17,3	-5,8
Tulos ennen veroja		**23,3**	**46,1**
Tuloverot	5.1	-5,0	-9,1
Kauden tulos		**18,4**	**37,0**
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		18,4	37,0
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa			
Laimentamaton osakekohtainen tulos	3.9	0,09	0,18
Laimennettu osakekohtainen tulos	3.9	0,09	0,18

Konsernin laaja tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2025	2024
Kauden tulos		**18,4**	**37,0**
Muut laajan tuloksen erät			
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi			
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos		-6,3	3,8
Verovaikutus		1,3	-0,8
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi			
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	1.3.8.2	23,3	12,6
Verovaikutus		-4,7	-2,5
Muut laajan tuloksen erät yhteensä		**13,6**	**13,2**
Kauden laaja tulos		**32,0**	**50,1**
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		32,0	50,1

Työtaistelutoimet värittivät tilikautta 2025
Tilikauden 2025 liiketulos laski vertailukaudesta erityisesti työtaistelutoimien negatiivisten vaikutusten takia. Kannattavuutta rasittivat myös EU:ssa käyttöön otetun uusiutuvan lentopolttoaineen jakeluvelvoitteen aiheuttamat lisäkustannukset sekä kasvaneet navigointi- ja laskeutumishinnat. Liiketulosta heikensi lisäksi vertailukauden tapaan Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittainen palautus. Tilikauden 2025 tulos oli edelleen voitollinen.

= 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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Konsernin tase

Milj. euroa	Liite	2025	2024
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Laivasto	2.1	1 185,2	1 220,8
Käyttöoikeuslaivasto	2.2	513,7	636,2
Laivasto yhteensä		1 698,9	1 857,0
Muu käyttöomaisuus	2.1	145,8	141,2
Muu käyttöoikeusomaisuus	2.2	131,5	143,9
Muu käyttöomaisuus yhteensä		277,3	285,0
Eläkesaamiset	1.3.8.2	94,4	95,0
Muut pitkäaikaiset varat		62,6	59,8
Laskennalliset verosaamiset	5.1	213,3	221,7
Pitkäaikaiset varat yhteensä		**2 346,5**	**2 518,6**
Lyhytaikaiset varat			
Myyntiin liittyvät saamiset	1.2.3	155,7	165,1
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat	1.3.4	89,1	86,8
Johdannaisinstrumentit	3.8	32,2	66,5
Muut rahoitusvarat	3.2.1	531,4	664,9
Rahat ja pankkisaamiset	3.2.2	529,6	219,1
Lyhytaikaiset varat yhteensä		**1 338,0**	**1 202,4**
Myytävänä olevat omaisuuserät		2,4	-
Varat yhteensä		**3 686,9**	**3 721,0**

Milj. euroa	Liite	2025	2024
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Muu oma pääoma		561,3	551,7
Oma pääoma yhteensä		**636,7**	**627,1**
Pitkäaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	2.2, 3.3	632,3	839,7
Muut korolliset velat	3.3	968,6	735,4
Eläkevelvoitteet	1.3.8.2	0,3	0,6
Varaukset ja muut velat	1.3.6	86,3	122,0
Pitkäaikaiset velat yhteensä		**1 687,5**	**1 697,7**
Lyhytaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	2.2, 3.3	130,4	164,6
Muut korolliset velat	3.3	51,5	125,4
Varaukset	1.3.6	8,4	31,3
Ostovelat		87,6	58,9
Johdannaisinstrumentit	3.8	74,5	62,6
Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	1.2.4	714,8	658,9
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	1.3.8.1	129,7	112,8
Muut velat	1.3.5	165,7	181,5
Lyhytaikaiset velat yhteensä		**1 362,7**	**1 396,2**
Velat yhteensä		**3 050,2**	**3 093,9**
Oma pääoma ja velat yhteensä		**3 686,9**	**3 721,0**

Finnair investoi laivastoon ja laski liikkeelle vakuudettoman joukkovelkakirjalainan
Finnair osti tilikauden 2025 aikana neljä aiemmin vuokralle ottamaansa A321-lentokonetta, mikä näkyy käyttöoikeuslaivaston arvon merkittävämpänä pienenemisenä. Takaisinmaksujen ja valuuttakurssioikaisujen lisäksi vuokrasopimusten suunniteltua aikaisempi päättäminen näkyi myös vuokrasopimusvelkojen laskuna. Muiden pitkäaikaisten korollisten velkojen kasvu johtui liikkeeseen lasketusta luottoluokitetusta, vakuudettomasta joukkovelkakirjalainasta. 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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Konsernin rahavirtalaskelma

Milj. euroa	2025	2024
Liiketoiminnan rahavirta		
Tulos ennen veroja	23,3	46,1
Poistot ja arvonalentumiset	343,7	330,3
Rahoitustuotot ja -kulut	40,9	68,1
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-14,6	-12,0
Varausten muutos	-22,9	8,4
Työsuhde-etuudet	26,8	49,3
Muut oikaisut	0,1	-3,1
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	4,0	54,7
Myynti- ja muiden saamisten muutos**	9,2	46,7
Vaihto-omaisuuden muutos	-3,4	-2,8
Osto- ja muiden velkojen muutos	86,2	119,8
Käyttöpääoman muutos	92,1	163,7
Maksetut rahoituskulut, netto	-87,4	-38,0
Maksetut tuloverot	-0,1	-0,1
Liiketoiminnan nettorahavirta	**401,9**	**612,7**
Investointien rahavirta		
Investoinnit laivastoon***	-193,3	-222,8
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-15,7	-10,8
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	8,3	0,0
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,4	0,4
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	-21,4	4,1
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos**	0,1	-57,3
Investointien nettorahavirta	**-221,7**	**-286,4**
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen nostot	297,0	495,7
Lainojen takaisinmaksut	-121,5	-705,6
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-150,4	-170,3
Osakeantikulut	-	-9,8
Maksettu pääomanpalautus	-22,5	-
Rahoituksen nettorahavirta	**2,6**	**-390,0**
Rahavirtojen muutos	**182,8**	**-63,7**
Rahavarat tilikauden alussa	643,8	707,5
Rahavirtojen muutos	182,8	-63,7
Rahavarat kauden lopussa*	**826,7**	**643,8**

*** Rahavarat**

Milj. euroa	2025	2024
Muut rahoitusvarat	531,4	664,9
Rahat ja pankkisaamiset	529,6	219,1
Kassavarat	**1 061,0**	**884,0**
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-234,3	-240,2
Rahavarat	**826,7**	**643,8**

** Lentolippujen myynnistä kertyneihin käteisvaroihin liittyvät luottokorttimaksujen pidätykset, jotka ovat luottokorttimaksuvälittäjien hallussa, luokiteltiin uudelleen muista lyhytaikaisista varoista muihin pitkäaikaisiin varoihin vuoden 2024 aikana. Tämä aiheutti suurimman osan positiivisesta vaikutuksesta myynti- ja muiden saamisten muutoksessa ja negatiivisesta vaikutuksesta muiden pitkäaikaisten varojen muutoksessa.

*** Joulukuussa 2024 vastaanotettu, ECA-rahoitettu (Export Credit Agency) A350-lentokone ei sisälly investointien rahavirtaan, sillä koneen hankintaan liittynyt rahavirta ei kulkenut Finnairin kautta, vaan hankinnan rahoittajalta Airbusille. Lisätietoja löytyy liitetiedosta 3.3 Rahoitusvelat.

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

Liiketoiminnan rahavirta laski, positiivinen rahavirtojen muutos liikkeeseen lasketun joukkovelkakirjalainan ansiosta
Tilikauden aikainen liiketoiminnan nettorahavirta laski vertailukaudesta erityisesti käyttöpääoman muutosten, pienempien maksuja sisältämättömien liiketapahtumien ja suurempien maksettujen nettorahoituskulujen seurauksena. Yli puolet investoinneista laivastoon liittyi neljään tilikauden aikana ostettuun A321-vuokralentokoneeseen. Rahoituksen nettorahavirta oli positiivinen liikkeeseen lasketun luottoluokitetun, vakuudettoman joukkovelkakirjalainan ansiosta. 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 pääomanpalautuksesta
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 voittovarat	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2025	**75,4**	**168,1**	**61,8**	**1 325,0**	**-1 003,3**	**627,1**
Kauden tulos	**-**	**-**	**-**	**-**	**18,4**	**18,4**
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	-5,0	-	-	-5,0
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	18,7	-	-	18,7
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	**13,6**	-	**-**	**13,6**
Kauden laaja tulos	-	-	**13,6**	-	**18,4**	**32,0**
Pääomanpalautus	-	-	-	-22,5	-	-22,5
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	0,1	-	0,1
Oma pääoma 31.12.2025	**75,4**	**168,1**	**75,4**	**1 302,6**	**-984,9**	**636,7**

Milj. euroa	Osakepääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarat	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2024	**75,4**	**168,1**	**48,6**	**1 325,0**	**-1 040,2**	**577,0**
Kauden tulos	**-**	**-**	**-**	**-**	**37,0**	**37,0**
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	3,1	-	-	3,1
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	10,1	-	-	10,1
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	**13,2**	-	**-**	**13,2**
Kauden laaja tulos	-	-	**13,2**	-	**37,0**	**50,1**
Osakeantikulut	-	-	-	-0,1	-	-0,1
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	0,1	-	0,1
Oma pääoma 31.12.2024	**75,4**	**168,1**	**61,8**	**1 325,0**	**-1 003,3**	**627,1**

Oma pääoma kasvoi vertailukaudesta
Konsernin oma pääoma kasvoi vertailukaudesta voitollisen kauden tuloksen ja muiden laajan tuloksen erien kasvun ansiosta.

= 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 pääomanpalautuksesta
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	Liitenro	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
Omaisuuserien 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.-31.12.2025 julkistettavaksi 25.2.2026. Suomen osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajilla on mahdollisuus hyväksyä tai hylätä tilinpäätös varsinaisessa yhtiökokouksessa, joka pidetään tilinpäätöksen julkistamisen jälkeen.

Laatimisperusta

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätös 2025 on laadittu Euroopan unionissa hyväksyttyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, IFRS) mukaisesti ja sitä laadittaessa on noudatettu 31.12.2025 voimassaolevia IAS- ja IFRS -standardeja sekä SIC- ja IFRIC -tulkintoja. Konsernitilinpäätöksen liitetiedot ovat myös suomalaisen kirjanpito- ja yhteisölainsäädännön mukaiset. Tilikaudella käyttöön otettuja sekä tulevilla kausilla käyttöön otettavien laadintaperiaatteiden muutoksia on kuvattu alempana osioissa Muutokset laadintaperiaatteissa.

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 2025 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 olettamat pohjautuvat aikaisempaan kokemukseen ja johdon parhaaseen näkemykseen tulevaisuuden tapahtumista ja muista olettamuksista, joiden uskotaan olevan olosuhteet huomioon ottaen perusteltuja. Arvioita ja olettamia arvioidaan jatkuvasti ja mahdolliset muutokset kirjataan sillä tilikaudella, jonka aikana arvioita tai olettamuksia muutetaan.

Finnairin johto on pyrkinyt tilinpäätöspäivän parhaimpaan tietämykseensä perustuen ottamaan liiketoimintaympäristöön liittyvät riskit ja mahdollisuudet huomioon arvioissaan ja olettamuksissaan. Tilinpäätöshetkellä kansainväliset konfliktit, maailmanpoliittinen epävakaus ja kauppasotien uhka aiheuttavat epävarmuutta Finnairin toimintaympäristöön. 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.

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

! = Keskeiset tilinpäätösarviot

! 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. !

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. Lokakuussa 2024 Finnair päivitti ilmastotavoitteensa ja asetti uuden tieteeseen perustuvan tavoitteen vähentää päästöintensiteettiään (CO_2e/RTK) 34,5 prosentilla vuoteen 2033 mennessä vuoden 2023 tasosta. Tavoitteen on vahvistanut Science Based Targets -aloite (SBTi). Tavoite tarkoittaa noin 13 prosentin vähennystä absoluuttisissa hiilidioksidipäästöissä asetettujen muuttujien mukaisesti ajanjakson aikana. SBTi-tavoitteen asettamisen yhteydessä Finnair päätti sovittaa pitkän aikavälin ilmastotavoitteensa yhteen alan yhteisen tavoitteen kanssa, joka on saavuttaa nettonollahiilipäästöt vuoteen 2050 mennessä. Finnairin ilmastoliitännäisistä tavoitteista kerrotaan tarkemmin Hallituksen toimintakertomuksessa.

Finnair arvioi ilmastoliitännäisten kustannusten jatkavan kasvuaan 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 jakaminen loppuu vuonna 2026. Alkuvaiheen vähimmäisvaatimus kestävän polttoaineen 2 prosentin sekoituskiintiöstä Euroopan Unionin alueella astui voimaan vuonna 2025, vuonna 2030 se kasvaa 6 prosenttiin ja sitä on tarkoitus kasvattaa portaittain 70 prosenttiin vuoteen 2050 mennessä. Uusi lainsäädäntö aiheuttaa 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, matkustajatuottoihin 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

Tilikaudella 2025 voimaan tulleet muutokset IFRS-standardeissa ja IFRIC-tulkinnoissa ovat käsittäneet lähinnä muutoksia tai tarkennuksia voimassaoleviin standardeihin, eikä niillä ole ollut olennaista vaikutusta Finnairin konsernitilinpäätökseen.

IFRS 18 Tilinpäätöksen esittämistapa ja tilinpäätöksessä esitettävät tiedot -standardi julkaistiin huhtikuussa 2024. Sitä on sovellettava 1.1.2027 tai sen jälkeen alkavilla tilikausilla, mutta sen aikaisempi soveltaminen on sallittua. IFRS 18 korvaa IAS 1 Tilinpäätöksen esittäminen -standardin. IFRS 18 sisältää muun muassa uusia vaatimuksia määrättyjen välisummien esittämisestä tuloslaskelmalla ja johdon määrittelemiä tuloksellisuutta kuvaavia lukuja (MPM) koskevien tietojen antamisesta sekä uusia esitettävien tietojen yhdistämisen ja erittelemisen periaatteita. Lisäksi IFRS 18:lla tehdään useita seurannaismuutoksia muihin tilinpäätösstandardeihin, kuten IAS 7 Rahavirtalaskelmat -standardiin ja IAS 8 Tilinpäätöksen laatimisperiaatteet, kirjanpidollisten arvioiden muutokset ja virheet -standardiin. Tilikauden 2025 aikana Finnair selvitti tarkemmin, millaisia vaikutuksia IFRS 18 -standardilla on sen konsernitilinpäätökseen ja näiden selvitysten perusteella yhtiö arvioi, että vaikutukset tulevat olemaan suhteellisen pieniä. Vuoden 2026 aikana Finnair valmistautuu IFRS 18:n soveltamiseen 1.1.2027 alkavalla tilikaudella.

Tilinpäätöshetkellä tiedossa olevat muut julkaistut standardit, jotka ovat voimassa 1.1.2026 tai sen jälkeen, sisältävät pääosin muutoksia tai parannuksia nykyisiin standardeihin, joilla ei odoteta olevan olennaista vaikutusta Finnairin konsernitilinpäätökseen.

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

i = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet
! = Keskeiset tilinpäätösarviot

1 Liiketulos

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

1.1 Segmentti-informaatio

A Segmenttiraportointi
Finnairin johtoryhmä on IFRS 8 Segmenttiraportointi -standardin määritelmän mukainen konsernin ylin operatiivinen päätöksentekijä. Toimintosegmentit raportoidaan tavalla, joka on yhdenmukainen ylimmälle operatiiviselle päätöksentekijälle toimitettavan sisäisen raportoinnin kanssa. Raportoitavat segmentit perustuvat konsernin liiketoiminnalliseen segmenttijakoon. Johtoryhmä tarkastelee liiketoimintaa yhtenä toiminnallisena segmenttinä, joka on lentoliikenne, minkä vuoksi erillisiä raportoitavia segmenttejä ei ole. A

Liikevaihdon tuotekohtainen ja maantieteellinen jakauma on esitetty liitetiedossa 1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain. 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 operoima laivasto on pääosin Finnairin suomalaisen tytäryhtiön omistama ja vuokraama, ja sitä operoidaan joustavasti eri maantieteellisillä alueilla. Laivaston omistuksesta ja hallinnoinnista on kerrottu toimintakertomuksen Laivasto-osiossa.

Finnair kuljetti tilikauden aikana 11,9 miljoonaa matkustajaa (11,7), mikä oli 2,0 prosenttia enemmän vuoteen 2024 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 ennakkoon 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 Avios-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 määrityksessä otetaan huomioon pisteillä hankittavien palveluiden ja tuotteiden käypä arvo sekä pisteillä tehtyjen hankintojen kohdistuminen eri palvelu- ja tuoteryhmille. Lisäksi käyvän arvon määrityksessä huomioidaan pisteiden vanhentuminen. Velkaa puretaan, kun pisteitä käytetään tai ne vanhentuvat.

Viivästyksistä tai peruutuksista johtuvat korvaukset ovat muuttuvaa kauppahintaa ja ne käsitellään liikevaihdon oikaisueränä.

Lisämyyntituotot koostuvat lentolippuun liitännäisten palveluiden, kuten lisämatkatavaramaksuista ja istumapaikkojen ennakkovarauksista kertyvistä tuotoista sekä erilaisista palvelumaksuista. Palvelu tuloutetaan, kun lento liikenneohjelman mukaisesti lennetään, koska niiden ei katsota muodostavan erillistä tuloutusstandardin alaista suoritevelvoitetta.

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 määriin. 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

! 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. Pisteen käypä arvo määritellään jakamalla piste ensin mahdollisille käyttökohteille historiallisen asiakaskäyttäytymisen mukaisesti, minkä jälkeen kullekin käyttökohteelle määritetään käypä arvo. Finnair Plus -velka muodostuu asiakkaiden ansaitsemasta pisteiden kokonaismäärästä vähennettynä pisteiden arvioidulla vanhenemisolettamalla. Nämä pisteet arvostetaan käypään arvoon yllä kuvatun mukaisesti, ja tulos kirjataan taseeseen velaksi. !

1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

2025

Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdista-maton	Yhteensä	Osuus, % liikevaihdosta tuotteittain
Matkustajatuotot	888,0	252,2	1 092,4	80,9	168,5	-36,2	**2 445,8**	78,7
Lisämyynti	41,3	13,1	69,8	2,1	8,1	66,1	**200,4**	6,5
Rahti	136,0	30,9	29,0	3,0	0,5	5,7	**205,1**	6,6
Matkapalvelut	28,8	0,9	221,8	3,5	-	-0,2	**254,8**	8,2
Yhteensä	**1 094,1**	**297,1**	**1 413,0**	**89,5**	**177,1**	**35,3**	**3 106,2**	**100,0**
Osuus, % liikevaihdosta liikennealueittain	35,2	9,6	45,5	2,9	5,7	1,1	100,0	-

Liikevaihdon jako liikennealueittain on tehty Finnairin lentokohteiden perusteella. Kasvua nähtiin kaikissa muissa tuotteissa paitsi rahdissa. Kohdistamattomat matkustajatuotot laskivat pääosin työtaistelutoimien seurauksena maksettujen korvausten vuoksi. Laajan asiakasmäärän ja liiketoiminnan luonteen vuoksi myynti millekään yksittäiselle asiakkaalle ei ole Finnairin liikevaihtoon suhteutettuna merkittävää.

2024

Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdista-maton	Yhteensä	Osuus, % liikevaihdosta tuotteittain
Matkustajatuotot	775,1	225,4	1 050,0	196,1	171,0	1,4	**2 419,0**	79,3
Lisämyynti	36,4	11,3	61,8	2,0	7,1	63,2	**181,8**	6,0
Rahti	139,0	31,6	27,5	1,8	0,4	5,2	**205,5**	6,7
Matkapalvelut	28,1	1,4	209,7	3,2	-0,0	0,1	**242,4**	8,0
Yhteensä	**978,6**	**269,6**	**1 349,0**	**203,0**	**178,6**	**69,9**	**3 048,8**	**100,0**
Osuus, % liikevaihdosta liikennealueittain	32,1	8,8	44,2	6,7	5,9	2,3	100,0	-

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

1.2.2 Liikevaihto valuutoissa

Milj. euroa	2025	2024
EUR	1 870,8	1 796,3
USD	218,6	302,4
JPY	199,1	156,1
SEK	121,1	108,2
GBP	108,1	107,8
NOK	81,5	71,1
KRW	75,7	87,0
Muut valuutat	431,3	419,9
Yhteensä	**3 106,2**	**3 048,8**

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.2.3 Myyntiin liittyvät saamiset

Milj. euroa	2025	2024
Myyntisaamiset	92,7	98,0
Myynnin siirtosaamiset	62,9	67,1
Yhteensä	**155,7**	**165,1**

Suurin osa myynnin siirtosaamisista on 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 saamisia lentoyhtiöiltä, jotka ovat mukana Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivassa Siberian Joint Business -yhteishankkeessa tai Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivassa Atlantic Joint Business -yhteishankkeessa.

Myyntisaamisten ja muiden saamisten käypä arvo ei poikkea olennaisesti tasearvosta.

	2025			2024		
Myyntisaamisten ikäjakauma	Myyntisaamiset, milj. euroa	Luottotappion todennäköisyys, %	Oletettu luottotappio, milj. euroa	Myyntisaamiset, milj. euroa	Luottotappion todennäköisyys, %	Oletettu luottotappio, milj. euroa
Erääntymättömät	91,2	0,6 %	0,5	97,2	0,6 %	0,6
Erääntynyt alle 60 pv	0,2	23,6 %	0,0	0,4	6,6 %	0,0
Erääntynyt yli 60 pv	1,3	3,3 %	0,0	0,4	4,4 %	0,0
Yhteensä	**92,7**	**0,6 %**	**0,6**	**98,0**	**0,7 %**	**0,7**

Konserni on kirjannut tilikauden aikana luottotappioita yhteensä 0,2 miljoonaa euroa (0,6). 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	2025	2024
EUR	48,1	48,6
USD	14,0	15,9
JPY	5,7	5,8
NOK	3,4	3,3
SEK	3,2	3,3
GBP	2,9	3,6
KRW	2,8	2,8
Muut valuutat	12,7	14,8
Yhteensä	**92,7**	**98,0**

1.2.4 Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot

Milj. euroa	2025	2024
Ennakkoon saadut lentolipputulot	561,5	525,4
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	76,9	73,3
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	34,9	35,0
Muut erät	41,5	25,2
Yhteensä	**714,8**	**658,9**

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 Avios-pisteiden käypää arvoa. Muut erät sisältävät pääosin lahjakorttivelkoja ja velkoja lentoyhtiöille, jotka ovat mukana Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivassa Siberian Joint Business -yhteishankkeessa tai Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivassa Atlantic Joint Business -yhteishankkeessa.

1.2.5 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2025	2024
Vuokratuotot	86,2	106,9
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	14,6	12,0
Muut tuotot	23,0	21,1
Yhteensä	**123,8**	**140,0**

Liiketoiminnan muut tuotot laskivat, koska kapearunkokoneiden ulosvuokraus British Airwaysille päättyi maaliskuussa 2024 ja ulosvuokrauslentoja (wet lease out) oli vähemmän työtaistelutoimien vuoksi. Käyttöomaisuuden myyntivoitot koostuvat pääosin aiemmin vuokrattuna olleiden neljän A321-lentokoneen ostosta ja käytöstä poistettujen kolmen lentokonemoottorin myynnistä.

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

1.3 Liiketoiminnan kulut

Liiketoiminnan kuluja käsittelevään liitetietoon on koottu liiketoiminnan kuluihin liittyvien tulos- ja taseerien 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.

Finnairin liiketoiminnan kulut kasvoivat pääasiassa kasvaneiden liikennöimismaksujen, kapasiteettivuokrien, henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvien kulujen sekä matkustaja- ja maapalvelukulujen takia. Toimia kustannustehokkuuden parantamiseksi jatkettiin katsauskauden aikana.

1.3.1 Liiketoiminnan kulut valuutoissa

Milj. euroa	2025	2024
EUR	2 004,5	1 805,8
USD	975,4	1 074,7
Muut valuutat	186,0	194,1
Yhteensä	**3 165,8**	**3 074,6**

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.3.2 Matkustaja- ja maapalvelut

Milj. euroa	2025	2024
Maapalvelukulut	196,5	191,6
Valmismatkatuotannon kulut	133,8	120,3
Catering-kulut	57,4	61,5
Muut matkustajapalvelut	72,0	66,9
Yhteensä	**459,7**	**440,3**

1.3.3 Kiinteistö-, IT- ja muut kulut

Milj. euroa	2025	2024
IT-kulut	72,3	69,5
Kiinteistökulut	19,4	20,4
Muut kulut	22,1	31,9
Yhteensä	**113,7**	**121,7**

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

Tilintarkastuspalkkiot

Milj. euroa	2025	2024
Tilintarkastuspalkkiot	0,6	0,6
Veroneuvonta	-	-
Muut palkkiot	-	0,1
Yhteensä	**0,6**	**0,7**

KPMG Oy Ab:n tilintarkastuspalkkioihin sisältyi palkkioita tilintarkastuksesta 444 tuhatta euroa (489) ja tilintarkastajan lausunnoista 162 tuhatta euroa (137). Tilintarkastajan lausuntoihin sisältyi palkkioita kestävyysraportin varmennuksesta 149 tuhatta euroa (131) ja muista lausunnoista 13 tuhatta euroa (6). Muita kuin tilintarkastuspalveluita Finnair-konsernin yhtiöille ei ollut tilikaudella, vertailukaudella niitä oli 71 tuhatta euroa.

1.3.4 Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat

Milj. euroa	2025	2024
Vaihto-omaisuus	38,4	35,0
Kapasiteettivuokrasaamiset	12,3	7,3
Korot ja muut rahoituserät	9,0	9,7
Lentokaluston huolto	6,1	8,1
Lentopolttoaineet	5,6	5,0
Arvonlisäverosaamiset	3,6	4,4
Muut erät	14,2	17,3
Yhteensä	**89,1**	**86,8**

1.3.5 Muut velat

Milj. euroa	2025	2024
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	64,6	73,9
Matkustaja- ja maapalvelut	38,7	37,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukuluihin liittyvät velat	18,0	17,0
Lentokaluston huolto	13,8	18,2
Korot ja muut rahoituserät	9,7	14,3
Muut erät	20,9	20,7
Yhteensä	**165,7**	**181,5**

= Osion sisältö

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
- **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**
  1. Liiketulos
  2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
  3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
  4. Konsolidointi
  5. Muut liitetiedot
  6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

A = Laadintaperiaatteet
! = Keskeiset tilinpäätösarviot

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 sovittua kuntoa, tai korvata kunnon ja palautusvelvoitteen erotus vuokranantajalle rahassa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi konserni on kirjannut rungon raskashuoltoon, moottoreiden performanssihuoltoihin, moottoreiden käyntiaikarajoitteisiin osiin, laskutelineisiin, varavirtalähteisiin ja muihin olennaisiin huoltokokonaisuuksiin liittyviä varauksia. Varaus määräytyy edellä mainituille huoltokomponenteille sopimuksessa määritellyn palautusvelvoitteen ja huoltokomponenttien tämänhetkisen kunnon 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 huoltovarauksen, 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

! Lentokaluston huoltovaraukset
Lentokaluston huoltovarauksen 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. !

Milj. euroa	Lentokaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2025	Lentokaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2024
Varaus kauden alussa	143,5	2,2	145,8	144,2	2,9	147,1
Uudet varaukset	46,2	0,4	46,6	49,4	1,8	51,2
Käytetyt varaukset	-53,0	-0,8	-53,8	-42,6	-2,1	-44,7
Puretut varaukset	-2,7	-0,5	-3,2	-3,8	-0,4	-4,2
Käyttöoikeus-omaisuuden palautusvaraukset	-1,0	-	-1,0	-0,7	-	-0,7
Siirrot erien välillä	-34,9	-	-34,9	-14,7	-	-14,7
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	4,0	-	4,0	5,7	-	5,7
Kurssierot	-12,2	-	-12,2	6,1	-	6,1
Yhteensä	**90,0**	**1,3**	**91,3**	**143,5**	**2,2**	**145,8**
Joista pitkäaikaista	82,2	0,7	82,9	113,7	0,7	114,5
Joista lyhytaikaista	7,8	0,6	8,4	29,8	1,5	31,3
Yhteensä	**90,0**	**1,3**	**91,3**	**143,5**	**2,2**	**145,8**

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2035 mennessä. Huoltovarauksista siirrettiin 34,9 miljoonaa euroa (14,7) ostettujen vuokralentokoneiden hankintamenoa vastaan.

Tase-erä pitkäaikaiset varaukset ja muut velat, 86,3 miljoonaa euroa (122,0), sisältää varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 3,4 miljoonaa euroa (7,5), 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 liiketulokseen 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 liiketuloksessa ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, arvonalentumisia, tiettyjen etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksia sekä uudelleenjärjestelykuluja.

	2025			2024		
Milj. euroa	Raportoitu	Vertailukel-poisuuteen vaikuttavat erät	Vertailu-kelpoinen	Raportoitu	Vertailukel-poisuuteen vaikuttavat erät	Vertailu-kelpoinen
Liikevaihto	**3 106,2**	-	**3 106,2**	**3 048,8**	-	**3 048,8**
Liiketoiminnan muut tuotot	123,8	-14,6	109,2	140,0	-12,0	128,0
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-568,1	22,4	-545,7	-559,5	40,9	-518,6
Polttoainekulut	-879,0	0,1	-878,9	-894,4	1,5	-893,0
Kapasiteettivuokrat	-142,2	-	-142,2	-111,7	-	-111,7
Lentokaluston huoltokulut	-212,1	-12,2	-224,2	-223,0	6,1	-216,9
Liikennöimismaksut	-318,2	-	-318,2	-270,6	-	-270,6
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-129,0	-	-129,0	-123,0	-	-123,0
Matkustaja- ja maapalvelut	-459,7	-	-459,7	-440,3	-	-440,3
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-113,7	0,0	-113,7	-121,7	0,0	-121,7
EBITDA	**-**	-	**403,7**	**-**	-	**480,9**
Poistot ja arvonalentumiset	-343,7	0,2	-343,6	-330,3	0,7	-329,5
Liiketulos	**64,2**	**-4,1**	**60,1**	**114,2**	**37,2**	**151,4**

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät 22,4 miljoonan euron kulun koskien Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaista palautusta Helsingin hallinto-oikeuden antaman, ei-lainvoimaisen päätöksen perusteella, 14,6 miljoonan euron voiton koostuen pääosin neljän aiemmin vuokratun lentokoneen ostosta ja kolmen lentokonemoottorin myynnistä sekä 12,2 miljoonan euron voiton lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomasta valuuttakurssimuutoksesta. Edellä mainitut indeksikorotukset palautettiin lentäjille vuonna 2024 sekä matkustamohenkilökunnalle ja muille ryhmille vuonna 2025. Vertailukaudella muut vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät liittyivät pääasiassa aiemmin vuokrattujen yhden A321- ja yhden A350-lentokoneen hankinnoista syntyneeseen positiiviseen tulosvaikutukseen.

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

A = Laadintaperiaatteet

1.3.8 Palkitseminen

1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut

A Osakeperusteiset maksut
Konsernilla on osakkeen arvona maksettavaksi luokiteltavia osakeperusteisia palkitsemisjärjestelmiä, joiden perusteella työntekijät suorittavat työtä konsernin osakkeita tai siitä johdettua palkkiota vastaan. Avainhenkilöille suunnatuista suoriteperusteisista osakepalkkiojärjestelmistä aiheutuu kustannuksia vain, mikäli hallituksen palkkioiden maksamiselle asettamat tavoitteet saavutetaan.

Ansaitut, tavoitteiden täyttymistä ja voimassa olevaa työsuhdetta edellyttävät osakeperusteiset palkkiot, jotka sitouttavat työntekijän useammaksi vuodeksi konserniin, jaksotetaan koko oikeuden syntymisjaksolle. Palkkiot kirjataan kokonaisuudessaan omana pääomana maksettavaksi osakeperusteiseksi liiketoimeksi, kun osakkeina tilitettävästä määrästä on vähennetty verot. Palkkiot perustuvat Finnairin osakkeen markkinahintaan niiden myöntämispäivänä ja kirjataan henkilöstökuluksi vaadituille palvelusvuosille ja vastaavasti omaan pääomaan. Veroviranomaiselle työntekijän puolesta tilitettävä 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 henkilöstökuluksi vaadituille palvelusvuosille ja velaksi maksuhetkeen saakka.

Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet
Irtisanomisetuuksia maksetaan, kun konserni lopettaa henkilön työsuhteen ennen normaalia eläkkeellejäämisaikaa 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	2025	2024
Palkat ja palkkiot	387,8	366,8
Maksupohjaiset järjestelyt	72,2	64,1
Etuuspohjaiset järjestelyt	30,4	49,3
Eläkekulut yhteensä	102,6	113,4
Muut sosiaalikulut	14,1	9,1
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	**504,6**	**489,3**
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	33,8	31,5
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	19,7	29,4
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	10,0	9,3
Yhteensä	**568,1**	**559,5**

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

Konsernin lyhyen aikavälin kannustimista kirjattujen palkkioiden yhteismäärä ilman sosiaalikuluja oli 5,4 miljoonaa euroa (9,9). Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut sisältävät kertaluonteisia henkilöstöön liittyviä kuluja 22,4 miljoonaa euroa (40,9), jotka pääosin liittyvät Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaiseen palautukseen.

Voittopalkkio (henkilöstörahasto)

Finnairilla on ollut 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 2021–2025 ei ole asetettu tavoitteita voittopalkkiojärjestelmälle.

Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat

Milj. euroa	2025	2024
Lomapalkat	86,5	75,7
Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat	43,2	37,0
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat yhteensä	**129,7**	**112,8**

Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat sisältävät lähinnä ennakonpidätysvelat sekä lakisääteisiin henkilösivukuluihin ja henkilöstön palkitsemiseen liittyviä velkoja. Muut pitkäaikaiset velat ei tilikauden lopussa sisältänyt henkilöstön pitkän aikavälin kannustimeen liittyviä eriä, vertailukaudella ne olivat 2,6 miljoonaa euroa. Lisäksi tilinpäätöksen varauksiin (ks. 1.3.6 Varaukset) sisältyy henkilöstön uudelleenjärjestelyihin liittyviä varauksia yhteensä 0,1 miljoonaa euroa (0,2).

Johdon palkat ja palkkiot

Tuhatta euroa	Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto	Johtoryhmä	Yhteensä 2025	Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto, 24.4.2024 alkaen	Väliaikainen toimitusjohtaja Jaakko Schildt, 15.1.-23.4.2024	Toimitusjohtaja Topi Manner, 14.1.2024 asti	Johtoryhmä	Yhteensä 2024
Kiinteä palkka	716	2 275	2 990	473	165	98	1 985	2 720
Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot*	437	200	637	124	40	34	779	977
Luontoisedut	24	88	112	17	4	1	86	108
Pitkän aikavälin kannustimet (osakepalkkiot)	128	476	604	86	39	-629**	886	382
Lakisääteinen eläke***	196	427	624	99	34	21	459	613
Maksupohjainen lisäeläke	-	26	26	-	-	-	28	28
Yhteensä	**1 500**	**3 493**	**4 993**	**799**	**282**	**-476**	**4 223**	**4 828**

* Tilikauden 2025 lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot perustuvat arvioihin, sillä tavoitteiden lopullista arviointia ei vielä tilinpäätöspäivänä ole tehty. Tilikauden 2024 lopulliset palkkiot toteutuivat 117 tuhatta euroa arviota suurempina. Erotus on raportoitu osana tilikauden 2025 palkkioita.
**Topi Manner ei ollut enää oikeutettu osakepalkkio-ohjelmaan 2023–2025, johon liittyvät kulut purettiin tilikaudella 2024.
*** Lakisääteinen eläke sisältää Suomen lakisääteisen eläkejärjestelmän TyEL:iin liittyvät työnantajamaksut.

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten palkkiot on esitetty suoriteperusteisina. Osakepalkkiot liittyvät johdon pitkän aikavälin osakepalkkio-ohjelmiin, 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.

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

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Hallituspalkkiot

euroa	Yhteensä 2025	Vuosipalkkiot	Kokous-palkkiot	Luontoisedut	Yhteensä 2024
Hallitus	**575 475**	**405 833**	**164 800**	**4 843**	**531 897**
Alahuhta-Kasko Tiina, 27.3.2025 asti	14 352	9 552	4 800	-	
Bierwirth Andreas, 28.3.2025 alkaen	52 297	34 680	16 800	817	
Boutin Nicolas, 28.3.2025 alkaen	52 280	34 680	17 600	-	
Brewer Montie, 27.3.2025 asti	24 758	13 558	11 200	-	
Erlund Jukka	60 725	47 982	12 000	743	
Farrar Lisa, 28.3.2025 alkaen	49 230	32 430	16 800	-	
Ihamuotila Mika, 28.3.2025 alkaen	47 765	38 466	7 200	2 099	
Jakosuo-Jansson Hannele	61 367	44 982	15 200	1 185	
Kjellberg Henrik, 27.3.2025 asti	23 752	12 552	11 200	-	
Siitonen Jussi	53 982	41 982	12 000	-	
Suvanto-Harsaae Sanna	134 968	94 968	40 000	-	

Hallituspalkkiot on esitetty suoriteperusteisina. Hallitukselle maksetaan vuosipalkkion lisäksi kokouspalkkioita. Vuosipalkkiot maksetaan yhtiön osakkeina ja rahana siten, että noin 40 prosentilla palkkion määrästä hankitaan hallituksen jäsenten nimiin ja lukuun yhtiön osakkeita ja loput maksetaan rahana. 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 (osakepalkkiojärjestelmät)

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

Hallituksen niin päättäessä Finnairilla käynnistyy vuosittain suoriteperusteinen osakepalkkiojärjestelmä 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. Poikkeuksen muodosti 2023–2025-ohjelman kaksivuotinen ansaintajakso, joka kattoi vuodet 2023–2024. Mahdollinen kannustinpalkkio toimitetaan osakkeina osallistujille yhdessä erässä ansaintajaksoa seuraavana vuonna, ja osakkeet ovat osallistujien vapaasti käytettävissä toimituksen jälkeen.

Johtoryhmän jäsenen odotetaan kerryttävän kiinteän vuosipalkkansa määrää vastaavaa osakeomistusta niin kauan kuin hän on johtoryhmän jäsen. Johtoryhmän jäsenen tulee pitää omistuksessaan vähintään 50 % osakepalkkiona maksetuista osakkeista, kunnes osakeomistusvaatimus täyttyy.

Käynnissä on kolme suoriteperusteista osakepalkkio-ohjelmaa; vuodet 2023–2025 kattava ohjelma, jossa on kaksi ansaintakautta 2023–2024 ja 2023–2025 sekä vuodet 2024–2026 ja 2025–2027 kattavat ohjelmat.

Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategisiin tavoitteisiin. Mittareita seuraataan vuosineljänneksittäin. Tilikaudella ohjelman 2023–2025 ansaintajakson 2023–2024 tavoitteet toteutuivat täysimääräisesti ja vertailukaudella ohjelman 2021–2023 tavoitteet jäivät toteutumatta. Ohjelmille määritetyt suoritusmittarit ovat:

- 2023–2025-ohjelma: liiketulosprosentti,
- 2024–2026-ohjelma: vapaa kassavirta (FCF, paino 20 %), osakekohtainen tulos (EPS, paino 60 %) sekä CO_2-päästöt (CO_2/RTK, paino 20 %) sekä
- 2025–2027-ohjelma: osakekohtainen tulos (EPS), vapaa kassavirta (FCF), CO_2-päästöt (CO_2/RTK), henkilöstön tyytyväisyys ja sitoutuminen.

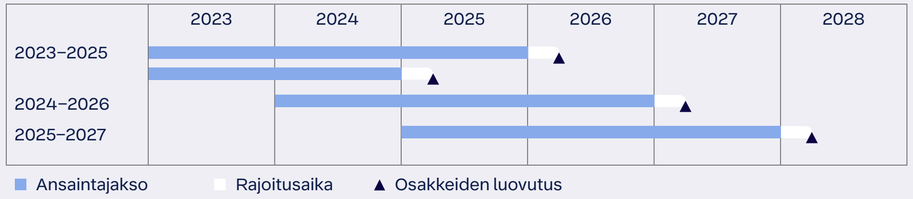
Ohjelmien palkkiomahdollisuudet määritetään osakemääräisenä suhteessa osallistujien vuosittaiseen peruspalkkaan kunkin ohjelman alussa, jolloin suoritusjakson aikaiset muutokset osakekurssissa vaikuttavat palkkiomahdollisuuden euromääräiseen arvoon. Vuoden 2023 aikana toteutetun merkintäoikeusannin yhteydessä vuosia 2023–2025 koskevan ohjelman osakeallokaatiomääriä korjattiin 6,32-kertaisiksi, jotta ohjelmien palkkiomahdollisuuksien arvo säilyisi näissä meneillään olevissa ohjelmissa. Lisäksi osakeallokaatiomääriä oikaistiin tilikaudella 2024 toteutetun osakkeiden yhdistämisen takia, minkä jälkeen jokaista 100:aa osaketta vastasi yksi osake.

Yksittäiselle osallistujalle maksettavat kokonaiskannustinpalkkiot (sisältäen sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät voi ylittää 200 %:a henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Kannustinpalkkiona maksettavien osakkeiden määrä on ilmaistu ennen veroja. Maksettavista osakkeista vähennetään määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa kannustinpalkkiosta maksettavaa ansiotuloveroa.

Uudessa, vuonna 2025 käyttöön otetussa erikseen valituille avainhenkilöille suunnatussa ehdollisessa osakepalkkiojärjestelmässä palkkioiden maksamisen edellytyksenä on vain työsuhteen voimassaolo sitouttamiskauden ajan palkkion maksuhetkeen asti. Hallitus voi myös asettaa kullekin sitouttamiskaudelle suorituskriteerin, jonka saavuttaminen on edellytys palkkion maksulle.

Ohjelmista aiheutuvat kulut jaksotetaan oikeuden syntymisjaksolle, joka on kolme vuotta. Myöntämispäivä on ansaintajakson alussa, koska palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana osakkeina. Kokonaisuutena ohjelmista kirjattiin tilikaudelle 2025 kulua yhteensä 1,0 miljoonaa euroa (1,5). Arvio määrästä, joka odotetaan siirrettävän veroviranomaisille työntekijän verovelvoitteen täyttämiseksi, on 4,7 miljoonaa euroa (1,1). Osakepalkkioista aiheutuva kulu kirjataan henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin ja sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon.

Finnairin osakeperusteiset kannustinohjelmat



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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

	2023–2025	2024–2026	2025–2027	Ehdollinen 2025–2027	Yhteensä
Myöntämispäivä	23.1.2023	19.2.2024	28.7.2025	28.7.2025	
Myöntämispäivän käypä arvo, euroa*	8,56	3,14	2,67	2,67	
Järjestelmän piiriin kuuluvien henkilöiden lukumäärä tilikauden lopussa	61	69	68	7	
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut yhteensä (miljoonaa euroa)	0,2	0,3	0,5	0,1	1,0
Myönnetyt osakkeet, miljoonaa osaketta**	0,8	1,0	2,4	0,1	4,4

* Myöntämispäivän käypä arvo 23.1.2023 alkaneessa ohjelmassa on oikaistu tilikaudella 2023 toteutettuun merkintäoikeusantiin sisältyneellä ilmaiselementillä ja tilikaudella 2024 toteutetulla osakkeiden yhdistämisellä.
** Tilikaudella 2023 toteutetun merkintäoikeusannin yhteydessä 2023–2025-ohjelman osakeallokaatiomäärää oikaistiin hallituksen päätöksen mukaisesti, jotta ohjelmien palkkiomahdollisuuksien arvo säilyisi näissä meneillään olevissa ohjelmissa. Lisäksi osakeallokaatiomäärää oikaistiin tilikaudella 2024 toteutetun osakkeiden yhdistämisen takia.

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. Työsuorituksen perustuvana menona henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin kirjataan tilikauden työsuorituksella ansaitun etuuspohjaisen eläkejärjestelyn nykyarvo. Etuuspohjaisista eläkejärjestelyistä merkitään taseeseen velaksi velvoitteen raportointikauden päättymispäivän nykyarvo, josta vähennetään järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo. Etuuspohjaisista järjestelyistä johtuvan velvoitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaatikkojen vuosittaisiin laskelmiin, joissa käytetään ennakoituun etuusoikeusyksikköön perustuvaa menetelmää (projected unit credit method). Velvoitteen nykyarvo määritetään diskonttaamalla arvioidut vastaiset rahavirrat korolla, joka vastaa yritysten liikkeeseen laskemien korkealaatuisten joukkovelkakirjalainojen korkoa. Lainat, joiden korkoa käytetään, on laskettu liikkeeseen samassa valuutassa kuin maksettavat etuudet ja erääntyvät suunnilleen samaan aikaan kuin vastaava eläkevelvoite. Kokemusperusteisista 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 velvoitteiden nykyarvo, näiden nettosumma esitetään konsernin taseessa eläkesaamisina. A

! 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 herkkyysanalyysi vakuutusmatemaattisten olettamien muutosten vaikutuksista. !

Kuvaus konsernin eläkejärjestelyistä
Konsernin kotimaisten yhtiöiden henkilöstön lakisääteinen eläketurva on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Lakisääteinen työeläketurva on maksupohjainen järjestely. Konsernin ulkomaisilla myyntitoimistoilla ja tytäryhtiöillä on erilaisia, lähinnä maksupohjaisia eläkejärjestelyjä, jotka noudattavat eri maiden paikallisia säännöstöjä ja käytäntöjä. Toimitusjohtajalla ei ole lisäeläke-etua. 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, kuuluvat vain ammatillisen työkyvyttömyyseläketurvan piiriin, mikäli he eivät olleet siirtyneet työnantajan tarjoamaan korvaavaan työhön. Ammatillinen työkyvyttömyyseläke on rajattu koskemaan vain 31.3.2022 saakka karttunutta lisäeläkkeen osaa, eikä siihen sisälly ns. tulevan ajan oikeutta. Ammatillisen lisäeläkkeen myöntäminen edellyttää lisäksi liikennelentäjän työsuhteen päättymistä Finnair Oyj:ssä. Kokonaisuudessaan eläkesäätiön toimintapiiri on suljettu 31.5.2021.

Finnairiin vuonna 2015 ja sen jälkeen palkattujen 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 eläkeindeksin korotuksella vuodesta 2021 alkaen. Korkein hallinto-oikeus kumosi osittain indeksitarkistuksen poistamisen sääntöjen muutoshetkellä 30.12.2020 eläkkeellä olleilta tai vapaakirjan saaneilta liikennelentäjiltä 25.9.2024 annetulla ennakkopäätöksellä. Helsingin hallinto-oikeus antoi vastaavansisältöisen päätöksen 4.11.2025 koskien muita eläkkeensaajia, joiden lisäeläkkeen maksu oli alkanut tai vapaakirja oli myönnetty ennen vuotta 2021. Kyseinen päätös ei ole tilinpäätöshetkellä lainvoimainen, mutta sen mukaiset vastuut on varovaisuusperiaatteen mukaisesti sisällytetty tilinpäätöksen kokonaiseläkevastuuseen. Eläkesäätiön sääntöjen mahdollinen muuttaminen edellä mainittuja päätöksiä vastaavaksi on lopullisen lainvoimaisuuden puuttuessa kaikilta osin vielä kesken, mutta Eläkesäätiö on varautunut kyseiseen vastuun muutokseen ja 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 iässä ja jää työstään vanhuuseläkkeelle.

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

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

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

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

A = Laadintaperiaatteet
! = 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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt

Milj. euroa	2025	2024
Tuloslaskelman etuuspohjainen eläkekulu määräytyy seuraavasti		
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	3,9	3,7
Takautuvaan työsuoritukseen perustuvat menot	4,1	5,4
Järjestelyjen muutokset	21,9	36,5
Järjestelyjen supistamiset	-	3,7
Velvoitteen täyttämisestä johtuvat menot	0,5	-
Henkilöstökuluihin sisältyvät eläkekulut yhteensä	**30,4**	**49,3**
Nettokorkomenot ja kurssierot	-2,9	-3,8
Tulosvaikutteiset kulut yhteensä	**27,5**	**45,4**
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset etuuspohjaisista eläkkeistä		
Kokemusperäiset oikaisut	-8,8	-3,7
Muutokset taloudellisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	-6,3	0,3
Järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotto	-8,2	-9,3
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	**-23,3**	**-12,6**
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, eläkesäätiö	3 598	3 757
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, muut etuuspohjaiset järjestelyt	44	49

Taseessa esitetyt erät

Milj. euroa	2025		2024	
	Eläke-saamiset	Eläke-velvoitteet	Eläke-saamiset	Eläke-velvoitteet
Rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo	-288,6	-0,9	-290,5	-5,5
Järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo	382,9	0,5	385,5	5,0
Eläkesaamiset (+) / eläkevelvoitteet (-) taseessa	**94,4**	**-0,3**	**95,0**	**-0,6**

Eläkesaamiset ovat 94,4 miljoonaa euroa (95,0), josta 94,3 miljoonaa euroa (95,0) liittyy Eläkesäätiön tarjoamiin eläke-etuuksiin ja 0,0 miljoonaa euroa (0,0) muihin lisäeläkejärjestelyihin. Eläkevelvoitteet ovat 0,3 miljoonaa euroa (0,6) ja liittyvät muihin lisäeläkejärjestelyihin.

Eläkevelvoitteiden muutokset

Milj. euroa	2025	2024
Järjestelyyn kuuluvat velvoitteet kauden alussa	296,1	266,5
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	3,2	3,2
Aikaisempaan työsuoritukseen perustuvat menot	4,1	5,4
Järjestelyjen muutokset	21,9	36,5
Järjestelyjen supistamiset	-	3,7
Velvoitteen täyttämisestä johtuvat menot	-4,4	-
Korkokulut ja kurssierot	8,6	7,9
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset	**33,3**	**56,7**
Muutokset vakuutusmatemaattisissa olettamissa	-6,3	0,3
Kokemusperäiset tarkistukset	-8,8	-3,7
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut uudelleenarvostukset yhteensä	**-15,1**	**-3,3**
Maksetut etuudet	-24,9	-23,7
Järjestelyyn kuuluvien velvotteiden nykyarvo	**289,4**	**296,1**

Järjestelyyn kuuluvien varojen muutokset

Milj. euroa	2025	2024
Järjestelyyn kuuluvien varojen käyvät arvot tilikauden alussa	390,5	393,7
Hallintokulut	-0,7	-0,5
Velvoitteen täyttämisestä johtuvat menot	-5,0	-
Korkotuotot ja kurssierot	11,5	11,7
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset yhteensä	**5,8**	**11,2**
Varojen tuotto	8,2	9,3
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	**8,2**	**9,3**
Kannatusmaksut	3,8	0,1
Maksetut etuudet	-24,9	-23,7
Järjestelyyn kuuluvien varojen arvo tilikauden lopussa	**383,4**	**390,5**

Järjestelyyn kuuluvien varojen jakautuminen omaisuusryhmittäin

%	2025	2024
Pörssiosakkeet	18,8	18,8
Velkakirjat	52,0	52,1
Kiinteistöt	25,7	25,9
Muut	3,5	3,2
Yhteensä	**100,0**	**100,0**

Eläkejärjestelyn varoihin sisältyy Finnair Oyj:n osakkeita käyvältä arvoltaan 0,7 miljoonaa euroa (0,5) sekä konsernin käytössä olevat rakennukset, jotka ovat käyvältä arvoltaan 21,1 miljoonaa euroa (21,6).

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Etuuspohjaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset oletukset

%	2025	2024
Diskonttokorko %	3,50 %	3,04 %
Inflaatio %	1,88 %	1,59 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	1,36 %	1,20 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset %	2,12 %	1,83 %
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 laskentametodeita kuin taseen eläkevastuun laskennassa on käytetty.

Herkkyysanalyysi tärkeimpien vakuutusmatemaattisten oletusten muutosten vaikutuksista

Vakuutusmatemaattinen oletus	Muutos olettamassa	Vaikutuksen määrä olettaman kasvaessa, milj. euroa	%	Vaikutuksen määrä olettaman pienentyessä, milj. euroa	%
Diskonttokorko %	0,25 %	-6,0	-2,1 %	6,3	2,2 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	0,25 %	1,2	0,4 %	-1,1	-0,4 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset %	0,25 %	3,8	1,3 %	-3,7	-1,3 %
Elinikäolettaman muutos	1 vuosi	7,8	2,7 %	-	-

Eläkesäätiön tulee olla suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. Tilikauden 2025 lopussa taseen työsuhde-etuuksiin liittyviin velkoihin sisältyy vuonna 2026 maksettavaksi arvioitu kannatusmaksu eläkesäätiölle 3,0 miljoonaa euroa. Finnair ennakoi, että se ei maksa edellä mainitun lisäksi muuta kannatusmaksua eläkesäätiölle vuoden 2026 aikana. Eläkevelvoitteen duraatio on 9 vuotta. Duraatio on laskettu käyttämällä diskonttokorkokantaa 3,50 %.

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

2 Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset

🅘 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. 🅘

Finnairin omistama ja vuokraama käyttöomaisuus koostuu pääosin Finnairin ja Norran operoimista lentokoneista, joista omistettuja lentokoneita oli tilikauden 2025 lopussa 53 (49) ja vuokrattuja 26 (31). Tilikauden aikana Finnair osti neljä vuokrattua A321-lentokonetta. Kaikki lentokoneet olivat tilinpäätöshetkellä operatiivisessa käytössä.

Laivasto

A321 (14) A320 (10) A319 (5) E190 Norran operoima (12) ATR Norran operoima (12)
A350 (18) A330 (8)

Laivasto Finnairin taseessa

Milj. euroa	2025	2024	Muutos
Maksetut ennakot tulevasta laivastosta	59,4	37,1	22,3
Omistetut lentokoneet	1 125,8	1 183,7	-57,9
Käyttöoikeuslaivasto	513,7	636,2	-122,5
Laivasto yhteensä	**1 698,9**	**1 857,0**	**-158,1**
Myytävänä oleva käyttöomaisuus	2,4	-	2,4
Vuokrasopimusvelat laivastosta	597,1	826,4	-229,3
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset laivastosta			
Tilikauden poistot omistetuista lentokoneista	-193,3	-164,6	-28,8
Tilikauden poistot käyttöoikeuslaivastosta	-112,2	-127,9	15,7

2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus

🅐 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 -siivekkeiden 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 vuokrakoneilla voi korkeintaan olla vuokrakauden 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, Yhdysvaltain dollari -määräisten 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 %:n jäännösarvoon
  - Potkuriturpiinikoneet (ATR-laivasto) 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
- Rungon raskas- ja määräaikaishuollot, apuvoima- ja laskeutumislaitteiston huollot, työntövoiman kääntölaitteet 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.

Tilikauden 2024 aikana Finnairin käytössä olevan Embraer-, A320- sekä A330-laivaston arvioitua käyttöikää pidennettiin seuraavasti:
- Embraer-laivasto 25 vuodessa 0 %:n jäännösarvoon
- A320-laivasto 28 vuodessa 0 %:n jäännösarvoon
- A330-laivasto 22 vuodessa 0 %:n jäännösarvoon

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. 🅐

🅘 = Osion sisältö
🅐 = 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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Laivasto 2025

Milj. euroa	Laivasto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2025	2 448,0	37,1	2 485,1
Lisäykset	173,8	15,2	189,0
Vähennykset	-50,5	-	-50,5
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-	6,9	6,9
Siirrot erien välillä	-35,1	0,2	-34,9
Siirto myytävänä oleviin omaisuueriin (hankinta)	-16,7	-	-16,7
Hankintameno 31.12.2025	**2 519,5**	**59,4**	**2 578,9**
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2025	-1 264,3	-	-1 264,3
Vähennykset	49,7	-	49,7
Siirto myytävänä oleviin omaisuuseriin (poistot)	14,3	-	14,3
Tilikauden poistot	-193,3	-	-193,3
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2025	**-1 393,7**	-	**-1 393,7**
Kirjanpitoarvo 31.12.2025	**1 125,8**	**59,4**	**1 185,2**

Käyttöomaisuuden lisäykset laivastoon tilikauden 2025 aikana liittyivät pääosin neljän vuokratun A321-lentokoneen ostoon sekä lentokoneiden huoltoinvestointeihin. Ennakoiden muutos liittyy pääosin vuoden 2026 viimeisellä neljänneksellä toimitettavaan A350-lentokoneeseen. Siirrot erien välillä liittyvät pääosin huoltovarauksiin, jotka on kirjattu aiemmin vuokrattuna olleiden koneiden hankintamenoa vastaan. Lentokonehankintojen valuuttasuojauksesta on kerrottu liitteissä 3.5 Rahoitusriskien hallinta ja 3.8 Johdannaiset.

Laivasto 2024

Milj. euroa	Laivasto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2024	2 096,8	95,8	2 192,7
Lisäykset	375,9	-25,6	350,3
Vähennykset	-39,9	-	-39,9
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-	-3,2	-3,2
Siirrot erien välillä	15,2	-29,9	-14,7
Hankintameno 31.12.2024	**2 448,0**	**37,1**	**2 485,1**
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2024	-1 139,7	-	-1 139,7
Vähennykset	39,9	-	39,9
Tilikauden poistot	-164,6	-	-164,6
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2024	**-1 264,3**	-	**-1 264,3**
Kirjanpitoarvo 31.12.2024	**1 183,7**	**37,1**	**1 220,8**

Muu käyttöomaisuus 2025

Milj. euroa	Lentokaluston korjaus-kiertoiset varaosat	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Aineettomat hyödykkeet	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2025	39,6	74,5	133,5	22,1	2,2	271,9
Lisäykset	4,4	-	2,8	1,1	12,2	20,6
Vähennykset	-2,2	-	-0,6	-0,1	-	-2,9
Siirrot erien välillä	-	-	0,3	0,1	-0,5	-
Hankintameno 31.12.2025	**41,9**	**74,5**	**136,0**	**23,3**	**13,9**	**289,6**
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2025	-25,8	-16,3	-68,7	-19,9	-	-130,7
Vähennykset	2,2	-	0,6	0,1	-	2,9
Tilikauden poistot	-4,1	-1,8	-9,7	-0,4	-	-16,0
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2025	**-27,7**	**-18,0**	**-77,8**	**-20,2**	**-**	**-143,8**
Kirjanpitoarvo 31.12.2025	**14,1**	**56,5**	**58,3**	**3,0**	**13,9**	**145,8**

Käyttöomaisuuteen sisältyvien korjauskiertoisten varaosien lisäksi Finnairin vaihto-omaisuuteen sisältyy kertakäyttöisiä lentokaluston varaosia 33,3 miljoonan euron arvosta (29,6).

Muu käyttöomaisuus 2024

Milj. euroa	Lentokaluston korjaus-kiertoiset varaosat	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Aineettomat hyödykkeet	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2024	37,2	74,5	124,5	32,0	1,0	269,3
Lisäykset	4,0	-	8,9	0,3	1,9	15,1
Vähennykset	-1,6	-	-0,7	-10,2	-	-12,5
Siirrot erien välillä	0,0	-	0,8	-	-0,8	0,0
Hankintameno 31.12.2024	**39,6**	**74,5**	**133,5**	**22,1**	**2,2**	**271,9**
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2024	-24,1	-14,5	-59,3	-29,7	-	-127,5
Vähennykset	1,6	-	0,7	10,2	-	12,5
Tilikauden poistot	-3,3	-1,8	-10,1	-0,5	-	-15,7
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2024	**-25,8**	**-16,3**	**-68,7**	**-19,9**	**-**	**-130,7**
Kirjanpitoarvo 31.12.2024	**13,8**	**58,3**	**64,8**	**2,2**	**2,2**	**141,2**

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

A = Laadintaperiaatteet

Aktivoidut vieraan pääoman kulut

	Lentokalusto		Ennakot		Yhteensä	
Milj. euroa	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**
Kirjanpitoarvo 1.1.	13,3	7,8	5,4	7,4	18,7	15,3
Lisäykset	-	6,0	2,1	-2,0	2,1	4,0
Poistot	-0,8	-0,5	-	-	-0,8	-0,5
Kirjanpitoarvo 31.12.	**12,6**	**13,3**	**7,5**	**5,4**	**20,0**	**18,7**

Tilikaudella 2025 aktivoitiin aineellisiin hyödykkeisiin vieraan pääoman kuluja 2,1 miljoonaa euroa (4,0) liittyen Airbus A350 -investointiohjelmaan. Finnair käyttää korkokustannuksen aktivoinnissa efektiivistä korkokantaa, joka vastaa investoinnin rahoittamiseen käytetyn lainan kustannuksia. Vuonna 2025 korkokannan keskiarvo oli 5,0 % (5,4 %). Pääomaprosentin laskentaan sisällytetään käyttöomaisuuden hankinnan rahoittamiseen käytetyt yleiset lainat.

Myytäväksi luokitellut omaisuuserät ja velat

Finnairilla oli tilikauden 2025 lopussa myytävissä oleviin omaisuuseriin luokiteltua käyttöomaisuutta (seuraavien 12 kuukauden aikana myytäviä käytöstä poistettuja lentokonemoottoreita) 2,4 miljoonaa euroa.

Pantattu omaisuus ja muut aineellisiin hyödykkeisiin liittyvät rajoitukset

Finnairilla ei ole pantattua omaisuutta pankkilainojen vakuutena. Taseen käyttöomaisuudessa on yksi A350-lentokone, jonka hankinnan yhtiö on rahoittanut JOLCO-lainoilla ja kaksi A350-lentokonetta, joissa juridinen omistusoikeus siirtyy Finnairille, kun lainat on maksettu. Näistä järjestelyistä on kerrottu lisää liitetiedossa 3.3. Rahoitusvelat.

Investointisitoumukset

Investointisitoumukset tilikauden lopussa olivat yhteensä 217,1 miljoonaa euroa (162,6) ja luku sisältää lentokonetilaukset, muut lentokoneisiin liittyvät investoinnit sekä huoltositoumuksia. Sitoumukset ajoittuvat seuraavan 12 kuukauden 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 täytäntöönpanokelpoisena 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 täytäntöönpanosta, luokitellaan lyhytaikaisiksi. Vuokrasopimuksiksi ei myöskään luokitella arvoltaan vähäisiä sopimuksia, jotka eivät ole Finnairin kannalta merkittäviä.

Lyhytaikaisiin tai arvoltaan vähäisiin vuokrasopimuksiin liittyvät maksut kirjataan kuluksi tasapoistoina vuokra-ajan kuluessa tai muulla systemaattisella perusteella, mikäli muu peruste paremmin vastaa Finnairille hyödykkeen käytöstä 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 kunnon 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 nollaan, jolloin jäljelle jäävä arvostus kirjataan tulosvaikutteisesti.

Alkuperäisen kirjaamisen jälkeen käyttöoikeusomaisuuserien arvostuksessa otetaan huomioon kertyneet poistot ja arvonalentumiset. Käyttöoikeushyödyke poistetaan tasapoistoina sen taloudellisen pitoajan kuluessa, tai vuokrasopimuksen 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 koroksi, jota käyttäen vuokrien ja takaamattoman jäännösarvon nykyarvo vastaa sopimuksen kohteena olevan omaisuuserän käyvän arvon ja vuokralle antajalle syntyneiden alkuvaiheen välittömien menojen yhteismäärää. Lentokoneiden vuokrasopimusten sisäinen korko määritetään kullekin sopimukselle erikseen.

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 Yhdysvaltain 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. Operatiivisin vuokrasopimuksin vuokralle annetut hyödykkeet sisältyvät taseen aineellisiin hyödykkeisiin ja niistä tehdään poistot taloudellisena vaikutusaikana. Poistoajat vastaavat omassa käytössä olevien hyödykkeiden poistoaikoja. Eräät 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 varat

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

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 leasingsopimukseksi. 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

! Vuokrasopimukset
Vuokramaksujen diskonttauksessa käytetyn korkokannan ja vuokra-ajan määrittely, arvio lentokonevuokrien palautushetken huoltovelvoitteesta sekä edelleenvuokraussopimusten luokittelu operatiivisiin ja rahoitusleasingsopimuksiin 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. !

Käyttöoikeusomaisuus 2025

Milj. euroa	Lentokalusto	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2025	636,2	121,4	22,5	780,0
Uudet sopimukset	-	0,2	3,2	3,5
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	2,8	6,7	-0,3	9,2
Vähennykset	-13,0	-	-	-13,0
Tilikauden poistot	-112,2	-14,7	-7,4	-134,3
Arvonalentumiset	-	-0,2	-	-0,2
Kirjanpitoarvo 31.12.2025	**513,7**	**113,4**	**18,1**	**645,2**

Uudelleenarvostusten ja modifikaatioiden muutos johtuu ensisijaisesti lentokentällä olevan miehistötilan ja parkkipaikkojen vuokrasopimusten jatkamisesta. Vähennykset liittyvät Finnairin aiemmin vuokralla olleisiin neljään A321-lentokoneeseen, joiden vuokrasopimukset päätettiin koneiden oston yhteydessä.

Käyttöoikeusomaisuus 2024

Milj. euroa	Lentokalusto	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2024	775,0	114,8	25,6	915,3
Uudet sopimukset	2,1	8,2	3,6	13,9
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	16,4	13,7	0,1	30,2
Vähennykset	-29,4	-	-	-29,4
Tilikauden poistot	-127,9	-14,6	-6,8	-149,3
Arvonalentumiset	-	-0,7	-	-0,7
Kirjanpitoarvo 31.12.2024	**636,2**	**121,4**	**22,5**	**780,0**

Vuokrasopimusvelat

	Lentokalusto		Rakennukset ja maa-alueet		Muu kalusto	
Milj. euroa	2025	2024	2025	2024	2025	2024
alle vuoden	105,4	140,9	17,1	16,7	7,9	7,0
1–5 vuotta	313,2	409,3	66,9	63,8	11,3	16,7
yli 5 vuotta	178,5	276,2	62,3	73,7	-	-
Yhteensä	**597,1**	**826,4**	**146,3**	**154,2**	**19,3**	**23,7**

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 26:ta vuokralentokonetta, joiden vuokrakaudet päättyvät eri aikoina.

Rahoitusleasingsaamiset, konserni vuokranantajana

	Rakennukset ja maa-alueet	
Milj. euroa	2025	2024
alle 12 kk	0,5	0,3
13–24 kk	0,5	0,0
25–36 kk	0,5	0,0
37–48 kk	0,5	0,0
49–60 kk	0,3	0,0
yli 60 kk	0,0	0,1
Yhteensä	**2,3**	**0,5**

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

Vuokrasopimukset tuloslaskelmalla

Milj. euroa	2025	2024
Käyttöoikeusomaisuuden poistot	-134,3	-149,3
Vuokrasopimusvelkojen korkokulut	-46,5	-60,0
Korkotuotto alivuokrasopimuksista	0,0	0,0
Valuuttakurssien muutokset	89,6	-54,2
Vuokrasopimusvelan suojaustulos	-16,8	19,5
Lyhytaikaiset lentokonevuokrat miehistöineen	-55,6	-28,2
Lyhytaikaiset toimitilavuokrat	-2,3	-2,7
Muuttuvat ostoliikenteen ja rahtikapasiteetin vuokrat	-86,6	-83,5
Yhteensä	**-252,3**	**-358,4**

Liiketoiminnan kuluihin sisältyy kuluja taseen ulkopuolisista lyhytaikaisista vuokrasopimuksista ja kapasiteettiin perustuvista sopimuksista, jotka eivät ole konsernin kannalta merkittäviä tai eivät ole IFRS 16 -standardin 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 -339,6 miljoonaa euroa (-342,6).

A = Laadintaperiaatteet
! = 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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Vuokriin liittyvät taseen ulkopuoliset vastuut, konserni vuokralleottajana

	Kiinteistöjen vuokrat		Muut vuokrat	
Milj. euroa	2025	2024	2025	2024
alle vuoden	2,5	2,5	2,1	1,9
1–5 vuotta	2,2	3,4	2,0	1,7
yli 5 vuotta	6,0	6,5	-	-
Yhteensä	**10,7**	**12,4**	**4,1**	**3,6**

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

	Lentokalusto		Rakennukset ja maa-alueet	
Milj. euroa	2025	2024	2025	2024
alle 12 kk	32,4	22,6	3,5	2,3
13–24 kk	21,4	22,6	3,4	1,9
25–36 kk	9,9	11,6	1,6	1,9
37–48 kk	0,5	3,7	0,5	0,8
49–60 kk	-	0,5	0,3	-
Yhteensä	**64,2**	**60,9**	**9,3**	**6,9**

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
Omaisuuserien poistot on määritetty niiden odotetun taloudellisen pitoajan tai huoltojakson pituuden sekä jäännösarvon perusteella. Kaikki omaisuuserät poistetaan tasapoistomenetelmällä. Poistot aloitetaan, kun omaisuuserä on valmis käytettäväksi. Poistot lopetetaan joko silloin, kun omaisuuserä siirretään myytävänä pidettäväksi tai omaisuuserä kirjataan pois taseesta. Omaisuuserien taloudelliset pitoajat ja jäännösarvot on esitetty liitetiedossa 2.1. A

Milj. euroa	2025	2024
Poistot aineettomista hyödykkeistä	0,4	0,5
Poistot omistetuista lentokoneista	193,3	164,6
Poistot käyttöoikeuslaivastosta	112,2	127,9
Poistot muista aineellisista hyödykkeistä	15,5	15,3
Poistot muista käyttöoikeusomaisuuksista	22,1	21,4
Poistot yhteensä	**343,6**	**329,5**
Arvonalentumiset	0,2	0,7
Arvonalentumiset yhteensä	**0,2**	**0,7**
Poistot ja arvonalentumiset tuloslaskelmalla	**343,7**	**330,3**

Poistot ja arvonalentumiset sisältää sekä suunnitelman mukaiset poistot että kaudella kirjatut arvonalentumiset. Muutos omistettujen lentokoneiden ja käyttöoikeuslaivaston poistoissa johtuu pääosin tilikauden aikana ostetuista neljästä lentokoneesta, jotka olivat aikaisemmin Finnairin vuokraamia. Ostot kasvattivat omien koneiden poistoja ja vastaavasti laskivat käyttöoikeuskoneiden poistoja.

Arvonalentumistestaus

A Arvonalentumistestaus
Finnair arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että laivaston, jonkin muun käyttöomaisuuserän tai muiden pitkäaikaisten varojen arvo olisi alentunut. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Arvonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerrytettävissä olevan rahamäärän.
Kerrytettävissä 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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

! = Keskeiset tilinpäätösarviot
i = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet

! Kerrytettävissä olevan rahamäärän määrittäminen
Finnair käyttää kerrytettävissä 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. Arvonalentumistestauksessa käytettävien laskelmien laatiminen vaatii merkittävää johdon harkintaa ja arvioiden käyttöä, mistä syystä arviot ja oletukset voivat poiketa tulevaisuudessa toteutuvista lopputulemista. !

Finnair ei vuoden 2025 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. Vaikka arvonalentumistestauksessa käytetty EBITDA-marginaalin muutosherkkyys laski -1,3 prosenttiyksikköön viime vuoden -1,6 prosenttiyksiköstä, kuitenkaan minkään yksittäisen keskeisen oletuksen kohtuullinen mahdollinen muutos ei johtaisi arvonalentumiskirjauksen tekemiseen.

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 tietoja. 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	2025	2024
Korkotuotot vuokrasopimuksista	0,0	0,0
Tuotot tulosvaikutteisesti kirjattavista sijoitusinstrumenteista	8,3	36,8
Korkotuotot jaksotettuun hankintamenoon arvostettavista rahoitusvaroista	5,2	6,4
Muut korkotuotot	0,2	0,0
Muut rahoitustuotot	9,9	1,6
Osinkotuotot	0,0	0,0
Rahoitustuotot yhteensä	**23,6**	**44,9**
Korkokulut vuokrasopimuksista	-46,5	-60,0
Muut rahoituskulut	-6,3	-10,3
Korkokulut jaksotettuun hankintamenoon arvostettavista veloista	-29,2	-36,9
Koronvaihtosopimukset käyvän arvon suojaukset	3,4	6,3
Suojatusta korkoriskistä johtuva käypää arvoa koskeva oikaisu joukkovelkakirjan kirjanpitoarvoon	-6,3	-6,3
Rahoituskulut yhteensä	**-84,8**	**-107,2**
Kurssivoitot ja tappiot	17,3	-5,8
Rahoituskulut, netto	**-43,8**	**-68,1**

Konsernin suojauslaskennan tehokkuustestauksessa todettiin, että sekä rahavirran että käyvän arvon suojaus on tehokasta. Näin ollen rahoituseriin ei sisälly tehottomuutta vuoden 2025 tilinpäätöshetkellä eikä myöskään vertailuvuonna 2024. Rahoitustuottoihin ja -kuluihin sisältyy käyvän arvon suojausinstrumenteista ja suojattavasta riskistä johtuvista suojauskohteista yhtäläinen määrä voittoja ja tappioita.

Vuoden 2025 rahoituskuluihin kirjatut kurssivoitot ja tappiot koostuvat 16.3 miljoonan euron realisoituneista nettokurssitappioista ja 33,7 miljoonan euron realisoitumattomista nettokurssivoitoista, jotka johtuivat pääasiassa Yhdysvaltain dollarin heikentymisestä euroon nähden. Tilikaudella 2025 on aktivoitu A350-investointiohjelmaan liittyen yhteensä 2,1 miljoonaa euroa korkokuluja (4,0). 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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

A = Laadintaperiaatteet

3.2 Rahoitusvarat

A Rahoitusvarat
Konsernissa rahoitusvarat on luokiteltu IFRS 9 ”Rahoitusinstrumentit” – standardin mukaisesti seuraaviin ryhmiin: jaksotettu hankintameno ja käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattava. 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 jaksotettuun 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. Jaksotettuun 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 merkittäviltä 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 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. Myyntisaamisten odotetuista luottotappiosta on kerrottu liitetiedossa 1.2.3. Myyntiin liittyvät saamiset.

Arvonalentumismallilla ei ole vaikutusta muihin rahoitusvaroihin, kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastoihin, sillä ne arvostetaan IFRS 9:n mukaan käypään arvoon tulosvaikutteisesti, jolloin odotetut luottotappiot on jo otettu huomioon. Jaksotettuun hankintamenoon 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 keskikursseja. A

3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat

Milj. euroa	2025	2024
Yritys- ja sijoitustodistukset ja joukkovelkakirjalainat	36,7	73,2
Lyhyen koron rahastot	492,4	589,5
Noteeraamattomat osakkeet	2,3	2,2
Yhteensä	**531,4**	**664,9**
Vastapuolien luottoluokittelu		
Parempi kuin A		
A	-	19,8
BBB	18,8	29,6
BB	5,0	4,9
Luottoluokittelemattomat	507,5	610,6
Yhteensä	**531,4**	**664,9**

Tilinpäätöshetkellä sijoitukset luottoluokittelemattomiin instrumentteihin sisälsivät pääosin sijoitukset rahamarkkinarahastoihin (492,4 miljoonaa euroa).

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

3.2.2 Rahavarat

Milj. euroa	2025	2024
Käteinen raha ja pankkitalletukset	529,6	219,1
Yhteensä	**529,6**	**219,1**

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

3.3 Rahoitusvelat

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

Ostovelat kirjataan jaksotettuun hankintamenoon.

Rahoitusvelat kirjataan pois taseesta kun yhtiö on täyttänyt sopimusperusteisen velvoitteensa. 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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Pitkäaikaiset velat

Milj. euroa	2025	2024
JOLCO-lainat ja muut lainat	171,0	232,9
Joukkovelkakirjalainat	797,6	502,5
Vuokrasopimusvelat	632,3	839,7
Korolliset velat yhteensä	**1 600,9**	**1 575,1**
Korottomat velat	**3,4**	**7,5**
Yhteensä	**1 604,3**	**1 582,6**

Konsernin korolliset velat kasvoivat tilikauden 2025 aikana. Merkittävin korollisiin velkoihin vaikuttanut rahoitusjärjestely vuoden 2025 aikana oli 300 miljoonan euron joukkovelkakirjalainan liikkeeseenlasku.

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

Lyhytaikaiset korolliset velat

Milj. euroa	2025	2024
JOLCO-lainat ja muut lainat	51,5	125,4
Vuokrasopimusvelat	130,4	164,6
Yhteensä	**181,9**	**290,1**

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

	Käypä arvo		Kirjanpitoarvo	
Korolliset velat, miljoonaa euroa	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**
Vuokrasopimusvelat	762,7	1 004,4	762,7	1 004,4
Joukkovelkakirjalainat	813,0	511,0	797,6	502,5
JOLCO-lainat ja muut	216,2	353,4	222,5	358,3
Yhteensä	**1 791,9**	**1 868,8**	**1 782,8**	**1 865,2**

Velkojen käyvät arvot (poislukien vuokrasopimusvelat) on laskettu diskonttaamalla velkojen tulevat kassavirrat käyttämällä tilinpäätöspäivän markkinakorkoa ja yrityksen luottoriskipreemiota. Joukkovelkakirjalainojen käypä arvo on laskettu käyttämällä tilinpäätöspäivän noteerattua hintaa (102,7 ja 99,8).

	Lyhytaikaiset lainat	Pitkäaikaiset lainat	Lyhytaikaiset vuokra-sopimusvelat	Pitkäaikaiset vuokra-sopimusvelat	Yhteensä
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 1.1.2025	**125,4**	**735,4**	**164,6**	**839,7**	**1 865,2**
Takaisinmaksut	-121,5	-	-150,4	-	-271,9
Hankinnat	-	297,0	1,7	13,5	312,2
Luovutukset	-	-	-	-17,8	-17,8
Valuuttakurssioikaisut	-	-16,5	-15,4	-73,3	-105,2
Siirto lyhytaikaisiin velkoihin	47,6	-47,6	129,8	-129,8	0,0
Muut muutokset, joihin ei liity maksua	-	0,2	-	-	0,2
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 31.12.2025	**51,5**	**968,6**	**130,4**	**632,3**	**1 782,8**

	Lyhytaikaiset lainat	Pitkäaikaiset lainat	Lyhytaikaiset vuokra-sopimusvelat	Pitkäaikaiset vuokra-sopimusvelat	Yhteensä
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 1.1.2024	**120,3**	**790,2**	**164,0**	**951,0**	**2 025,6**
Takaisinmaksut	-121,4	-584,3	-170,3	-	-875,9
Hankinnat	-	495,7	1,8	42,7	540,1
Luovutukset	-	-	-	-38,5	-38,5
Valuuttakurssioikaisut	-	16,9	9,1	44,6	70,6
Siirto lyhytaikaisiin velkoihin	126,4	-126,4	160,0	-160,0	0,0
Muut muutokset, joihin ei liity maksua	0,0	143,3	-	-	143,3
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 31.12.2024	**125,4**	**735,4**	**164,6**	**839,7**	**1 865,2**

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2025 milj. euroa	2026	2027	2028	2029	2030	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset	9,9	-	-	-	-	-	9,9
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	41,6	21,0	21,1	21,3	21,4	87,2	213,7
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	-	-	-	500,0	300,0	-	800,0
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	92,2	85,4	65,3	63,2	65,7	178,5	550,5
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	38,2	40,0	37,5	21,2	12,9	62,3	212,2
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	**181,9**	**146,5**	**124,0**	**605,8**	**400,1**	**328,0**	**1 786,3**
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	658,9	24,8	4,3	21,5	-	-	709,4
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-644,7	-24,8	-	-19,1	-	-	-688,6
Hyödykejohdannaiset	18,1	3,3	-	-	-	-	21,4
Ostovelat ja muut velat	253,4	-	-	-	-	-	253,4
Korkomaksut korollisista veloista	81,3	71,2	65,0	59,1	30,4	53,0	360,0
Yhteensä	**548,9**	**221,0**	**193,3**	**667,3**	**430,5**	**381,0**	**2 441,9**

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2024 milj. euroa	2025	2026	2027	2028	2029	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset	22,5	11,2	-	-	-	-	33,7
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	103,0	45,5	22,2	22,4	22,5	112,2	327,9
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	-	-	-	-	500,0	-	500,0
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	124,6	105,6	96,5	73,8	73,7	276,3	750,5
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	40,0	39,5	41,5	38,9	20,4	73,7	253,9
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	**290,1**	**201,8**	**160,3**	**135,1**	**616,6**	**462,1**	**1 866,0**
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	777,0	94,0	-	-	20,1	-	891,1
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-797,7	-101,3	-	-1,9	-29,3	-	-930,2
Hyödykejohdannaiset	33,7	1,5	-	-	-	-	35,2
Ostovelat ja muut velat	240,4	-	-	-	-	-	240,4
Korkomaksut korollisista veloista	92,1	75,3	64,1	56,1	49,5	75,6	412,6
Yhteensä	**635,6**	**271,3**	**224,3**	**189,3**	**657,0**	**537,7**	**2 517,1**

Konsernin vaihtuvakorkoiset lainat ja leasingsopimukset on sidottu 3 kuukauden viitekorkoihin. Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä joukkovelkakirjalainasta tehtyä 2,9 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2024 ja erääntyy vuonna 2029, eikä 2,9 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2025 ja erääntyy vuonna 2030. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 1,1 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

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

Korolliset velat jakaantuvat valuutoittain seuraavasti:

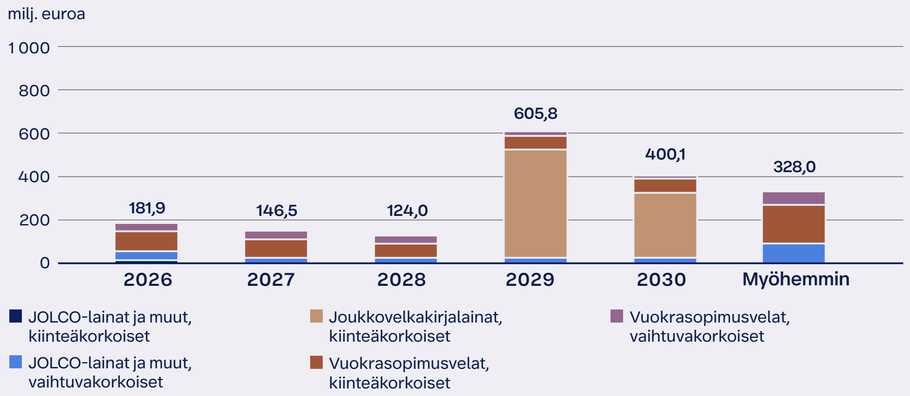
Milj. euroa	2025	2024
EUR	1 092,9	822,5
USD	679,7	1 008,9
JPY	9,9	33,7
CNY	0,2	-
HKD	0,1	0,1
	1 782,8	**1 865,2**

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

Korollisten velkojen koronmääräytymisjakso

	2025	2024
Enintään 6 kuukautta	33,5 %	39,7 %
6–12 kuukautta	1,0 %	1,7 %
1–5 vuotta	33,8 %	21,9 %
Yli 5 vuotta	31,7 %	36,7 %
Yhteensä	**100,0 %**	**100,0 %**

Rahoitusvelkojen erääntymisajat



Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

3.4 Vastuusitoumukset

Milj. euroa	2025	2024
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	47,4	58,2
Yhteensä	**47,4**	**58,2**

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 riskienhallintapolitiikkaan, jossa määritellään kullekin eri riskityypille sallitut minimi- ja maksimitasot. Riskienhallintapolitiikan ja riskienhallinnan käytännön toteutus on keskitetty emoyhtiön rahoitusosastolle.

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

Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

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

Lentopetrolin hintariskin hallinnassa Finnair käyttää lentopetrolitermiinejä ja optioita. Lentopetrolijohdannaisten kohde-etuutena käytetään Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksiä, sillä noin 66 % Finnairin polttoaineen ostosopimuksista pohjautuu kyseiseen hintaindeksiin.

Finnair noudattaa lentopetrolisuojauksissaan aikahajauttamisen periaatetta. Finnair päivitti riskienhallintapolitiikkaansa joulukuussa 2025, ja suojaushorisontti pidennettiin 18 kuukaudesta 24 kuukauteen. Riskienhallintapolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on noin 70 prosentin ja 95 prosentin välillä tavoitetason ollessa 82,5 % ensimmäisen vuosineljänneksen osalta. Ensimmäisen vuosineljänneksen jälkeen suojausaste laskee jokaisella vuosineljänneksellä. Suojauksien jaksottamisella periodikohtainen petrolikulu ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa petrolikulu nousee hitaammin.

Polttoainesuojaukset käsitellään kirjanpidossa rahavirran suojauksena IFRS 9 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. Vuoden 2025 aikana Finnair on suojannut polttoaineriskin kokonaan erottamatta sen riskikomponentteja, kuten raakaöljyn hintariski. Finnair on kuitenkin suojannut tiettyjä polttoainekulutuksen kerroksia alla kuvatun mukaisesti.

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

Päästöoikeuksien hintariski

Päästöoikeuksien hintariski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu päästöoikeuksien (EU-ETS ja UK-ETS) hintavaihtelusta. Finnair päivitti riskienhallintapolitiikkaansa joulukuussa 2025 ja lisäsi päästöoikeuksien hintariskin suojaamisen omaksi riskikategoriakseen riskienhallintapolitiikkaan. Politiikan mukaisesti suojaukset tehdään niin, että vuoden lopussa 100 % kuluneen vuoden, noin 50 % seuraavan vuoden ja 25 % sitä seuraavan vuoden altistuksesta on katettu. Tilinpäätöshetkellä kaikki 2025 kalenterivuoden päästöihin tarvittavat päästöoikeudet oli hankittu, ja Finnair oli suojannut 55 % vuoden 2026 ennustetusta päästöoikeustarpeesta käyttämällä päästöoikeustermiinejä. Finnair on tehnyt päästöoikeustermiinejä suojautuakseen päästöoikeushintojen muutoksia vastaan. Päästöoikeustermiinejä ei luokitella IFRS 9:n alaisiksi rahoitusinstrumenteiksi. Näiden päästöoikeustermiinien yhteenlaskettu arvo on noin 54 miljoonaa euroa.

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta	Suojattu hinta $/tonni	Nimellismäärä (tonnit)	Erääntymisaika	
			Vuoden aikana	1–2 vuotta
31.12.2025				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	699	850 340	700 340	150 000
Cargoes FOB Singapore -indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	719	50 660	50 660	-
31.12.2024				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	785,2	776 284	660 284	116 000
Cargoes FOB Singapore -indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	801,6	52 716	52 716	-

Erittäin todennäköisiä polttoaineostoja 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 677,48 Yhdysvaltain dollaria tonnilta NWE-kulutuksen puolelta ja 698,84 dollaria SING-kulutuksen puolelta. Suojauslaskennan ulkopuoliset optiot eivät ole mukana kummassakaan laskelmassa.

Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 79 % ennustetuista polttoaineostoistaan vuoden 2026 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta ja 51 % toiselta vuosipuoliskolta. Tilikaudella 2025 lentotoiminnan polttoaineiden osuus suhteessa konsernin liikevaihtoon oli noin 28 %. Tilinpäätöshetkellä ennuste vuodelle 2026 on noin 26 %. Tilinpäätöshetkellä lentopetrolin markkinahinnan 10 prosentin nousu lisää – ilman suojaustoimintaa reittiliikenteen ennustetuilla lentomäärillä laskettua – vuosittaista petrolikulua arviolta 65 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – petrolin 10 prosentin nousu alentaa toiminnallista liikevoittoa noin 34 miljoonaa euroa.

Valuuttariski

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

Finnair-konsernin valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja myynneistä, lentokoneiden huoltomaksuista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Konsernin liikevaihdosta noin 60 % kertyy euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset liikevaihtovaluutat ovat Yhdysvaltain dollari (7 % liikevaihdosta), Japanin jeni (6 %) ja Ruotsin kruunu (4 %). Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin 37 %. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on noin 31 % kaikista operatiivisista kuluista. Merkittävin dollarikulueriä on polttoainekulut. Suurimmat investoinnit, lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta, tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa.

Riskienhallintapolitiikka jakaa valuuttaposition kolmeen osaan; ennustettuun kassavirtaan, tase- ja investointipositioon.

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Kassavirtapositio muodostuu pääasiassa dollarimääräisistä kuluista ja useissa eri valuutoissa tapahtuvista myyntituloista. Ennustetut polttoaineostot, lentokaluston huoltokulut ja liikennöimismaksut muodostavat samankaltaisten suojauskohteiden ryhmän, joka suojataan samalla suojausinstrumentilla. Kassavirran suojaamisen tarkoitus on vähentää kurssivaihteluiden aiheuttamaa volatiliteettia kassavirrassa ja operatiivisessa tuloksessa. Tämä toteutetaan suojaamalla porrastetusti kahta suurinta valuuttaa sekä hyödyntämällä monien valuuttojen portfolion hajautushyötyä. Suojaussopimukset ajoitetaan erääntymään samaan ajankohtaan operatiivisten kulujen rahavirtojen toteutumisen kanssa. Suojauslimiitit 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 riskienhallintapolitiikkaansa joulukuussa 2025, ja sekä Japanin jenin että Yhdysvaltain dollarin korin suojaushorisonttia pidennettiin 18 kuukaudesta 24 kuukauteen. Suojaushorisontti on jaettu kahdeksaan kolmen kuukauden periodiin. Riskienhallintapolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on noin 70 prosentin ja 95 prosentin välillä tavoitetason ollessa 82,5 % 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. Riskienhallintapolitiikan 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 taseeristä kuten varaukset, myyntisaamiset, ostovelat, vuokravelat ja myytävänä olevista omaisuuseristä. Taseposition maksimisuojausaste on 100 % ja minimisuojausaste on 0 %.

Ennustettujen liiketoiminnan nettokassavirtojen osalta Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 54 % USD-korista ja 47 % Japanin jenistä seuraavalle 12 kuukaudelle. Tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 12 kuukauden liiketulokseen noin 65 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti noin 19 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää liiketulosta noin 31 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen huonontaa liiketulosta noin 10 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 93 % ja jenin osalta 87 %. Taseposition osalta tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti tulokseen 68 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 1 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta 6 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin vahvistuminen huonontaa tulosta noin 0,1 miljoonaa euroa.

		Erääntymisaika		
Nimellismäärän ajoitus milj. euroa 31.12.2025	**Nimellismäärä (brutto)**	**Vuoden aikana**	**1–2 vuotta**	**2–5 vuotta**
USD	943,9	772,4	100,9	70,6
JPY	120,0	115,4	4,6	-

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan.

Tuloksen valuuttariski milj. euroa 31.12.2025	**JPY**	**USD-kori**
Ennustetut liiketoiminnan nettokassavirrat, 12KK	201,3	-650,7
Liiketoiminnan nettokassavirtojen suojat, 12KK	-108,1	394,6
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	169,62	1,15
Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttariskit suojauksen jälkeen, 12KK	**93,2**	**-256,0**

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 1,16 Yhdysvaltain dollarin puolelta ja 168,78 Japanin jenin puolelta.

Taseen valuuttariski milj. euroa 31.12.2025	**JPY**	**USD**
Nettotasepositio	-9,1	-435,1
Nettotaseposition suojat	7,7	325,0
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	182,92	1,13
Taseposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	**-1,4**	**-110,1**

Investointiposition valuuttariski milj. euroa 31.12.2025	**USD**
Nettoinvestointipositio	-125,5
Nettoinvestointiposition suojat	92,1
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	1,12
Investointiposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	**-33,5**

Tuloksen valuuttariski milj. euroa 31.12.2024	**JPY**	**USD-kori**
Ennustetut liiketoiminnan nettokassavirrat, 12kk	168,2	-718,4
Liiketoiminnan nettokassavirtojen suojat, 12kk	-102,3	430,3
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	158,68	1,09
Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttariskit suojauksen jälkeen, 12kk	**66,0**	**-288,1**

Taseen valuuttariski milj. euroa 31.12.2024	**JPY**	**USD**
Nettotasepositio	-39,7	-676,7
Nettotaseposition suojat	30,9	589,8
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	162,07	1,07
Taseposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	**-8,8**	**-86,8**

Investointiposition valuuttariski milj. euroa 31.12.2024	**USD**
Nettoinvestointipositio	-147,1
Nettoinvestointiposition suojat	75,4
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	1,09
Investointiposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	**-71,7**

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 pääomanpalautuksesta
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. Riskienhallintapolitiikan mukaisesti sijoitussalkun korkosidonnaisuusajan mandaatti on 0-12 kuukautta ja korollisten velkojen 36-72 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä sijoitussalkun korkosidonnaisuusaika oli noin 4 kuukautta ja korollisten velkojen ja korollisten velkojen noin 56 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä korkojen yhden prosenttiyksikön nousu lisää vuotuista sijoitussalkun korkotuottoa noin 7,5 miljoonaa euroa ja lainasalkun korkokulua noin 2,7 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetken tilanne kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta.

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

		Erääntymisaika		
Nimellismäärän ajoitus milj. euroa 31.12.2025	**Nimellismäärä (brutto)**	**Vuoden aikana**	**1–2 vuotta**	**2–5 vuotta**
Koronvaihtosopimukset	524,3	148,2	55,4	320,6

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, riskienhallintapolitiikan sallimien vastapuoliriskirajojen puitteissa. Rahavaroja sijoitetaan myös rahamarkkinarahastoihin ja konservatiivisesti valittujen yritysten liikkeelle laskemiin 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, tililimiteillä, likvideillä rahamarkkinasijoituksilla ja sitovilla lainalupauksilla. Konsernin pitkäaikaisten velkojen vastapuolet ovat vakavaraisia hyvämaineisia rahoituslaitoksia.

Vuoden 2025 aikana Finnair vahvisti tasettaan laskemalla liikkeelle uuden 300 miljoonan euron suuruisen vakuudettoman joukkovelkakirjalainan, joka erääntyy marraskuussa 2030.

Konsernin likvidit kassavarat olivat tilikauden 2025 päättyessä 826,6 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä Finnairin 200 miljoonan euron luottolimiitti oli käyttämättömänä. Luottolimiitissä on taloudellisena lainakovenanttina nettovelan suhde käyttökatteeseen, jonka taso on 3,75 tai sen alle. Tilinpäätöshetkellä nettovelan suhde käyttökatteeseen oli 1,8. Lisäksi Finnairilla 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.

S&P Global Ratings on myöntänyt Finnair Oyj:lle pitkäaikaisen luottoluokituksen tasolla BB+, ja sen näkymä on vakaa. Julkinen luottoluokitus mahdollistaa laajempien velkapääomamarkkinoiden käytön ja lisää rahoitustransaktioiden toteutusvarmuutta.

Konsernin pääomarakenteen kehitystä seurataan jatkuvasti oikaistulla nettovelkaantumisasteella (adjusted gearing) ja nettovelan suhteella käyttökatteeseen (net debt to EBITDA). Oikaistua nettovelkaantumisastetta laskettaessa oikaistu korollinen nettovelka on jaettu oman pääoman määrällä. Konsernin oikaistu nettovelkaantumisaste oli vuoden 2025 lopussa 116.3 prosenttia (154,8). Nettovelan suhde käyttökatteeseen oli 1,8 (2,0).

Käyvän arvon rahaston herkkyysanalyysi

Mikäli Jet fuel CIF NWE -hinta olisi ollut 10 % korkeampi, olisi rahaston saldo ollut 37,6 miljoonaa euroa (39,1) suurempi. Vastaavasti taas 10 % alempi Jet fuel CIF NWE-hinta olisi pienentänyt rahastoa 44,0 miljoonaa euroa (43,2). Yhdysvaltain dollarin osalta 10 % heikompi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 36,0 miljoonaa euroa (38,7) ja 10 % vahvempi dollari olisi vaikuttanut positiivisesti 36,7 miljoonaa euroa (41,8). Japanin jenin osalta 10 % vahvempi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 9,9 miljoonaa euroa (9,5) ja 10 % heikompi JPY olisi vaikuttanut positiivisesti 9,9 miljoonaa euroa (9,8). 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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu

Milj. euroa	Suojaus-laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikuttei-sesti kirjattavat	Jaksotettuun hankintamenoon arvostettavat	Kirjanpitoarvo
31.12.2025				
Rahoitusvarat				
Saamiset	-	-	60,7	60,7
Muut rahoitusvarat	-	531,4	-	531,4
Myyntisaamiset ja muut saamiset	-	-	244,8	244,8
Johdannaiset	32,0	0,3	-	32,2
Rahavarat	-	-	529,6	529,6
Kirjanpitoarvo yhteensä	**32,0**	**531,6**	**835,1**	**1 398,7**
Käypä arvo yhteensä	**32,0**	**531,6**	**835,1**	**1 398,7**
Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat	-	-	1 020,1	1 020,1
Leasingvelat	-	-	762,7	762,7
Johdannaiset	55,9	18,5	-	74,5
Ostovelat ja muut velat	-	-	253,4	253,4
Kirjanpitoarvo yhteensä	**55,9**	**18,5**	**2 036,2**	**2 110,6**
Käypä arvo yhteensä	**55,9**	**18,5**	**1 791,9**	**1 866,4**

Milj. euroa	Suojaus-laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikuttei-sesti kirjattavat	Jaksotettuun hankintamenoon arvostettavat	Kirjanpitoarvo
31.12.2024				
Rahoitusvarat				
Saamiset	-	-	59,6	59,6
Muut rahoitusvarat	-	664,9	-	664,9
Myyntisaamiset ja muut saamiset	-	-	250,5	250,5
Johdannaiset	55,3	11,2	-	66,5
Rahavarat	-	-	219,1	219,1
Kirjanpitoarvo yhteensä	**55,3**	**676,1**	**529,2**	**1 260,7**
Käypä arvo yhteensä	**55,3**	**676,1**	**529,2**	**1 260,7**
Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat	-	-	860,8	860,8
Leasingvelat	-	-	1 004,4	1 004,4
Johdannaiset	62,6	0,0	-	62,6
Ostovelat ja muut velat	-	-	240,4	240,4
Kirjanpitoarvo yhteensä	**62,6**	**0,0**	**2 105,7**	**2 168,3**
Käypä arvo yhteensä	**62,6**	**0,0**	**1 868,8**	**1 931,4**

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 jaksotettuun hankintamenoon arvostettavien pitkäaikaisten lainojen osalta muodostavat liikkeelle lasketut joukkovelkakirjalainat. 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	2025	Taso 1	Taso 2
Varat			
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	531,4	492,4	39,0
Johdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	19,1	-	19,1
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	19,1	-	19,1
Valuuttajohdannaiset	8,7	-	8,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	0,0	-	0,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	8,5	-	8,5
Hyödykejohdannaiset	4,4	-	4,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,4	-	4,4
Yhteensä	**563,6**	**492,4**	**71,2**
Velat			
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvelat			
Johdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	34,2	-	34,2
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	15,6	-	15,6
Valuuttajohdannaiset	14,5	-	14,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	9,4	-	9,4
Hyödykejohdannaiset	25,8	-	25,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	25,8	-	25,8
Yhteensä	**74,5**	-	**74,5**

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 merkittäviltä 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 merkittäviltä osin vastapuolten toimittamiin vahvistuksiin, jotka perustuvat yleisesti hyväksyttyihin arvostusmalleihin.

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

A = Laadintaperiaatteet

3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus

Milj. euroa	2025	2024
Johdannaisvarat bruttomäärä	32,2	66,5
Taseessa esitetty rahoitusvarojen määrä	**32,2**	**66,5**
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	-32,0	-49,7
Johdannaisvarat netto	**0,2**	**16,9**

Milj. euroa	2025	2024
Johdannaisvelat bruttomäärä	-74,5	-62,6
Taseessa esitetetyt rahoitusvelkojen määrä	**-74,5**	**-62,6**
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	32,0	49,7
Johdannaisvelat netto	**-42,4**	**-13,0**

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

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

Johdannaissopimukset kirjataan tekohetkellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenoon (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuosikatsauksessa. Johdannaisten käyvät arvot perustuvat arvoihin, joilla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden ja toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä. Johdannaisten käyvät arvot määritetään seuraavasti:

Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatiliteetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen Black-Scholes-optiohinnoittelumallia. 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 arvonmääritysmalleja. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

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

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

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

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 jaksotetaan 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 yhtäaikaisesti rahoitustuottoihin ja -kuluihin. Valuutan- ja koronvaihtosopimusten realisoituneet valuuttakurssierot, sekä korkotuotot ja -kulut kirjataan yhtäaikaisesti lainasta syntyvää kurssieroa, korkotuottoja ja -kuluja vastaan rahoitustuottoihin ja -kuluihin

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

Termiinien ja optioiden puolelta, suojauskohteen ja suojausinstrumentin välillä on taloudellinen suhde, koska odotetaan, että suojausinstrumentin ja suojauskohteen arvon muutokset ovat vastakkaisia yhteisen allaolevan tai suojatun riskin vuoksi. Tämä koskee kaikkia suojaussuhteita paitsi Cargoes FOB Singapore -kulua, 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 suojausuhteeksi, jossa suojausinstrumentti taloudellisesti liittyy läheisesti kohde-etuutena olevaan instrumenttiin. Myös seuraavat tekijät voivat aiheuttaa polttoainejohdannaisten tehottomuutta: erot suojausinstrumentin ja suojauskohteen nimellismäärän ajoituksessa, merkittävät muutokset suojaussuhteen liittyvien sopimuspuolten luottoriskissä sekä muutokset suojauskohteen kokonaismäärässä, jotka voivat aiheuttaa ylisuojausta,

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

esimerkiksi, jos perusteena oleva polttoainekulutuksen ennuste ei ole riittävän tarkka. Koska konsernissa ei suojata 100 %:a polttoainekulutuksesta, ylisuojauksen riski on vähäinen. Finnair on soveltanut 1:1-suojausastetta suojauskohteille.

Finnair käyttää termiinejä ja optioita suojautuessaan valuuttamääräisten kassavirtojen aiheuttamat riskit. Valuuttamääräisten kassavirtojen suojat käsitellään kirjanpidossa IFRS 9 -standardin mukaisesti rahavirtasuojauksina. Ennakoitujen rahavirtojen suojaamiseksi tehtyjen johdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon rahavirran suojauksiksi määriteltyjen 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 %:a kassavirroista, ylisuojauksen riski on vähäinen. Realisoituneiden JPY-määräisten myyntien suojausten voitot ja tappiot kirjataan liikevaihtoon. Realisoituneiden USD-määräisten kulujen suojausten voitot ja tappiot kohdistetaan kuluihin suhteessa realisoituneisiin kuluihin. Muiden valuuttamääräisten rahavirtojen voitto tai tappio kirjataan muihin kuluihin.

Suojaussuhteen suojausaste määritellään sekä suojausinstrumentin että suojattavan kohteen suhteellisen määrän mukaan. Suojautuessaan valuuttariskiltä Finnair yleensä soveltaa 1:1-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 valuuttamääräisiä tase-eriä suojaavien termiinien käyvän arvon muutokset sekä realisoidut 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 suojauskustannuksen rahastoon. Aika-arvon käyvän arvon muutokset kirjataan muun laajan tuloksen suojauskustannuksen rahastoon. Preemiot siirretään tuloslaskelmaan samanaikaisesti suojattavan kohteen realisoitumisen kanssa. Tilinpäätöshetkellä Finnairilla oli vain suojattuihin transaktioihin liittyviä preemioita suojauskustannusrahastossa. 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 valuuttamääräisten 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 parhaisiin arvioihin ja olettamiin tilinpäätöshetkellä. Arviot ja olettamat pohjautuvat aikaisempaan kokemukseen ja johdon parhaaseen näkemykseen tulevaisuuden tapahtumista ja muista olettamuksista, joiden uskotaan olevan olosuhteet huomioon ottaen perusteltuja. Arvioita ja olettamia 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. !

	2025				2024			
Milj. euroa	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	446,6	8,0	-8,6	-0,6	490,8	19,5	-0,7	18,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	56,1	0,5	-	0,5	41,7	1,2	-	1,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	51,8	-	-0,9	-0,9	37,8	-	-0,2	-0,2
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	92,1	0,0	-5,0	-5,0	75,4	1,8	0,0	1,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	**646,6**	**8,5**	**-14,5**	**-6,0**	**645,7**	**22,6**	**-0,9**	**21,6**
Taseen suojaus, termiinit	143,0	0,3	0,0	0,3	305,6	0,7	0,0	0,6
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	**143,0**	**0,3**	**0,0**	**0,3**	**305,6**	**0,7**	**0,0**	**0,6**
Valuuttajohdannaiset yhteensä	**789,6**	**8,7**	**-14,5**	**-5,7**	**951,3**	**23,2**	**-1,0**	**22,3**
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	691 000	1,1	-17,3	-16,2	598 000	1,0	-26,6	-25,6
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	210 000	3,2	-0,2	3,0	231 000	5,4	-	5,4
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	210 000	0,1	-8,3	-8,2	231 000	-	-14,9	-14,9
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	**-**	**4,4**	**-25,8**	**-21,4**	**-**	**6,4**	**-41,6**	**-35,2**
Hyödykejohdannaiset yhteensä	**-**	**4,4**	**-25,8**	**-21,4**	**-**	**6,4**	**-41,6**	**-35,2**
Korkojohdannaiset								
Koronvaihtosopimukset	250,0	19,1	-15,6	3,4	250,0	26,4	-20,1	6,3
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	**250,0**	**19,1**	**-15,6**	**3,4**	**250,0**	**26,4**	**-20,1**	**6,3**
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	274,3	-	-18,5	-18,5	342,0	10,5	-	10,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	**274,3**	**0,0**	**-18,5**	**-18,5**	**342,0**	**10,5**	**0,0**	**10,5**
Korkojohdannaiset yhteensä	**524,3**	**19,1**	**-34,2**	**-15,1**	**592,0**	**37,0**	**-20,1**	**16,8**
Johdannaiset yhteensä*	**-**	**32,2**	**-74,5**	**-42,2**	**-**	**66,5**	**-62,6**	**3,9**

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2025 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset - erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaissopimuksiin perustuvat velat - erässä).

A = Laadintaperiaatteet
! = 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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

A = Laadintaperiaatteet

Suojauskohteet suojaussuhteissa

31.12.2025	Suojauskohteiden kirjanpitoarvo Varat	Suojauskohteiden kirjanpitoarvo Velat	Suojauskohteiden kirjanpitoarvoon sisältyvät kertyneet käyvän arvon oikaisut Varat	Suojauskohteiden kirjanpitoarvoon sisältyvät kertyneet käyvän arvon oikaisut Velat	Suojaus-kohde sisältävä taseen erä	Tehottomuuden testauksessa käytetty suojauskohteen käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta	Tehottomuuden testauksessa käytetty suojaus-instrumentin käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta
Rahavirtasuojaukset							
Polttoaineen hintariski							
- Ennustetut polttoaineostot	-	-	-	-	-	-149,1	28,1
Valuuttariski							
- Ennustetut myynnit ja ostot, USD	-	-	-	-	-	125,9	-23,4
- Ennustetut myynnit ja ostot, JPY	-	-	-	-	-	-27,6	-0,3
Käyvän arvon suojaukset							
Valuuttariski							
- Lentokoneiden hankinnat	5,0	-	5,0	-	Pitkäaikaiset varat	17,0	-7,0
Korkoriski							
- Kiinteäkorkoiset lainat	-	247,1	-	-2,9	Korolliset velat	-2,9	2,9

Johdannaisvastapuolien luottoluokittelu

Milj. euroa	2025	2024
Parempi kuin A	-26,4	11,4
A	-13,5	4,9
BBB	-2,4	-12,4
Yhteensä	**-42,2**	**3,9**

Tulosvaikutteisesti realisoituneet johdannaiset

Milj. euroa		2025	2024
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	-29,5	-11,9
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Polttoainekulut	-11,5	5,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Lentokaluston huoltokulut	-1,3	0,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikennöimismaksut	-0,4	0,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikevaihto	7,4	5,5
Koronvaihtosopimukset	Rahoituskulut	0,9	-7,3
Kulut suojauslaskennassa olevista eristä yhteensä		**-34,4**	**-6,9**
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	-	0,0
Taseen suojaus	Rahoituskulut	-16,3	15,7
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	Rahoituskulut	4,6	4,4
Kulut suojauslaskennan ulkopuolisista eristä yhteensä		**-11,8**	**20,2**

3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

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

Sijoitetun vapaan pääoman rahastoon on kirjattu osakeannista 2007 saadut varat vähennettynä transaktiokuluilla verojen jälkeen, sekä osakeperusteiset maksut IFRS 2:n mukaisesti.

Sijoitetun vapaan pääoman rahastoon on kirjattu merkintäoikeusanneista 2020 ja 2023 saadut varat vähennettynä transaktiokuluilla verojen jälkeen.

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 transaktiokulut verojen jälkeen on vähennetty omasta pääomasta, kunnes ne mitätöidään ja lasketaan uudelleen liikkeelle. Omien osakkeiden myynnistä tai liikkeeseenlaskusta saatu vastike sisällytetään omaan pääomaan. A

Osakkeiden lukumäärä	2025	2024
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden alussa	204 555 108	20 431 573 617
Flyshare henkilöstön osakesäästöohjelmasta myönnetyt osakkeet	-	9 419 258
Maksuton suunnattu osakeanti	-	4 714 922
Osakkeiden yhdistäminen	-	-20 241 250 720
Johtoryhmän uudelleenrakennuskannustinohjelma	-	98 031
Osakepalkkiojärjestelmästä 2023–2025 myönnetyt osakkeet, ansaintakausi 2023–2024	235 447	-
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	**204 790 555**	**204 555 108**
Emoyhtiön hallussa olevat osakkeet	20 837	256 284
Osakkeiden lukumäärä yhteensä tilikauden lopussa	**204 811 392**	**204 811 392**

Finnair Oyj:n kokonaan maksettu ja kaupparekisteriin rekisteröity osakepääoma oli vuosien 2024 ja 2025 lopussa 75 442 904,30 euroa. Osakkeilla ei ole nimellisarvoa.

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Konsernin käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät

Milj. euroa	2025	Siirretty tulosvaikutteisiksi	Realisoitumattomat voitot ja tappiot muun laajan tuloksen kautta	Laskentaperiaatteen muutokset	2024	Laajan tuloslaskelman erä, johon luokittelun muutoksesta johtuva oikaisu sisältyy
Polttoaineen hintasuojaus	-15,6	29,5	-13,3	-	-31,9	Polttoainekulut
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	-0,9	5,8	-26,2	-	19,5	Liikevaihto ja kulu-erät*
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-1,4	0,7	-	-	-2,1	Lentokaluston leasemaksut
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	118,0	-	23,3	-	94,6	
Suojauskustannusten rahasto	-5,8	-	-2,9	-	-2,9	
Verovaikutus	-18,9	-	-3,4	-	-15,4	
Yhteensä	**75,4**	**36,0**	**-22,4**	**-**	**61,8**	

* Ennustettujen valuuttamääräisten 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	2026	2027	2028	2029	2030	Myöhemmin	Yhteensä
Polttoaineen hintasuojaus	-12,3	-3,3	-	-	-	-	-15,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	-0,9	0,0	-	-	-	-	-0,9
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-0,7	-0,6	-	-	-	-	-1,4
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	118,0	-	-	-	-	-	118,0
Suojauskustannusten rahasto	-5,8	-	-	-	-	-	-5,8
Verovaikutus	-19,6	0,8	-	-	-	-	-18,9
Yhteensä	**78,5**	**-3,1**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**75,4**

Osakekohtainen tulos

Laimentamaton osakekohtainen tulos lasketaan jakamalla emoyrityksen osakkeenomistajille kuuluva tilikauden tulos kauden aikana ulkona olevien osakkeiden lukumäärän painotetulla keskiarvolla. 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	2025	2024
Tilikauden tulos, milj. euroa	18,4	37,0
Oikaistu tilikauden tulos	**18,4**	**37,0**
Keskimääräinen painotettu ulkona olevien osakkeiden määrä, milj. kpl osakemäärä, milj. kpl	204,7	204,5
Laimentamaton osakekohtainen tulos, euroa	0,09	0,18
Laimennettu osakekohtainen tulos, euroa	0,09	0,18
Omien osakkeiden vaikutus, euroa	0,00	0,00

Osakekohtainen pääomanpalautus

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osakkeenomistajille jaetaan pääomanpalautusta 0,09 euroa osaketta kohden. Pääomanpalautus maksetaan kahdessa erässä. Ensimmäinen erä 0,05 euroa osakkeelta maksetaan osakkeenomistajalle, joka on merkitty täsmäytyspäivänä 26.3.2026 yhtiön Euroclear Finland Oy:n pitämään osakasluetteloon. Hallituksen ehdottama maksupäivä tälle erälle on 8.4.2026. Pääomanpalautuksen toinen erä 0,04 euroa osakkeelta maksetaan marraskuussa 2026. Se maksetaan osakkeenomistajalle, joka on merkitty täsmäytyspäivänä yhtiön Euroclear Finland Oy:n pitämään osakasluetteloon. Hallitus päättää 26.10.2026 pidettäväksi sovitussa kokouksessaan pääomanpalautuksen toisen erän täsmäytyspäivän ja osingonmaksupäivän.

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat

Milj. euroa	2025
Käyvän arvon rahasto	-17,9
Sijoitetun vapaan pääoman rahasto	1 323,3
Edellisten tilikausien voitto	-698,1
Tilikauden voitto/tappio	-66,1
Voitonjakokelpoiset varat yhteensä	**541,3**

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

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 muuttuvaan tuottoon ja pystyy määräysvallallaan vaikuttamaan sen määrään. Pääsääntöisesti määräysvaltasuhde syntyy, kun Finnairilla on yli puolet yhtiön äänivallasta tai kun sillä muutoin on valta määrätä yhtiön liiketoiminnasta ja talouden periaatteista. Hankitut tytäryhtiöt yhdistellään konsernitilinpäätökseen siitä päivästä lukien, jona konserni on saanut määräysvallan, ja luovutetut tytäryhtiöt siihen saakka, jolloin määräysvalta lakkaa.

Konsernin keskinäinen osakkeenomistus on eliminoitu 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	Finnair Business Services Oü, Viro	100,0
Finnair Aircraft Finance Oy, Suomi	100,0	Amadeus Finland Oy, Suomi	95,0
Finnair Technical Services Oy, Suomi	100,0	Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Suomi	100,0
Finnair Kitchen Oy, Suomi	100,0	Matkayhtymä Oy, Suomi	100,0

Aurinko Oü purettiin 19.3.2025.

4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot

Finnairilla ei ollut yrityshankintoja tai -myyntejä tilikausilla 2025 ja 2024.

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 välisistä 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 %
31.12.2025	Ruotsi	74,4	70,5	90,7	2,8	40,00
31.12.2024	Ruotsi	90,4	89,2	88,2	0,9	40,00

Konsernin yhteisyritysten tulos tilikaudelta 2025 oli 2,8 (0,9) 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 Eläkesäätiö 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 % (55,7) Finnairin osakkeista. 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:

i = Osion sisältö
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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Milj. euroa	2025	2024
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Yhteisyritys	25,1	26,0
Eläkesäätiö	0,0	0,2
Sairauskassa	0,0	0,2
Työsuhde-etuudet		
Eläkesäätiö	29,9	49,4
Sairauskassa	1,0	0,7
Toimitusjohtaja ja johtoryhmä	5,0	4,8
Hallitus	0,6	0,5
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Yhteisyritys	90,0	88,6
Eläkesäätiö	2,4	2,4
Rahoitustuotot		
Eläkesäätiö	2,9	3,8
Saamiset		
Yhteisyritys	9,8	7,0
Eläkesäätiö	94,3	95,0
Sairauskassa	0,0	0,2
Velat		
Yhteisyritys	5,2	5,6
Eläkesäätiö	17,8	16,3
Sairauskassa	0,1	0,0

Eläkesäätiön työsuhde-etuuksien muutos johtui pääosin Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaisesta palautuksesta. Työsuhde-etuudet ja saamiset eläkesäätiöltä liittyvät etuuspohjaisiin eläkejärjestelyihin Finnairin Eläkesäätiössä. Näitä kuvataan tarkemmin liitetiedossa 1.3.8.2. Johdon palkkiot on esitetty liitetiedossa 1.3.8.1. 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. Eläkesäätiö omistaa Finnairin ulkona olevista osakkeista 0,1 % (0,1). Eläkesäätiön omistamat kiinteistöt on pääosin vuokrattu Finnairille. Vuonna 2025 ja 2024 Finnair ei maksanut Eläkesäätiölle kannatusmaksuja. Eläkesaaminen tilikauden lopussa oli 94,3 miljoonaa euroa (95,0).

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.

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 välisistä väliaikaisista eroista tilinpäätöshetkellä vahvistettua tulevien vuosien verokantaa käyttäen. Laskennallinen verosaaminen on kirjattu siihen määrään asti kuin on todennäköistä, että niitä voidaan käyttää tulevia verotettavia tuloja vastaan. Suurimmat väliaikaiset erot syntyvät aineellisten 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.

Finnair on soveltanut IAS 12 Tuloverot -standardin mukaista väliaikaista pakollista poikkeusta eikä ole kirjannut tai esittänyt tilinpäätöksessään vähimmäisverosääntelystä (pilari 2) aiheutuvia laskennallisia verosaamisia tai -velkoja. A

! **Laskennalliset verot**

Laskennallisen verosaamisen kirjaaminen perustuu johdon ennusteisiin ja arvioihin siitä, tuleeko yhtiölle tulevaisuudessa riittävästi verotettavaa tuloa. Laskennassa käytetyt arviot perustuvat viimeisimpään tilinpäätöksen yhteydessä laadittuun hallituksen hyväksymään ennusteeseen ja oletuksiin, jotka ovat yhdenmukaisia muualla tilinpäätöksessä käytettyjen oletusten kanssa. Finnairin johto on pyrkinyt tilinpäätöspäivän parhaimpaan tietämykseensä perustuen ottamaan liiketoimintaympäristöön liittyvät riskit (muun muassa kansainväliset konfliktit, maailmanpoliittinen epävakaus ja polttoaineen hinnan tai valuuttakurssien vaihtelut) ja mahdollisuudet huomioon arvioissaan ja olettamuksissaan.

Liiketoimintaympäristön normalisoitumisen seurauksena taseeseen oli kirjattu tilikauden 2023 lopussa laskennallinen verosaaminen vuosien 2020–2021 verotuksellisista tappioista kokonaan ja vuoden 2022 verotuksellisesta tappiosta suurin osa. Perustuen IAS 12:n mukaisiin kriteereihin ja johdon arvioihin Finnair-konsernin ennustetusta tuloksesta tilikausilla 2024 ja 2025 ei ollut tarvetta tehdä laskennallisen verosaamisen alaskirjausta verotuksellisista tappioista tai kirjata taseelle kirjaamatonta osuutta laskennallisesta verosaamisesta vuoden 2022 verotuksellisesta tappiosta. Finnair olettaa pystyvänsä käyttämään taseeseen kirjatut verotukselliset tappiot ennen 10 vuoden vanhentumisaikaa vuosina 2030–2035. !

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 on sovellettu EU:ssa vuodesta 2024 alkaen. Siirtymäsäännösten noudattamisen ja hallinnollisen taakan helpottamiseksi OECD on ottanut käyttöön olettamasääntöihin perustuvia helpotuksia (Framework for Transitional Safe CbCR Safe Harbours), joita sovelletaan siirtymäkaudella. OECD julkaisi tammikuussa 2026 uuden ohjeistuksen ("Side-by-Side Package"), joka jatkaa siirtymäkautta yhdellä vuodella verovuoteen 2027 asti ja vaikuttaa huomattavasti siirtymäkauden jälkeisiin vuosiin esimerkiksi tuoden käyttöön uusia pysyviä turvasatamasäännöksiä, jotka tulevat pääosin voimaan verovuodesta 2027 alkaen.

Finnair on arvioinut konserniin kohdistuvaa pilari 2 -sääntelyn vaikutusta eikä se tämän hetkisen arvion mukaan odota olennaisia täydennysvero-oikaisuja siirtymäkauden 2024–2027 aikana. Tammikuussa 2026 julkaistun uuden ohjeistuksen vaikutusta ei ole vielä arvioitu. Finnair seuraa säädöspäivitysten kehittymistä, sillä OECD:n odotetaan julkaisevan yksityiskohtaisempia lisäohjeistuksia liittyen muun muassa ilmailualaan, pysyvien olettamasääntöjen (Safe Harbours) täytäntöönpanoon ja hyväksyttyihin kotimaisiin vähimmäisverojärjestelmiin.

i = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet
! = 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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Tuloverot

Milj. euroa	2025	2024
Tilikauden verot		
Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero	-0,0	-0,1
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut	-0,0	-0,0
Laskennalliset verot	-5,0	-9,0
Yhteensä	**-5,0**	**-9,1**

Tuloverojen täsmäytys Suomen yhteisöverokannan mukaiseen tuloveroon

Milj. euroa	2025	2024
Tulos ennen veroja	23,3	46,1
Verot laskettuna kotimaan verokannalla 20 %	-4,7	-9,2
Ulkomaisten tytäryritysten erilaiset verokannat	0,1	0,1
Verovapaat tulot	0,0	0,4
Vähennyskelvottomat kulut	-0,4	-0,3
Taseeseen merkitsemättömät väliaikaiset erot	-	-0,1
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut	-0,0	-0,0
Tuloverot yhteensä	**-5,0**	**-9,1**
Efektiivinen verokanta	21,3 %	19,8 %

Mikäli ulkomaiset tytäryritykset maksaisivat osinkoina voittovaransa, aiheutuisi tästä 0,7 miljoonan euron (0,5) verovaikutus.

Laskennalliset verosaamiset ja -velat

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2025 aikana

Milj. euroa	2024	Kirjattu tulos-laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2025
Laskennalliset verosaamiset				
Vahvistetut tappiot	179,2	16,1	-	195,3
Käyttöomaisuus	71,7	-27,2	-	44,5
Vuokrasopimukset	203,7	-48,6	-	155,0
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	3,5	-	1,3	4,7
Muut väliaikaiset erot	19,6	-4,2	-	15,4
Yhteensä	**477,7**	**-63,9**	**1,3**	**415,0**
Netotettu laskennallisista veroveloista	-256,0	58,9	-4,7	-201,7
Laskennalliset verosaamiset taseessa	**221,7**	**-5,0**	**-3,4**	**213,3**

Milj. euroa	2024	Kirjattu tulos-laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2025
Laskennalliset verovelat				
Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt	-18,9	4,8	-4,7	-18,8
Käyttöomaisuus	-83,1	28,0	-	-55,1
Vuokrasopimukset	-154,0	26,2	-	-127,8
Yhteensä	**-256,0**	**58,9**	**-4,7**	**-201,7**
Netotettu laskennallisista verosaamisista	256,0	-58,9	4,7	201,7
Laskennalliset verovelat taseessa	**-**	**-**	**-**	**-**

Vahvistetut tappiot vanhenevat vuosina 2030–2035. Finnairin johto seuraa jatkuvasti laskennallisten verosaamisten hyödyntämisen todennäköisyyttä ja harkitsee arvioinnissaan sekä positiivista että negatiivista näyttöä. Johto arvioi tilinpäätöksen laatimisen yhteydessä, että johdon ennuste verotettavasta tuloksesta antaa positiivista näyttöä yhtiön kyvystä hyödyntää käyttämättömät verotukselliset tappiot ja muut verotuksessa vähennyskelpoiset väliaikaiset erot.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2024 aikana

Milj. euroa	2023	Kirjattu tulos-laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2024
Laskennalliset verosaamiset				
Vahvistetut tappiot	219,5	-40,3	-	179,2
Käyttöomaisuus	49,9	21,8	-	71,7
Vuokrasopimukset	226,0	-22,4	-	203,7
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	4,2	-	-0,8	3,5
Muut väliaikaiset erot	17,3	2,3	0,0	19,6
Yhteensä	**517,0**	**-38,6**	**-0,7**	**477,7**
Netotettu laskennallisista veroveloista	-283,0	29,6	-2,5	-256,0
Laskennalliset verosaamiset taseessa	**234,0**	**-9,0**	**-3,3**	**221,7**

Milj. euroa	2023	Kirjattu tulos-laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2024
Laskennalliset verovelat				
Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt	-25,5	9,1	-2,5	-18,9
Käyttöomaisuus	-76,4	-6,7	-	-83,1
Vuokrasopimukset	-181,1	27,2	-	-154,0
Yhteensä	**-283,0**	**29,6**	**-2,5**	**-256,0**
Netotettu laskennallisista verosaamisista	283,0	-29,6	2,5	256,0
Laskennalliset verovelat taseessa	**-**	**-**	**-**	**-**

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Kirjaamattomat laskennalliset verosaamiset

	2025			2024		
Milj. euroa	Vanhene-misvuosi	Brutto-määrä	Vero-vaikutus	Vanhene-misvuosi	Brutto-määrä	Vero-vaikutus
Verotukselliset tappiot	2032	31,1	6,2	2032	31,1	6,2
Korkovähennysoikeuden rajoittamisen piirissä olevat korkokulut	Ei vanhene	73,7	14,7	Ei vanhene	73,7	14,7
Yhteensä	**-**	**104,8**	**21,0**	**-**	**104,8**	**21,0**

5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit

Finnair raportoi vain olennaisista riidoista ja oikeudenkäynneistä, joihin se ei ole varautunut vakuutuksella.

Marraskuussa 2025 Suomen kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV) ilmoitti esittävänsä markkinaoikeudelle, että se määräisi Finnairille 7,6 miljoonan euron seuraamusmaksun, koska KKV:n käsityksen mukaan Finnair olisi syyllistynyt menettelylliseen rikkomukseen tutkimuksessa, joka koski Finnairin vuosina 2019 ja 2020 kansainvälisiin verkkomatkatoimistoihin kohdistamia toimia. KKV:n väitteen mukaan Finnair olisi antanut KKV:lle virheellistä, puutteellista ja harhaanjohtavaa tietoa. Finnairin mukaan väite perustuu väärinkäsitykseen ja KKV:n puutteellisiin selvityksiin. Finnair kiistää KKV:n väitteet menettelytaparikkomuksesta perusteettomana samoin kuin syyllistyneensä kilpailua rajoittaviin toimiin. Finnair ei ole tehnyt tähän asiaan liittyvää varausta tilinpäätöksessään.

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6 Emoyhtiön tilinpäätös

Finnair Oyj:n tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2025	2024
Liikevaihto	6.2	**2 949,0**	**2 895,0**
Liiketoiminnan muut tuotot	6.3	120,2	144,8
Liiketoiminnan tuotot yhteensä		**3 069,2**	**3 039,8**
Materiaalit ja palvelut	6.4	1 602,8	1 625,7
Henkilöstökulut	6.5	378,8	351,3
Poistot ja arvonalentumiset	6.6	11,7	10,2
Liiketoiminnan muut kulut	6.7	1 167,1	1 101,0
Liiketoiminnan kulut yhteensä		**3 160,4**	**3 088,2**
Liikevoitto/-tappio		**-91,2**	**-48,4**
Rahoitustuotot ja -kulut	6.8	-24,1	38,9
Voitto/tappio ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja		**-115,3**	**-9,5**
Tilinpäätössiirrot	6.9	32,9	207,9
Tuloverot	6.10	16,3	-40,0
Tilikauden voitto/tappio		**-66,1**	**158,5**

Finnair Oyj:n tase

Milj. euroa	Liite	2025	2024
VASTAAVAA			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	6.11	18,8	21,5
Aineelliset hyödykkeet	6.12	107,7	104,5
Sijoitukset			
Osuudet saman konsernin yrityksissä		621,1	621,1
Osuudet omistusyhteysyrityksissä		0,0	0,0
Muut osakkeet ja osuudet		0,4	0,4
Laina- ja muut saamiset	6.14	59,3	59,5
Sijoitukset yhteensä	6.13	**680,8**	**681,0**
Laskennalliset verosaamiset	6.15	214,2	196,5
Pysyvät vastaavat yhteensä		**1 021,5**	**1 003,5**
Vaihtuvat vastaavat			
Lyhytaikaiset saamiset	6.16	905,1	865,4
Rahoitusarvopaperit	6.17	531,4	664,9
Rahat ja pankkisaamiset	6.18	529,5	217,4
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		**1 966,0**	**1 747,7**
VASTAAVAA YHTEENSÄ		**2 987,5**	**2 751,2**
VASTATTAVAA			
Oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Ylikurssirahasto		24,7	24,7
Muut rahastot			
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto		1 323,3	1 344,9
Vararahasto		147,7	147,7
Käyvän arvon rahasto		-17,9	-12,3
Edellisten tilikausien voitto (tappio)		-698,1	-856,5
Tilikauden voitto (tappio)		-66,1	158,5
Oma pääoma yhteensä	6.19	**789,1**	**882,5**
Tilinpäätössiirtojen kertymä	6.20	15,1	16,8
Pakolliset varaukset	6.21	87,0	141,7
Vieras pääoma			
Pitkäaikainen vieras pääoma	6.22	805,1	510,6
Lyhytaikainen vieras pääoma	6.23	1 291,2	1 199,6
Vieras pääoma yhteensä		**2 096,2**	**1 710,2**
VASTATTAVAA YHTEENSÄ		**2 987,5**	**2 751,2**

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Finnair Oyj:n rahoituslaskelma

Milj. euroa	2025	2024
Liiketoiminnan rahavirta		
Tilikauden tulos ennen tilinpäätössiirtoja	-115,3	-9,5
Poistot ja arvonalentumiset	11,7	10,2
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	-55,4	-29,2
Rahoitustuotot ja -kulut	24,1	-38,9
Myynti- ja muiden saamisten muutos	9,7	55,1
Osto- ja muiden velkojen muutos	92,0	82,8
Käyttöpääoman muutos	101,7	137,9
Maksetut korko- ja muut rahoituskulut	-37,4	-35,8
Saadut korko- ja muut rahoitustuotot	43,8	43,8
Maksetut tuloverot	-0,1	-
Liiketoiminnan nettorahavirta	**-26,9**	**78,6**
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin	-12,1	-26,4
Laina- ja muiden saamisten muutos	-272,5	-65,1
Saadut osingot	0,0	0,0
Investointien nettorahavirta	**-284,7**	**-91,6**
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen nostot	300,0	500,0
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	6,8	-689,6
Maksettu pääoman palautus	-22,5	-
Saadut ja maksetut konserniavustukset	205,8	163,8
Rahoituksen nettorahavirta	**490,2**	**-25,8**
Rahavirtojen muutos	**178,5**	**-38,8**
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	882,3	921,1
Rahavirtojen muutos	178,5	-38,8
Rahavarat tilikauden lopussa	**1 060,9**	**882,3**

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

Riskienhallintapolitiikkansa 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 kassavirtapositiota suojataan konsernitasolla, jotta voidaan hyötyä netotusvaikutuksesta. Se esitetään konsernin tilinpäätöksessä liitteessä 3.5. Johdannaissopimukset arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin kirjanpitolain 5:2 a §:n mukaisesti.

Johdannaissopimukset kirjataan tekohetkellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenoon (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuosikatsauksessa. Johdannaisten käyvät arvot perustuvat arvoihin, joilla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden ja toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä.

Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatiliteetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen Black-Scholes-optiohinnoittelumallia. Koron- ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaissopimuksen käyttötarkoituksen 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.

Rahavirran suojauksen ehdot täyttävien johdannaisinstrumenttien tehokkaan osuuden käyvän arvon muutos kirjataan suoraan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon niiltä osin kun suojauslaskennan soveltamisen

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

edellytykset ovat täyttyneet. Käyvän arvon rahastoon kirjatut voitot ja tappiot siirretään tuloslaskelmaan sillä kaudella, jolla suojattu erä merkitään tuloslaskelmaan. Kun rahavirran suojakseksi 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 hankintamenoon 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 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. Jaksotettuun hankintamenoon 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 merkittäviltä 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 tuloslaskelman muihin kuluihin. 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 hankintamenoon arvostettujen rahoitusinstrumenttien osalta, Finnair suorittaa seurantaa aktiivisesti ja kirjaa kriteerien toteutuessa arvonalentumista tulosvaikutteisesti.

Pysyvät vastaavat ja poistot

Käyttöomaisuuden poistot on määritetty niiden odotetun taloudellisen pitoajan sekä jäännösarvon perusteella. Kaikki omaisuuserät poistetaan tasapoistomenetelmällä. Poistot aloitetaan, kun omaisuuserä on valmis käytettäväksi. Poistot lopetetaan joko silloin, kun omaisuuserä myydään tai omaisuuserä kirjataan pois taseesta. Käyttöomaisuuden taloudelliset pitoajat ovat seuraavat:

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

Tutkimus- ja kehitysmenot

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

Leasing

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

Päästökauppa

Finnairin käymän päästökaupan nettovaikutukset on huomioitu liitteissä esitetyissä polttoainekuluissa sekä lentopolttoaineliitännäisissä siirtosaamisissa tai -veloissa, riippuen päästökaupan ajoituksesta. Päästöoikeudet kirjataan nettokassaperusteisesti siten, että toteutuneiden päästöjen ja saatujen päästöoikeuksien välinen erotus kirjataan tulosvaikutteisesti silloin, kun toteutuneet päästöt ylittävät saadut päästöoikeudet. Polttoainekuluihin sisältynyt päästökaupan kustannus oli 76,2 miljoonaa euroa (59,9).

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 oikaisut 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 suuruisena.

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 tietyssä huoltotasossa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi yhtiö on kirjannut varauksia perustuen huoltojakson lennettyihin tunteihin.

6.2 Liikevaihto liiketoiminta-alueittain

Milj. euroa	2025	2024
Liikevaihto toimialoittain		
	2 949,0	**2 895,0**
Matkustajatuotot	2 565,5	2 530,9
Lisäpalvelut	178,3	158,7
Rahti	205,2	205,4
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain lentoreittien perusteella, % liikevaihdosta		
Suomi	6 %	6 %
Eurooppa	43 %	42 %
Lähi-itä	3 %	7 %
Aasia	37 %	33 %
Pohjois-Amerikka	10 %	9 %
Kohdistamaton	1 %	2 %
Yhteensä	**100 %**	**100 %**

Kohdistamattoman liikevaihdon muutoksen pääasiallinen syy on työtaistelutoimien seurauksena maksetut korvaukset.

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6.3 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2025	2024
Lentokoneiden vuokratuotot	70,0	92,2
Muut vuokratuotot	27,7	26,5
Muut tuotot	22,5	26,1
Yhteensä	**120,2**	**144,8**

6.4 Materiaalit ja palvelut

Milj. euroa	2025	2024
Aineet ja tarvikkeet		
Maaselvitys- ja cateringkulut	305,8	303,7
Polttoainekulut	878,9	893,0
Lentokaluston huoltokulut	293,2	302,2
Tietohallintokulut	18,4	18,5
Muut erät	106,5	108,4
Yhteensä	**1 602,8**	**1 625,7**

6.5 Henkilöstökulut

Milj. euroa	2025	2024
Palkat ja palkkiot	306,8	292,6
Eläkekulut	62,1	52,9
Muut henkilösivukulut	10,0	5,8
Yhteensä	**378,8**	**351,3**

Johdon palkat ja palkkiot sekä hallituspalkkiot on esitetty konsernitilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut.

Henkilöstö keskimäärin	4 233	4 089

6.6 Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset

Milj. euroa	2025	2024
Muista pitkävaikutteisista menoista	5,0	5,3
Rakennuksista	1,7	1,2
Muusta kalustosta	4,9	3,7
Yhteensä	**11,7**	**10,2**

6.7 Liiketoiminnan muut kulut

Milj. euroa	2025	2024
Lentokaluston leasingmaksut	428,9	434,8
Lentokapasiteetin muut vuokrat	140,5	111,0
Toimitila- ja muut vuokrat	34,8	35,4
Liikennöimismaksut	318,2	270,6
Myynti- ja markkinointikulut	122,2	116,5
Muut kulut	122,5	132,7
Yhteensä	**1 167,1**	**1 101,0**

Tilintarkastuspalkkiot

Milj. euroa	2025	2024
Tilintarkastuspalkkiot	0,3	0,3
Kestävyysraportin varmennus	0,1	0,1
Muut lausunnot	0,0	-
Veroneuvonta	-	0,1
Muut palkkiot	-	-
Yhteensä	**0,5**	**0,5**

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6.8 Rahoitustuotot ja -kulut

Milj. euroa	2025	2024
Osinkotuotot		
Muilta	0,0	0,0
Yhteensä	**0,0**	**0,0**
Korkotuotot		
Saman konsernin yrityksiltä	20,7	19,4
Muilta		
Nettotuotot kaupankäyntitarkoituksessa pidettävistä varoista	8,3	36,8
Muut korkotuotot	5,4	6,4
Yhteensä	**34,3**	**62,6**
Korkokulut		
Saman konsernin yrityksille	-2,5	-5,7
Muille	-28,9	-36,1
Yhteensä	**-31,4**	**-41,8**
Muut rahoitustuotot		
Muut rahoitustuotot	9,9	1,5
Yhteensä	**9,9**	**1,5**
Muut rahoituskulut		
Muut rahoituskulut	-1,2	-6,8
Yhteensä	**-1,2**	**-6,8**
Kurssierot	-35,7	23,4
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	**-24,1**	**38,9**

6.9 Tilinpäätössiirrot

Milj. euroa	2025	2024
Poistoeron muutos	1,7	1,2
Saadut konserniavustukset	31,2	206,7
Yhteensä	**32,9**	**207,9**

Tilikaudella 2025 saaduista konserniavustuksista 22,2 miljoonaa euroa liittyi Finnair Kitchen Oy:ltä, 3,7 miljoonaa euroa Finnair Technical Services Oy:ltä, 3,1 miljoonaa euroa Finnair Cargo Oy:ltä ja 2,2 miljoonaa euroa Amadeus Finland Oy:ltä saatuihin konserniavustuksiin.

6.10 Tuloverot

Milj. euroa	2025	2024
Laskennallisten verojen muutos	16,3	-40,0
Yhteensä	**16,3**	**-40,0**

6.11 Aineettomat hyödykkeet

Milj. euroa	2025	2024
Muut pitkävaikutteiset menot		
Hankintameno 1.1.	71,9	71,9
Lisäykset	2,3	10,4
Vähennykset	-0,4	-10,4
Hankintameno 31.12.	**73,8**	**71,9**
Kertyneet poistot 1.1.	-50,4	-55,4
Vähennykset	0,4	10,3
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	-5,0	-5,3
Kertyneet poistot 31.12.	**-55,0**	**-50,4**
Kirjanpitoarvo 31.12.	**18,8**	**21,5**
Aineettomat hyödykkeet 31.12.	**18,8**	**21,5**

Muut pitkäaikaiset menot sisältävät vuokratilojen perusparannuksia 15,0 miljoonaa euroa ja IT-ohjelmistoja 3,7 miljoonaa euroa.

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6.12 Aineelliset hyödykkeet

Aineelliset hyödykkeet 31.12.2025

Milj. euroa	Laivasto	Lentokaluston korjauskiertoiset varaosat	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2025	12,8	0,1	0,7	71,7	62,0	2,5	149,8
Lisäykset	0,0	-	-	-	1,6	8,7	10,3
Vähennykset	-	-	-	-	-0,1	-0,5	-0,6
Hankintameno 31.12.2025	**12,8**	**0,1**	**0,7**	**71,7**	**63,5**	**10,8**	**159,6**
Kertyneet poistot 1.1.2025	-0,1	-0,0	-	-15,6	-29,6	-	-45,3
Vähennykset	-	-	-	-	0,1	-	0,1
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	-1,6	-0,0	-	-1,7	-3,3	-	-6,6
Kertyneet poistot 31.12.2025	**-1,7**	**-0,0**	**-**	**-17,3**	**-32,8**	-	**-51,9**
Kirjanpitoarvo 31.12.2025	**11,0**	**0,0**	**0,7**	**54,4**	**30,7**	**10,8**	**107,7**
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2025					30,4%		

Aineelliset hyödykkeet 31.12.2024

Milj. euroa	Laivasto	Lentokaluston korjauskiertoiset varaosat	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2024	-	-	0,7	54,2	60,8	0,9	116,6
Lisäykset	12,8	0,1	-	-	1,6	2,4	16,9
Siirrot erien välillä	-	-	-	17,5	0,1	-	17,7
Vähennykset	-	-	-	-	-0,6	-0,8	-1,3
Hankintameno 31.12.2024	**12,8**	**0,1**	**0,7**	**71,7**	**62,0**	**2,5**	**149,8**
Kertyneet poistot 1.1.2024	-	-	-	-9,1	-26,4	-	-35,5
Vähennykset	-	-	-	-	0,5	-	0,5
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	-0,1	-0,0	-	-1,2	-3,5	-	-4,8
Kertyneet poistot fuusiosta	-	-	-	-5,3	-0,1	-	-5,5
Kertyneet poistot 31.12.2024	**-0,1**	**0,0**	**-**	**-15,6**	**-29,6**	-	**-45,3**
Kirjanpitoarvo 31.12.2024	**12,7**	**0,1**	**0,7**	**56,1**	**32,4**	**2,5**	**104,5**
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2024					30,4 %		

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6.13 Sijoitukset

Milj. euroa	2025	2024
Konserniyritykset		
Hankintameno 1.1.	621,1	649,4
Vähennykset fuusiosta	-	-28,3
Kirjanpitoarvo 31.12	**621,1**	**621,1**
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
Muutos	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	Amadeus Finland Oy, Suomi	95,00
Finnair Aircraft Finance Oy, Suomi	100,00	Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Suomi	100,00
Finnair Technical 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	2025	2024
Muilta yrityksiltä	59,3	59,5
Yhteensä	**59,3**	**59,5**

6.15 Laskennalliset verosaamiset

Milj. euroa	2025	2024
Laadintaperiaatteen muutos		
Laskennalliset verosaamiset 1.1.	196,5	237,1
Tilikauden tuloksesta	15,7	-40,3
Jaksotuseroista	0,6	0,4
Lisäykset fuusiosta	-	0,0
Johdannaisten arvostuksesta käypään arvoon	1,4	-0,6
Laskennalliset verosaamiset 31.12	**214,2**	**196,5**

Finnair Oyj ei ole kirjannut 7,5 miljoonan euron laskennallista verosaamista 37,3 miljoonan euron osuudesta vahvistettua tilikauden 2022 verotuksellista tappiota, joka vanhenee vuonna 2032. Lisäksi on jätetty kirjaamatta 13,7 miljoonan euron laskennallinen verosaaminen liittyen korkovähennysoikeuden rajoittamisen piirissä oleviin 68,7 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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6.16 Lyhytaikaiset saamiset

Milj. euroa	2025	2024
Lyhytaikaiset saamiset konserniyrityksiltä		
Myyntisaamiset	18,8	16,7
Konserniavustus	31,2	206,7
Siirtosaamiset	5,7	1,4
Muut saamiset	600,9	355,6
Yhteensä	**656,6**	**580,3**
Lyhytaikaiset saamiset osakkuus- ja yhteisyrityksiltä		
Myyntisaamiset	0,0	0,0
Siirtosaamiset	9,8	7,0
Yhteensä	**9,8**	**7,0**
Lyhytaikaiset saamiset muilta		
Myyntisaamiset	88,0	95,1
Siirtosaamiset	104,9	116,5
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	32,0	53,6
Muut saamiset	13,9	12,9
Yhteensä	**238,7**	**278,1**
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	**905,1**	**865,4**

Siirtosaamiset	2025	2024
Konserniavustukset	31,2	206,7
Myynnin jaksotukset	50,8	62,4
Työsuhde-etuuksiin liityvät saatavat ja ennakkomaksut	2,4	2,7
Muut ennakomaksut	67,2	59,7
Yhteensä	**151,7**	**331,5**

6.17 Rahoitusarvopaperit

Milj. euroa	2025	2024
Lyhytaikaiset sijoitukset käypään arvoon	531,4	664,9

6.18 Rahat ja pankkisaamiset

Milj. euroa	2025	2024
Konsernin pankkitileillä olevat varat ja alle kolmen kuukauden talletukset	529,5	217,4

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6.19 Oma pääoma

Milj. euroa	Osake-pääoma	Ylikurssi-rahasto	Vara-rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sidottu oma pääoma	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarat	Vapaa oma pääoma	Oma pääoma yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2025	**75,4**	**24,7**	**147,7**	**-12,3**	**235,6**	**1,344,9**	**-698,1**	**646,9**	**882,5**
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	-	-5,6	-5,6	-	-	-	-5,6
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	-	-	0,9	-	0,9	0,9
Pääoman palautus	-	-	-	-	-	-22,5	-	-22,5	-22,5
Tilikauden tulos	-	-	-	-	-	-	-66,1	-66,1	-66,1
Oma pääoma 31.12.2025	**75,4**	**24,7**	**147,7**	**-17,9**	**230,0**	**1,323,3**	**-764,2**	**559,1**	**789,1**

Milj. euroa	Osake-pääoma	Ylikurssi-rahasto	Vara-rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sidottu oma pääoma	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarat	Vapaa oma pääoma	Oma pääoma yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2024	**75,4**	**24,7**	**147,7**	**-14,7**	**233,1**	**1 344,4**	**-856,5**	**487,8**	**721,0**
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	-	2,5	2,5	-	-	-	2,5
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	-	-	0,5	-	0,5	0,5
Tilikauden tulos	-	-	-	-	-	-	158,5	158,5	158,5
Oma pääoma 31.12.2024	**75,4**	**24,7**	**147,7**	**-12,3**	**235,6**	**1 344,9**	**-698,1**	**646,9**	**882,5**

Jakokelpoiset varat

Milj. euroa	2025	2024
Käyvän arvon rahasto	-17,9	-12,3
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	1 323,3	1 344,9
Edellisten tilikausien voitto	-698,1	-856,5
Tilikauden voitto/tappio	-66,1	158,5
Yhteensä	**541,3**	**634,6**

Osakkeisiin ja osinkoon liittyvät tiedot ovat konsernitilinpäätöksen liitetiedossa 3.9.

6.20 Tilinpäätössiirtojen kertymä

Milj. euroa	2025	2024
Kertynyt poistoero 1.1.	16,8	17,0
Poistoeron muutos	-1,7	-1,2
Lisäykset fuusiosta	-	0,9
Kertynyt poistoero 31.12.	**15,1**	**16,8**
Tilinpäätössiirrot yhteensä	**15,1**	**16,8**

6.21 Pakolliset varaukset

Milj. euroa	2025	2024
Varaukset 1.1.	141,7	143,7
Uudet varaukset	51,2	57,1
Varausten purku	-93,7	-65,2
Kurssierot	-12,2	6,1
Varaukset 31.12.	**87,0**	**141,7**
Joista pitkäaikaista	76,7	108,6
Joista lyhytaikaista	10,3	33,1
Yhteensä	**87,0**	**141,7**

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

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6.22 Pitkäaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2025	2024
Joukkovelkakirjalainat	803,4	506,3
Muut velat	1,6	4,3
Yhteensä	**805,1**	**510,6**
Korollisten velkojen erääntymisajat		
1–5 vuotta	803,4	506,3
Yhteensä	**803,4**	**506,3**

Korolliset velat koostuvat pääasiassa kahdesta vakuudettomasta seniorilainasta, jotka on laskettu liikkeeseen vuosina 2024 ja 2025. Ensimmäisen, vuonna 2024 liikkeeseen lasketun lainan nimellisarvo on 500 miljoonaa euroa, ja sille maksetaan 4,75 %:n kiinteää vuotuista korkoa. Toinen, vuonna 2025 liikkeeseen laskettu laina on nimellisarvoltaan 300 miljoonaa euroa ja sille maksetaan 4,25 %:n kiinteää vuotuista korkoa. Molemmat lainat erääntyvät viisi vuotta liikkeeseenlaskun jälkeen.

6.23 Lyhytaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2025	2024
Lyhytaikaiset velat konserniyrityksille		
Ostovelat	48,8	49,9
Siirtovelat	25,2	14,5
Konsernipankkitilivelat	146,0	139,1
Yhteensä	**219,9**	**203,5**
Lyhytaikaiset velat osakkuus- ja yhteisyrityksille		
Ostovelat	0,4	0,3
Siirtovelat	1,4	1,8
Yhteensä	**1,8**	**2,1**
Lyhytaikaiset velat muille		
Ostovelat	76,3	48,6
Siirtovelat	983,1	937,2
Muut velat	10,1	8,1
Yhteensä	**1 069,5**	**994,0**
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	**1 291,2**	**1 199,6**
Siirtovelat		
Ennakkoon saadut lentolipputulot	561,0	524,9
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	64,6	73,9
Lomapalkkavelka	72,9	63,4
Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat	25,6	25,9
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	77,4	73,8
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	50,9	62,6
Jaksotetut muut ostolaskut	93,8	91,9
Muut erät	63,5	37,1
Yhteensä	**1 009,7**	**953,5**

6.24 Annetut vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut

Milj. euroa	2025	2024
Takaukset ja vastuusitoumukset		
Konserniyritysten puolesta	47,4	58,2
Yhteensä	**47,4**	**58,2**
Lentokoneiden vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	359,0	414,9
1–5 vuoden kuluessa	1 029,8	1 134,3
Myöhemmin	417,1	561,6
Yhteensä	**1 805,9**	**2 110,7**
Yhtiö on pääosin vuokrannut lentokaluston 100 %:sesti omistamaltaan tytäryhtiöltä.		
Muista vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	27,6	26,5
1–5 vuoden kuluessa	83,6	85,2
Myöhemmin	145,9	158,0
Yhteensä	**257,0**	**269,7**
Eläkevastuut		
Eläkesäätiön kokonaisvastuu	312,5	315,0
Lisäetuusosuutta katettu	-312,5	-315,0
Yhteensä	**-**	**-**

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6.25 Johdannaissopimukset

	2025				2024			
Milj. euroa	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	446,6	8,0	-8,6	-0,6	490,8	19,5	-0,7	18,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	56,1	0,5	-	0,5	41,7	1,2	-	1,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	51,8	-	-0,9	-0,9	37,8	-	-0,2	-0,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	**554,5**	**8,5**	**-9,4**	**-1,0**	**570,3**	**20,7**	**-0,9**	**19,8**
Taseen suojaus, termiinit	-	-	-	-	40,3	0,1	-	0,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	**-**	**-**	**-**	**-**	**40,3**	**0,1**	**-**	**0,1**
Valuuttajohdannaiset yhteensä	**554,5**	**8,5**	**-9,4**	**-1,0**	**610,6**	**20,8**	**-0,9**	**19,9**
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	691 000	1,1	-17,3	-16,3	598 000	1,0	-26,6	-25,6
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	210 000	3,2	-0,2	3,0	231 000	5,4	-	5,4
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	210 000	0,1	-8,3	-8,2	231 000	-	-14,9	-14,9
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		**4,4**	**-25,8**	**-21,4**		**6,4**	**-41,6**	**-35,2**
Hyödykejohdannaiset yhteensä		**4,4**	**-25,8**	**-21,4**		**6,4**	**-41,6**	**-35,2**
Korkojohdannaiset								
Koronvaihtosopimukset	250,0	19,1	-15,6	3,4	250,0	26,4	-20,1	6,3
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	**250,0**	**19,1**	**-15,6**	**3,4**	**250,0**	**26,4**	**-20,1**	**6,3**
Korkojohdannaiset yhteensä	**250,0**	**19,1**	**-15,6**	**3,4**	**250,0**	**26,4**	**-20,1**	**6,3**
Johdannaiset yhteensä*		**32,0**	**-50,9**	**-19,0**		**53,6**	**-62,6**	**-9,0**

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2025 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset -erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaissopimuksiin perustuvat velat -erässä).

6.26 Käypään arvoon arvostettavat varat ja velat

Käypään arvoon arvostetut rahoitusvarat ja -velat raportointikauden lopussa

Milj. euroa	2025	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	531,4	492,4	39,0
Johdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	19,1	-	19,1
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	19,1	-	19,1
Valuuttajohdannaiset	8,5	-	8,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	8,5	-	8,5
Hyödykejohdannaiset	4,4	-	4,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,4	-	4,4
Yhteensä	**563,3**	**492,4**	**71,0**
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvelat			
Johdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	15,6	-	15,6
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	15,6	-	15,6
Valuuttajohdannaiset	9,4	-	9,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	9,4	-	9,4
Hyödykejohdannaiset	25,8	-	25,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	25,8	-	25,8
Yhteensä	**50,9**	**-**	**50,9**

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6.27 Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta

			Erääntymisaika	
31.12.2025	Suojattu hinta $/tonni	Nimellismäärä (tonnit)	Vuoden aikana	1–2 vuotta
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	699,2	850 340	700 340	150 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	719,2	50 660	50 660	-

Valuuttariski

			Erääntymisaika	
Nimellismäärän ajoitus Milj. euroa 31.12.2025	Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	Nimellismäärä (brutto)	Vuoden aikana	1 –2 vuotta
USD	1,2	442,2	396,7	45,5
JPY	169,6	112,3	107,8	4,6

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan.

Korkoriski

		Erääntymisaika		
Nimellismäärän ajoitus Milj. euroa 31.12.2025	Nimellismäärä (brutto)	Vuoden aikana	1 - 2 vuotta	2 - 5 vuotta
Koronvaihtosopimukset	250,0	-	-	250,0

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat 31.12.2025 olivat 541 269 557,65 euroa, josta tilikauden 2025 tulos on -66 103 550,24 euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että yhtiökokouksen vahvistaman taseen 31.12.2025 perusteella jaetaan pääomanpalautusta 0,09 euroa osaketta kohden kahdessa erässä ja tilikauden tulos jätetään omaan pääomaan. Pääomanpalautuksen ensimmäinen erä on 0,05 euroa osakkeelta ja toinen erä 0,04 euroa osakkeelta. Pääomanpalautuksen määrä olisi 25.2.2026 ulkona olevien osakkeiden perusteella yhteensä 18 431 149,95 euroa.

Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus

Hallituksen ja toimitusjohtajan lausumat

Vahvistamme, että
- EU:ssa käyttöön hyväksyttyjen kansainvälisten IFRS-tilinpäätösstandardien mukaisesti laadittu konsernitilinpäätös ja emoyhtiön Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti laadittu tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan sekä yrityksen että sen konsernitilinpäätökseen sisältyvien yritysten kokonaisuuden varoista, vastuista, taloudellisesta asemasta sekä voitosta tai tappiosta,
- toimintakertomuksessa on todenmukaisen kuvan antava selostus yrityksen ja konsernitilinpäätökseen sisältyvien yritysten kokonaisuuden liiketoiminnan kehittymisestä ja tuloksesta sekä kuvaus merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä ja muusta yrityksen tilasta ja
- toimintakertomukseen sisältyvä kestävyysraportti on laadittu noudattaen kirjanpitolain 7 luvussa tarkoitettuja kestävyysraportointistandardeja sekä taksonomia-asetuksen 8 artiklaa.

Helsingissä 25. päivänä helmikuuta 2026
Finnair Oyj:n hallitus

Sanna Suvanto-Harsaae
Andreas Bierwirth
Nicolas Boutin
Jukka Erlund
Lisa Farrar
Mika Ihamuotila
Hannele Jakosuo-Jansson
Jussi Siitonen

Turkka Kuusisto
Finnair Oyj:n toimitusjohtaja

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä 25. päivänä helmikuuta 2026

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Tilintarkastuskertomus

Finnair Oyj:n yhtiökokoukselle

Tilinpäätöksen tilintarkastus

Lausunto

Olemme tilintarkastaneet Finnair Oyj:n (y-tunnus 0108023-3) tilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.–31.12.2025. 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 hyväksyttyjen 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 virheellisyyksien vaikutusten arvioimisessa suhteessa tilinpäätökseen kokonaisuutena. Olennaisuuden taso perustuu arvioomme sellaisten virheellisyyksien suuruudesta, joilla yksin tai yhdessä voisi kohtuudella odottaa olevan vaikutusta tilinpäätöksen käyttäjien tekemiin taloudellisiin päätöksiin. Olemme ottaneet huomioon myös sellaiset virheellisyydet, 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 tilintarkastuksessamme 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 tilintarkastuksessamme huomioon riskin siitä, että johto sivuuttaa kontrolleja. Tähän on sisältynyt arviointi siitä, onko viitteitä sellaisesta johdon tarkoitushakuisesta suhtautumisesta, josta aiheutuu väärinkäytöksestä johtuvan olennaisen virheellisyyden riski.

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat	Kuinka kyseisiä seikkoja käsiteltiin tilintarkastuksessa
Laivaston arvostus (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 2)	
Laivastoon sisältyvien omistettujen lentokoneiden ja käyttöoikeuskoneiden tasearvo oli 1 699 milj. euroa muodostaen 46 % konsernitaseesta. Lentokoneiden komponenttien arvioidun käyttöiän ja jäännösarvon, lentokoneiden arvonalentumisen ja ostositoumuksiin mahdollisesti sisältyvien tappiollisten sopimusten olemassaolon arviointi edellyttää huomattavaa johdon harkintaa. Laivaston arvostus on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka tasearvojen merkittävyydestä ja tulevaisuuden kassavirtojen ennustamiseen liittyvästä johdon harkinnasta johtuen.	Arvioimme omistettujen ja vuokrattujen lentokoneiden taloudellista vaikutusaikaa, komponentteja ja jäännösarvoja koskevien oletusten kohtuullisuutta ja vertasimme näitä oletuksia lentokoneiden kirjanpitoarvoihin ja niihin liittyviin poistoihin tuloslaskelmassa. Tarkastukseen on osallistunut KPMG:n arvonmääritysasiantuntijoita, 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. Olemme myös arvioineet laivaston arvostuksesta esitettyjen liitetietojen asianmukaisuutta.

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 pääomanpalautuksesta
• Tilintarkastuskertomus

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat	Kuinka kyseisiä seikkoja käsiteltiin tilintarkastuksessa
Verotuksellisiin tappioihin liittyvien laskennallisten verosaamisten arvostus (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 5.1)	
Konsernitaseeseen sisältyvän laskennallisen verosaamisen kokonaismäärä verotuksellisista tappioista oli 195 milj. euroa. 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. Verotettavista tuloista laadittuihin ennusteisiin liittyvästä johdon harkinnasta ja tasearvojen merkittävyydestä johtuen verotuksellisista tappioista kirjattujen laskennallisten verosaamisten arvostus on tilintarkastuksessa keskeinen seikka.	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. Arvioimme ennusteissa käytettyjen keskeisten oletusten asianmukaisuutta ja vertasimme niitä pitkäaikaisten omaisuuserien arvonalentumistestauksessa käytettyihin oletuksiin. 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 IFRS vaatimuksiin nähden.
Ennakkoon saadut matkustajatuotot (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 1.2.4)	
Matkustajatuottoihin liittyvä velka konsernitaseessa oli 715 milj. euroa. Lentolipuista saadut ennakkomaksut esitetään 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. Suuri määrä tapahtumia kulkee useiden tietojärjestelmien kautta myyntipäivästä liikevaihdon tuloutushetkeen asti. Kirjausprosessin monimutkaisuus lisää virheriskiä liikevaihdon määrän ja tuloutushetken määrittämisessä. Myyntitapahtumien suuresta määrästä ja myyntituottojen tuloutukseen liittyvästä manuaalisesta oikaisusta johtuen ennakkoon saadut matkustajatuotot on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka.	Muodostimme käsityksen matkustajatuottojen kirjaamisprosessista. Käytimme data-analyysityökaluja tulovirtojen ja tuloutukseen liittyvien riskien tunnistamiseen kohdistaaksemme tarkastuksemme keskeisimpiin riskeihin. Lisäksi käytimme data-analyysejä testatessamme ennakkoon saatuja lentolipputuloja. Arvioimme matkustajatuottojen jaksotukseen liittyviä kontrolleja ja testasimme niiden tehokkuutta. 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.

Emoyhtiön tilinpäätöksen osalta emme ole tunnistaneet muita tilintarkastuksen kannalta keskeisiä seikkoja.

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 soveltuvissa 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.
- Suunnittelemme ja suoritamme konsernin tilintarkastuksen hankkiaksemme konsernitilinpäätöstä koskevan tilintarkastuslausunnon laatimisen perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä konserniin kuuluvia yhteisöjä tai liiketoimintayksikköjä koskevasta taloudellisesta informaatiosta. Vastaamme konsernin tilintarkastusta varten suoritettavan tilintarkastustyön ohjauksesta, valvonnasta ja läpikäynnistä. Vastaamme tilintarkastuslausunnosta yksin.

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Kommunikoimme hallintoelinten kanssa muun muassa tilintarkastuksen suunnitellusta laajuudesta ja ajoituksesta sekä merkittävistä tilintarkastushavainnoista, mukaan lukien mahdolliset sisäisen valvonnan merkittävät puutteellisuudet, jotka tunnistamme tilintarkastuksen aikana.

Lisäksi annamme hallintoelimille vahvistuksen siitä, että olemme noudattaneet riippumattomuutta koskevia relevantteja eettisiä vaatimuksia, ja kommunikoimme niiden kanssa kaikista suhteista ja muista seikoista, joiden voi kohtuudella ajatella vaikuttavan riippumattomuuteemme, ja soveltuvissa 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 6 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 noudattaen siihen sovellettavia säännöksiä lukuun ottamatta niitä kestävyysraporttia koskevia tietoja, joista säädetään kirjanpitolain 7 luvussa ja kestävyysraportointistandardeissa.

Lausuntonamme esitämme, että toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen tiedot ovat yhdenmukaisia ja että toimintakertomus on laadittu noudattaen siihen sovellettavia säännöksiä. Lausuntomme eivät kata niitä kestävyysraporttia koskevia tietoja, joista säädetään kirjanpitolain 7 luvussa ja kestävyysraportointistandardeissa.

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 lakiin perustuvat lausunnot

Velvollisuutenamme on antaa suorittamamme tilintarkastuksen perusteella lausunto kirjanpitolain 7 b luvun edellyttämän tuloverokertomuksen rekisteröinnistä ja julkistamisesta.

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat tuloverokertomuksen rekisteröinnistä ja julkistamisesta.

Lausuntonamme esitämme, että yhtiö ei ole ollut velvollinen rekisteröimään ja julkistamaan kirjanpitolain 7 b luvussa tarkoitettua tuloverokertomusta päättynyttä tilikautta välittömästi edeltäneeltä tilikaudelta.

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 25. helmikuuta 2026

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Kestävyysraportin varmennuskertomus

Finnair Oyj:n yhtiökokoukselle

Olemme suorittaneet rajoitetun varmuuden antavan toimeksiannon, jonka kohteena on Finnair Oyj:n (y-tunnus 0108023-3) toimintakertomukseen sisältyvä kirjanpitolain 7 luvun mukainen konsernin kestävyysraportti tilikaudelta 1.1.–31.12.2025.

Lausunto

Suorittamiemme toimenpiteiden ja hankkimamme evidenssin perusteella tietoomme ei ole tullut seikkaa, joka antaisi meille syyn uskoa, että konsernin kestävyysraportissa ei ole kaikilta olennaisilta osiltaan noudatettu
1) kirjanpitolain 7 luvussa säädettyjä vaatimuksia ja kestävyysraportointistandardeja (ESRS), sekä
2) kestävää sijoittamista helpottavasta kehyksestä ja asetuksen (EU) 2019/2088 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/852 artiklassa 8 säädettyjä vaatimuksia (EU-taksonomia).

Edellä kohta 1 käsittää myös prosessin, jolla Finnair Oyj on yksilöinyt tiedot kestävyysraportointistandardien mukaista raportoimista varten (kaksinkertainen olennaisuusanalyysi).

Lausuntomme ei kata kirjanpitolain 7 luvun 22 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaista konsernin kestävyysraportin merkitsemistä digitaalisilla XBRL-kestävyystunnisteilla, koska kestävyysraportointiyritysten ei ole ollut mahdollista noudattaa kyseistä vaatimusta ESEF-asetuksen tai muun Euroopan unionin lainsäädännön kestävyystietojen merkitsemistä koskevien vaatimusten puuttumisen vuoksi.

Lausunnon perustelut

Olemme suorittaneet konsernin kestävyysraportin varmentamisen rajoitetun varmuuden antavana toimeksiantona noudattaen Suomessa noudatettavaa hyvää varmennustapaa ja kansainvälistä varmennustoimeksiantostandardia ISAE 3000 (uudistettu) *"Muut varmennustoimeksiannot kuin mennyttä aikaa koskevaan taloudelliseen informaatioon kohdistuva tilintarkastus tai yleisluontoinen tarkastus"*.

Tämän standardin mukaisia velvollisuuksiamme kuvataan tarkemmin kohdassa *Konsernikestävyystarkastajan velvollisuudet*.

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

Konsernikestävyystarkastajan riippumattomuus ja laadunhallinta

Olemme riippumattomia emoyhtiöstä ja konserniyrityksistä niiden Suomessa noudatettavien eettisten vaatimusten mukaisesti, jotka koskevat suorittamaamme toimeksiantoa ja olemme täyttäneet muut näiden vaatimusten mukaiset eettiset velvollisuutemme.

Konsernikestävyystarkastaja soveltaa kansainvälistä laadunhallintastandardia ISQM 1, jonka mukaan kestävyystarkastusyhteisön on suunniteltava, otettava käyttöön ja pidettävä toiminnassa laadunhallintajärjestelmä, mukaan lukien eettisten vaatimusten, ammatillisten standardien sekä sovellettavien säädöksiin ja määräyksiin perustuvien vaatimusten noudattamista koskevat toimintaperiaatteet tai menettelytavat.

Hallituksen ja toimitusjohtajan velvollisuudet

Finnair Oyj:n hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat:

- konsernin kestävyysraportista sekä sen laatimisesta ja esittämisestä kirjanpitolain 7 luvussa säädetyn mukaisesti, mukaan lukien kestävyysraportointistandardeissa määritelty prosessi, jolla on yksilöity tiedot kestävyysraportointistandardien mukaista raportointia varten,
- siitä, että konsernin kestävyysraportissa on noudatettu kestävää sijoittamista helpottavasta kehyksestä ja asetuksen (EU) 2019/2088 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/852 artiklassa 8 säädettyjä vaatimuksia, sekä
- sellaisesta sisäisestä valvonnasta, jonka ne katsovat tarpeelliseksi voidakseen laatia konsernin kestävyysraportin, jossa ei ole väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä.

Luontaiset rajoitukset kestävyysraportin laatimisessa

Konsernin kestävyysraportin laatiminen edellyttää yhtiöltä olennaisuusarviointia relevanttien raportoitavien seikkojen tunnistamiseksi. Tähän sisältyy merkittävästi johdon harkintaa ja valintoja. Kestävyysraportoinnille on myös luonteenomaista, että tämäntyyppisten tietojen raportointiin liittyy estimaatteja ja olettamuksia, sekä mittaus- ja arviointiepävarmuutta.

Kasvihuonekaasujen määrittämiseen liittyy luontaista epävarmuutta, koska päästökertoimien ja eri kaasujen päästöjen yhdistämiseen tarvittavien lukuarvojen määrittämisessä käytettävä tieteellinen tieto on epätäydellistä.

Raportoidessaan tulevaisuutta koskevia tietoja ESRS-standardien mukaisesti yhtiön johdon on esitettävä mahdollisia tulevaisuuden tapahtumia koskevat oletukset, ja kerrottava yhtiön mahdollisista tulevista toimista näihin tapahtumiin liittyen, sekä laadittava tulevaisuutta koskevat tiedot näiden oletusten perusteella. Todellinen lopputulos on todennäköisesti erilainen, koska ennustetut tapahtumat eivät usein toteudu odotetulla tavalla.

Konsernikestävyystarkastajan velvollisuudet

Velvollisuutemme on suorittaa varmennustoimeksianto saadaksemme rajoitetun varmuuden siitä, onko konsernin kestävyysraportissa väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä, sekä antaa rajoitetun varmuuden antava varmennuskertomus, joka sisältää lausuntomme. Virheellisyyksiä voi aiheutua väärinkäytöksestä tai virheestä, ja niiden katsotaan olevan olennaisia, jos niiden yksin tai yhdessä voisi kohtuudella odottaa vaikuttavan päätöksiin, joita käyttäjät tekevät konsernin kestävyysraportin perusteella.

Kansainvälisen varmennustoimeksiantostandardin ISAE 3000 (uudistettu) noudattamiseen kuuluu, että käytämme ammatillista harkintaa ja säilytämme ammatillisen skeptisyyden koko toimeksiannon ajan. Lisäksi:

- Tunnistamme ja arvioimme väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvat konsernin kestävyysraportin olennaisen virheellisyyden riskit, ja muodostamme käsityksen toimeksiannon kannalta relevantista sisäisestä valvonnasta pystyäksemme suunnittelemaan olosuhteisiin nähden asianmukaiset varmennustoimenpiteet, mutta emme siinä tarkoituksessa, että pystyisimme antamaan lausunnon emoyhtiön tai konsernin sisäisen valvonnan tehokkuudesta.
- Suunnittelemme ja suoritamme näihin riskeihin vastaavia varmennustoimenpiteitä hankkiaksemme lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa evidenssiä. 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.

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Kuvaus suoritetuista toimenpiteistä

Rajoitetun varmuuden antavassa toimeksiannossa suoritettavat toimenpiteet poikkeavat luonteeltaan ja ajoitukseltaan kohtuullisen varmuuden antavan toimeksiannon toimenpiteistä, ja ovat niitä suppeampia. Valittavien varmennustoimenpiteiden luonne, ajoitus ja laajuus perustuvat ammatilliseen harkintaan sisältäen arvioinnin väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvasta olennaisen virheellisyyden riskistä. Tämän vuoksi rajoitetun varmuuden antavassa toimeksiannossa saatava varmuuden taso on huomattavasti alempi kuin varmuus, joka saataisiin suorittamalla kohtuullisen varmuuden antava toimeksianto.

Toimenpiteemme sisälsivät mm. seuraavaa:

- Haastattelimme Finnair Oyj:n johtoa sekä konsernin kestävyysraportin sisältämien tietojen keräämisestä ja raportoinnista vastaavia henkilöitä konsernitasolla.
- Kaksinkertaisen olennaisuusarvioinnin prosessin osalta arvioimme yhtiön suorittaman prosessin toteuttamista sekä kaksinkertaisesta olennaisuusarvioinnista annettuja tietoja suhteessa ESRS-standardien vaatimuksiin.
- Hankimme haastatteluilla käsityksen kestävyystietojen keräämiseen ja yhdistelemiseen liittyvistä konsernin keskeisistä prosesseista.
- Perehdyimme konsernin kestävyysraportissa esitettyjen tietojen kannalta olennaisiin konsernin sisäisiin ohjeistuksiin ja toimintaperiaatteisiin.
- Perehdyimme yhtiön laatimaan taustadokumentaatioon ja asiakirjoihin soveltuvin osin, ja arvioimme, tukevatko ne konsernin kestävyysraporttiin sisältyvää informaatiota.
- Arvioimme konsernin kestävyysraportin olennaisia kestävyysseikkoja koskevien tietojen esittämistä suhteessa ESRS-standardien vaatimuksiin.
- EU-taksonomiatietojen osalta hankimme käsityksen prosessista, jolla yhtiö on määritellyt taksonomiakelpoiset ja taksonomian mukaiset taloudelliset toiminnot, sekä arvioimme näistä annettujen tietojen säännöstenmukaisuutta.

Helsingissä 25. helmikuuta 2026

KPMG OY AB
Kestävyystarkastusyhteisö

Kirsi Jantunen
KRT

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Selvitys hallinto- ja ohjaus-järjestelmästä

- **Säädösympäristö**
- Hallintoelimet
- Hallitus
- Tarkastusvaliokunta
- Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
- Yhtiön johtaminen
- Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
- 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 55,7 prosentin osakeomistuksellaan Finnairin suurin omistaja 31.12.2025.

Finnairin hallinto perustuu Suomen lakiin ja yhtiön yhtiöjärjestykseen. Finnair noudattaa poikkeuksetta Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodia (Corporate Governance Code) 2025, 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. Emoyhtiön ja tytäryhtiöiden tilinpäätökset laaditaan Suomen osakeyhtiölain, kirjanpitolain, arvopaperimarkkinalain sekä 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 2025 on julkisesti saatavilla Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n **verkkosivuilla**.

Finnairin hallinnointia koskevat keskeiset säännöt ja menettelytavat

Keskeiset ulkoiset säännöt

- Suomen osakeyhtiölaki
- Suomen arvo-paperimarkkinalaki
- Markkinoiden väärinkäyttöasetus (MAR)
- Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodi 2025
- Finanssivalvonnan ja Nasdaq Helsingin julkai-semat määräykset ja ohjeet

Keskeiset sisäiset politiikat ja säännöt

- Yhtiöjärjestys
- Eettiset toimintaohjeet
- Hallituksen ja sen valiokuntien työjärjestykset
- Sisäisen tarkastuksen sekä Risk & Compliance -valvontatoiminnon työjärjestykset
- Politiikat, säännöt, manuaalit ja standardit

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

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.

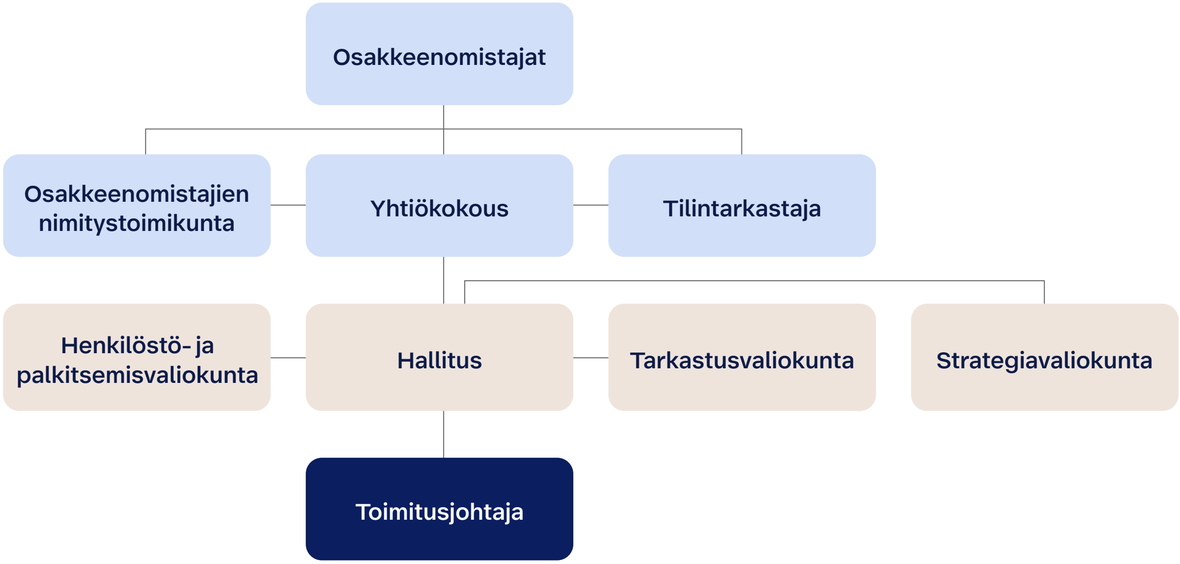
Yhtiökokouksen toimivalta on määritelty osakeyhtiölaissa ja Finnairin yhtiöjärjestyksessä. Varsinainen yhtiökokous päättää vuosittain seuraavista asioista:

- 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

Finnairin hallintoelimet



Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

osakasluetteloon. Voidakseen osallistua yhtiökokoukseen osakkeenomistajan on lisäksi ilmoittauduttava kokoukseen kokouskutsussa määritellyllä tavalla.

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 **verkkosivuille** kahden viikon kuluessa yhtiökokouksesta.

Yhtiökokous 2025

Finnairin varsinainen yhtiökokous 2025 pidettiin 27.3.2025 Clarion Hotel Helsinki Airportissa Vantaalla. Osakkeenomistajilla ja näiden asiamiehillä oli mahdollisuus osallistua yhtiökokoukseen paikan päällä henkilökohtaisesti tai lakimääräisen edustajan tai valtuutetun asiamiehen edustamana. Osakkeenomistajilla oli mahdollisuus käyttää äänioikeuttaan myös äänestämällä ennakkoon. Yhtiökokouksessa oli edustettuina yhteensä 539 osakkeenomistajaa, jotka edustivat 67,18 prosenttia yhtiön osakkeista ja äänivallasta. Yhtiön johdolle tehtiin yksi vastaehdotus koskien hallituksen palkkioita. Yhtiön hallitukselle toimitettiin määräaikaan mennessä yksi kysymys koskien käynnissä olevia oikeudenkäyntejä, jotka liittyvät Finnairin eläkesäätiön sääntömuutoksiin.

Läsnä olivat kokouksessa vahvistetusta ääniluettelosta ilmenevät osakkeenomistajat, yhtiön hallituksen puheenjohtaja ja kaikki hallituksen jäsenet, hallituksen uudet jäsenehdokkaat, yhtiön toimitusjohtaja, yhtiön päävastuullinen tilintarkastaja, yhtiön ylintä johtoa sekä teknistä henkilökuntaa.

Tilintarkastaja

Finnairin varsinaisessa yhtiökokouksessa vuonna 2025 valittiin yhtiön tilintarkastusyhteisöksi KPMG Oy Ab, ja päävastuullisena tilintarkastajana toimi KHT, KRT Kirsi Jantunen.

Vuoden 2025 ajalta maksetut tilintarkastuspalkkiot olivat yhteensä 606 tuhatta euroa, johon sisältyi palkkioita tilintarkastuspalveluista 444 tuhatta euroa ja tilintarkastajan lausunnoista 162 tuhatta euroa. Tilintarkastajalle ei maksettu palkkioita muista palveluista.

Osakkeenomistajien nimitystoimikunta

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

Nimitystoimikunnan tehtävänä on valmistella ja esitellä varsinaiselle yhtiökokoukselle sekä 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 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

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

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 matkustuspolitiikan mukaan. Lisäksi yhtiö vastaa toimikunnan tehtävässään käyttämien ulkopuolisten asiantuntijoiden kustannuksista.

Nimitystoimikunnan työjärjestys on saatavilla yhtiön **verkkosivuilla**.

2024 nimitystoimikunta

Vuonna 2024 nimitystoimikunnan muodostivat kesäkuun 2024 ensimmäisen arkipäivän suurimman, toiseksi ja kolmanneksi suurimman osakkeenomistajan eli Suomen valtion, Keskinäisen Työeläkevakuutusyhtiö Varman ja Keskinäisen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen edustajat. Osakkeenomistajien nimitystoimikunnan jäseninä toimivat:

- Maija Strandberg, s. 1969, osastopäällikkö, valtioneuvoston kanslia, omistajaohjausosasto (pj.)
- Timo Sallinen, s. 1970, sijoitusjohtaja, Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Varma
- Esko Torsti, s. 1964, pääomasijoitusjohtaja, Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen

Nimitystoimikunta antoi 24.1.2025 Finnairin hallitukselle ehdotuksensa 27.3.2025 pidettävää varsinaista yhtiökokousta varten. Ehdotukset ovat nähtävissä yhtiön **verkkosivuilla**.

2025 nimitystoimikunta

Vuonna 2025 nimitystoimikunnan muodostivat kesäkuun 2025 ensimmäisen arkipäivän suurimman, toiseksi ja kolmanneksi suurimman osakkeenomistajan eli Suomen valtion, Keskinäisen Työeläkevakuutusyhtiö Varman ja Keskinäisen Työeläkevakuutusyhtiö Elon edustajat. Osakkeenomistajien nimitystoimikunnan jäseninä toimivat:

- Maija Strandberg, s. 1969, osastopäällikkö, valtioneuvoston kanslia, omistajaohjausosasto (pj.)
- Timo Sallinen, s. 1970, sijoitusjohtaja, Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Varma
- Jukka Vähäpesola, s. 1964, osakesijoitusjohtaja, Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo

Nimitystoimikunta antoi 15.1.2026 Finnairin hallitukselle ehdotuksensa 24.3.2026 pidettävää varsinaista yhtiökokousta varten. Ehdotukset ovat nähtävissä yhtiön **verkkosivuilla**.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

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 työjärjestys on kokonaisuudessaan saatavilla Finnairin **verkkosivuilla**.

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, kestävyysraportoinnin ja riskienhallintajärjestelmän asianmukaisuutta
- 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.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Hallituksen jäsenet vuonna 2025

Sanna Suvanto-Harsaae

A PR S

s. 1966, nainen
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, Nordic Pet Care Group AS

Osakeomistus 31.12.2025:
27 148

Mika Ihamuotila

S

s. 1964, mies
Kauppatieteiden tohtori
Finnairin hallituksen varapuheenjohtaja ja jäsen vuodesta 2025 alkaen

Päätoimi:
Hallituksen puheenjohtaja, Marimekko

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen puheenjohtaja, Powerbank Ventures Oy, Hallituksen puheenjohtaja, Mannerheim-säätiö, Hallituksen jäsen, Elinkeinoelämän valtuuskunta EVA, Hallituksen jäsen, Elinkeinoelämän tutkimuslaitos ETLA

Osakeomistus 31.12.2025:
7 884

Andreas Bierwirth

A S

s. 1971, mies
Tohtori, MBA (Business Administration)
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2025 alkaen

Päätoimi:
Hallituksen jäsen, Casinos Austria AG and Austrian Lotteries GmbH

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen puheenjohtaja, Alpbach Circle (European Forum Alpbach), Hallintoneuvoston jäsen, Do & Co

Osakeomistus 31.12.2025:
6 570

Nicolas Boutin

PR S

s. 1971, mies
M.Sc. (Aerospace Engineering)
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2025 alkaen

Päätoimi:
Hallitusammattilainen

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, PowerCell

Osakeomistus 31.12.2025:
6 570

Valiokunnat
A = Tarkastusvaliokunta
PR = Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
S = Strategiavaliokunta

Säädösympäristö
Hallintoelimet
- **Hallitus**
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Jukka Erlund

A S

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

Päätoimi:
Talous- ja rahoitusjohtaja, Fazer-konserni

Keskeiset luottamustehtävät:
–

Osakeomistus 31.12.2025:
24 838

Lisa Farrar

PR

s. 1980, nainen
BBA (Bachelor of Business Administration)
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2025 alkaen

Päätoimi:
Operatiivinen johtaja, Hemnet

Keskeiset luottamustehtävät:
–

Osakeomistus 31.12.2025:
6 570

Hannele Jakosuo-Jansson

PR

s. 1966, nainen
DI
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2021 alkaen

Päätoimi:
Johtaja, henkilöstö ja kulttuuri, 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 31.12.2025:
12 338

Jussi Siitonen

A

s. 1969, mies
KTM
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2024 alkaen

Päätoimi:
Talousjohtaja ja toimitusjohtajan sijainen, Fiskars Oyj

Keskeiset luottamustehtävät:
–

Osakeomistus 31.12.2025:
11 338

Valiokunnat
A = Tarkastusvaliokunta
PR = Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
S = Strategiavaliokunta

Tiina Alahuhta-Kasko (hallituksen jäsen yhtiökokoukseen 27.3.2025 saakka)

PR

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

Montie Brewer (hallituksen jäsen yhtiökokoukseen 27.3.2025 saakka)

A S

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

Henrik Kjellberg (hallituksen jäsen yhtiökokoukseen 27.3.2025 saakka)

A S

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

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Hallituksen jäsenet ja heidän riippumattomuutensa yhtiöstä

27.3.2025 pidetty Finnairin varsinainen yhtiökokous valitsi hallituksen puheenjohtajaksi Sanna Suvanto-Harsaaen ja muiksi jäseniksi Andreas Bierwirthin, Nicolas Boutinin, Jukka Erlundin, Lisa Farrarin, Mika Ihamuotilan, Hannele Jakosuo-Janssonin, ja Jussi Siitosen. Hallitus valitsi Mika Ihamuotilan 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.

Hallituksen jäsenten ja heidän määräysvaltayhteisöjensä omistus konsernissa

Vuoden 2025 lopussa hallituksen jäsenistä Sanna Suvanto-Harsaaella, Andreas Bierwirthillä, Nicolas Boutinilla, Jukka Erlundilla, Lisa Farrarilla, Mika Ihamuotilalla, Hannele Jakosuo-Janssonilla, ja Jussi Siitosella oli osakkeita tai osakeperusteisia oikeuksia Finnair-konsernin yhtiöissä, kuten esitetään sivuilla 212 ja 213.

Hallituksen valiokunnat

Hallitus delegoi osan tehtävistään tarkastusvaliokunnalle, henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnalle sekä strategiavaliokunnalle. Strategiavaliokunta perustettiin vuonna 2024 tukemaan väliaikaisesti uuden strategian valmistelua. Strategiavaliokunta avustaa yhdessä toimivan johdon kanssa hallituksen strategiatyöskentelyä.

Hallitus nimittää keskuudestaan valiokunnan jäsenet ja puheenjohtajat. Kussakin valiokunnassa on oltava vähintään kolme jäsentä.

Valiokunnat kokoontuvat säännöllisesti työjärjestystensä 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	Strategia-valiokunta
Sanna Suvanto-Harsaae	10/10	5/5	9/9	2/2
Tiina Alahuhta-Kasko (hallituksen jäsen 27.3.2025 saakka)	4/4		2/3	
Andreas Bierwirth (hallituksen jäsen 27.3.2025 alkaen)	7/7	4/4		2/2
Nicolas Boutin (hallituksen jäsen 27.3.2025 alkaen)	7/7		5/6	2/2
Montie Brewer (hallituksen jäsen 27.3.2025 saakka)	4/4	1/1		
Jukka Erlund	10/10	5/5		
Lisa Farrar (hallituksen jäsen 27.3.2025 alkaen)	7/7		6/6	
Mika Ihamuotila (hallituksen jäsen 27.3.2025 alkaen)	7/7			2/2
Hannele Jakosuo-Jansson	10/10		9/9	
Henrik Kjellberg (hallituksen jäsen 27.3.2025 saakka)	4/4	1/1		
Jussi Siitonen	10/10	5/5		

Kymmenen kokouksen lisäksi hallitus teki päätöksiä kolme kertaa kokoontumatta.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

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 ammatillinen osaaminen sekä kokemusta erilaisilta yhtiön kannalta tärkeiltä toimialoilta.
- Hallituksen jäsenillä tulisi olla kokemusta hallitustyöskentelystä ja johtotehtävissä toimimisesta elinkeinoelämässä tai muilla yhteiskunnan alueilla.
- Naisten ja miesten on oltava hallituksessa tasapuolisesti edustettuna.* 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.

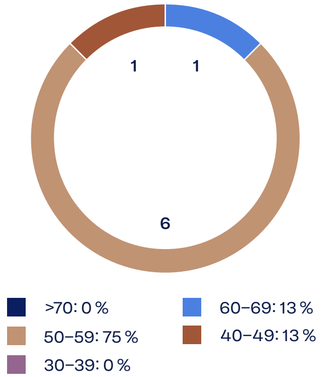
Varsinaisessa yhtiökokouksessa 2025 valitun hallituksen kokoonpano heijastaa monipuolisia taustoja, osaamista ja kokemusta hallituksen monimuotoisuutta koskevien periaatteiden mukaisesti. Hallituksessa on tällä hetkellä tasapuolinen edustus naisia ja miehiä.* Hallituksen jäsenet edustavat viittä eri kansallisuutta, ja hallituksen kokoonpano kattaa laajan ikä- ja toimikausijakauman. Vuoden 2025 lopussa hallituksen jäsenten ikä vaihteli 45–61 vuoden välillä ja hallituksen jäsenten toimikauden pituus 1–6 vuoden välillä.

Hallituksen jäsenillä on laaja kansainvälinen kokemus erilaisista tehtävistä monikansallisissa yhtiöissä useilta toimialoilta, ja heidän osaamisensa on tiiviisti linjassa Finnairin liiketoiminnan kanssa. Jokaisella hallituksen jäsenellä on aiempaa kokemusta hallitustyöskentelystä ja johtotehtävistä sekä listatuissa että listaamattomissa yhtiöissä. Kaikilla hallituksen jäsenillä on yliopistotutkinto eri aloilta, mukaan lukien taloustieteet, kauppatieteet, teknologia sekä ilmailu- ja avaruustekniikka.

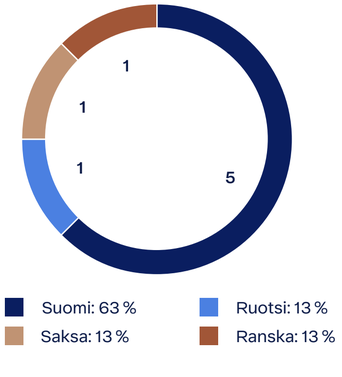
** Syntymässä määritelty sukupuoli.*

Hallituksen monimuotoisuus

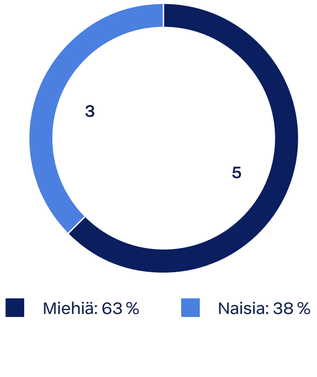
Ikä



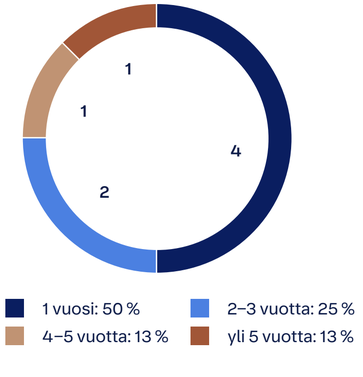
Kansalaisuus



Sukupuoli*



Toimikausi



Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Tarkastusvaliokunta

Tarkastusvaliokunta avustaa hallitusta taloudellisen raportoinnin ja kestävyysraportoinnin prosessiin ja valvontaan liittyvien tehtävien hoitamisessa lainsäädännössä ja Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodissa tarkastusvaliokunnille määriteltyjen velvollisuuksien mukaisesti.

Tarkastusvaliokunta seuraa ja arvioi yhtiön taloudellisen raportoinnin ja kestävyysraportoinnin prosessia sekä yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien tehokkuutta. Valiokunta seuraa lakisääteistä tilintarkastusta ja kestävyysraportoinnin tarkastusta sekä arvioi kummankin tarkastajan riippumattomuuden. Lisäksi tarkastusvaliokunta käsittelee sisäisen tarkastuksen sekä Risk & Compliance -valvontatoiminnon valiokunnalle toimittamat raportit.

Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodin mukaan tarkastusvaliokunnan jäsenillä on oltava valiokunnan tehtäväalueen edellyttämä pätevyys ja vähintään yhdellä jäsenellä tulee olla asiantuntemusta erityisesti laskentatoimen tai tarkastuksen alalla.

Valiokunnan jäsenten lisäksi valiokunnan kokouksiin osallistuvat myös toimitusjohtaja ja talousjohtaja sekä tilintarkastaja. Yhtiön lakiasiainjohtaja toimii valiokunnan sihteerinä. Muita johtajia osallistuu kokouksiin tarkastusvaliokunnan kutsumana.

Tarkastusvaliokunta 2025

27.3.2025 pidetyn varsinaisen yhtiökokouksen jälkeen hallitus valitsi keskuudestaan tarkastusvaliokunnan puheenjohtajaksi Jukka Erlundin sekä jäseniksi Andreas Bierwirthin, Jussi Siitosen ja Sanna Suvanto-Harsaaen. Yhtiökokoukseen saakka tarkastusvaliokuntaan kuuluivat puheenjohtaja Jukka Erlund sekä jäseninä Montie Brewer, Henrik Kjellberg, Jussi Siitonen ja Sanna Suvanto-Harsaae. Tarkastusvaliokunta kokoontui viisi kertaa, ja osallistumisprosentti oli 100.

Tarkastusvaliokunnan päätehtävät:

- valvoo yhtiön taloudellista tilaa
- seuraa ja arvioi taloudellisen raportoinnin ja kestävyysraportoinnin prosessia
- seuraa ja arvioi yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien tehokkuutta, sisältäen prosessit, joiden tavoitteena on varmistaa lakien ja säännösten noudattaminen
- seuraa tilinpäätösten lakisääteistä tilintarkastusta ja kestävyysraportoinnin tarkastusta
- seuraa ja arvioi lakisääteisen tilintarkastajan ja kestävyysraportin varmentajan riippumattomuutta erityisesti näiden tarjoamien lisäpalveluiden osalta
- valmistelee tilintarkastajan ja kestävyysraportin varmentajan valintaa sekä näiden palkkioita koskevat hallituksen ehdotukset varsinaiselle yhtiökokoukselle
- käsittelee tilintarkastajan ja kestävyysraportin varmentajan suunnitelmat ja raportit
- käsittelee sisäisen tarkastuksen ja Risk & Compliance -valvontatoiminnon suunnitelmat ja raportit
- seuraa ja arvioi tietoturvan johtamisen tilaa
- seuraa ja arvioi lähipiiritoimia sekä näihin liittyvien hallinnointi- ja tiedonantovaatimusten noudattamista
- käsittelee yhtiön selvityksen hallinto- ja ohjausjärjestelmästä
- valmistelee hallituksen päätettäväksi yhtiön riskienhallintapolitiikat
- valmistelee hallituksen käsiteltäväksi päätökset merkittävistä muutoksista yhtiön kirjanpitoperiaatteissa tai konsernin varojen arvostuksessa
- pitää yhteyttä tilintarkastajaan ja kestävyysraportin varmentajaan.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

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 palkitsemisvaliokunta 2025

27.3.2025 pidetyn varsinaisen yhtiökokouksen jälkeen hallitus valitsi keskuudestaan henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan puheenjohtajaksi Hannele Jakosuo-Janssonin sekä jäseniksi Nicolas Boutinin, Lisa Farrarin ja Sanna Suvanto-Harsaaen. Yhtiökokoukseen saakka henkilöstö- ja palkitsemisvaliokuntaan kuuluivat puheenjohtaja Hannele Jakosuo-Jansson sekä jäseninä Tiina Alahuhta-Kasko ja Sanna Suvanto-Harsaae. Valiokunta kokoontui yhdeksän kertaa, ja osallistumisprosentti oli 94.

Henkilöstö- ja palkitsemis-valiokunnan 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.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Yhtiön johtaminen

Finnairin yhtiörakenne

Finnairin lentoliikenteen ydintoiminnot ovat konsernin emoyhtiössä, Finnair Oyj:ssä, kun taas tekniset huoltopalvelut, matkapalvelut, catering-palvelut sekä taloushallinon ja liiketoiminnan palvelukeskus ovat kokonaan omistetuissa tytäryhtiöissä. Finnairilla on yksi liiketoiminta-alue, joka muodostuu kolmesta yksiköstä: Asiakkaat, tuotot, ja operaatiot. Finnairin konsernihallintoon kuuluvat yhteiset toiminnot ovat talous ja strategia, henkilöstö ja kulttuuri, digitaaliset palvelut, 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.

Yhtiön johtaminen

Hallitus päättää toimitusjohtajan palkasta, palkitsemisjärjestelmistä ja niihin liittyvistä tavoitteista yhtiön hallituksen henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan valmistelun pohjalta. Toimisuhteen keskeiset ehdot, sisältäen palkitsemisen ja edut, on kuvattu Finnairin palkitsemisraportissa sekä yhtiön hallinnointia koskevalla **verkkosivulla**.

Turkka Kuusisto, DI, s. 1979, on toiminut Finnairin toimitusjohtajana 24.4.2024 alkaen. Ennen siirtymistään Finnairille Kuusisto toimi vuodesta 2020 lähtien kansainvälisen logistiikkayhtiö Posti Group Oyj:n toimitusjohtajana. Ennen nimitystään Posti Groupin toimitusjohtajaksi Kuusisto toimi vaativissa johtotehtävissä Posti Groupissa ja Lindorff Groupissa.

Finnairin operatiivinen johtaja Jaakko Schildt on toiminut toimitusjohtajan sijaisena 15.1.–23.4.2024 ja 10.9.2024 alkaen.

Toimitusjohtajan palkitseminen on kuvattu tilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.8.1 sekä palkitsemisraportissa.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Johtoryhmä

Johtoryhmän puheenjohtajana toimii yhtiön toimitusjohtaja ja siihen kuuluvat Finnairin asiakkaista, tuotoista, operaatioista, digitaalisista palveluista, taloudesta ja strategiasta, henkilöstöstä ja kulttuurista, viestinnästä sekä lakiasioista vastaavat johtajat. 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 2025 Finnairin johtokunta kokoontui viisi kertaa.

Finnairin tytäryhtiöhallinto

Finnairin tytäryhtiöt on esitelty tilinpäätöksen 2025 liitetiedossa 4.2.

Vuonna 2025 osa Finnairin johtoryhmän jäsenistä toimi Finnairin tytäryhtiöiden hallituksissa.

Merkittävien kumppanuuksien hallinnointi

Finnair on osakkaana 40 prosentin omistusosuudellaan Nordic Regional Airlines Oy:n omistavassa Nordic Regional Airlines AB:ssä (31.12.2025). 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 72 -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 rahtiterminaalin palveluita Swissport Finland Oy:ltä sekä moottori- ja laitehuollon palveluita Airbusilta, Rolls-Roycelta ja Lufthansa Technikiltä. OSM Aviation AS tarjoaa ulkoistettua matkustamohenkilöstöä tietyillä reiteillä, ja Jettime A/S sekä DAT AS operoivat osan Finnairin lennoista pitkäaikaisilla wet lease -sopimuksilla. Uusiutuvan lentopolttoaineen (Sustainable Aviation Fuel, SAF) käytön lisääntymisen seurauksena yhteistyö Nesteen kanssa on muodostunut Finnairille strategiseksi. IT-palveluissa Finnairin kumppaneita ovat muun muassa Amadeus. Näiden sopimusten kustannus- ja laatutavoitteet on pyritty asettamaan niin, että ne vastaavat vähintään hyvää yleistä markkinatasoa.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Finnair on mukana eräiden **one**world-allianssiin kuuluvien lentoyhtiöiden muodostamissa yhteishankkeissa. Näiden yhteishankkeiden tavoitteena on kilpailukyvyn ja tehokkuuden lisääminen matkustajia hyödyttävällä tavalla. Finnairin vaikutusvalta yhteishankkeissa perustuu sopimusjärjestelyihin. Yhteishankkeiden 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**.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Johtoryhmä vuonna 2025

Turkka Kuusisto

s. 1979, mies
DI

Päätoimi:
Toimitusjohtaja 24.4.2024 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen puheenjohtaja, Palvelualojen työnantajat PALTA ry, Hallintoneuvoston jäsen, Ilmarinen, Hallituksen jäsen, Elinkeinoelämän Keskusliitto (EK)

Osakeomistus 31.12.2025:
31 519

Kaisa Aalto-Luoto

s. 1979, nainen
Kauppatieteiden maisteri

Päätoimi:
Henkilöstöjohtaja 23.10.2023 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, Uudenmaan Osuuspankki

Osakeomistus 31.12.2025:
6 823

Pia Aaltonen-Forsell

s. 1974, nainen
Valtiotieteiden maisteri

Päätoimi:
Talousjohtaja 1.8.2025 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, UPM-Kymmene Oyj

Osakeomistus 31.12.2025:
-

Antti Kleemola

s. 1980, mies
Kauppatieteiden maisteri

Päätoimi:
Digitalisaatiojohtaja 10.9.2024 alkaen, tietohallintojohtaja 1.6.2022 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, ICT Leaders Finland ry

Osakeomistus 31.12.2025:
27 945

Simon Large

s. 1969, mies
BA (Bachelor of Arts)

Päätoimi:
Asiakasjohtaja 1.10.2024 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:
–

Osakeomistus 31.12.2025:
7 165

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Christine Rovelli

s. 1974, nainen
MBA

Päätoimi:
Verkostosta ja tuotoista vastaava johtaja 10.9.2024 alkaen, Strategiasta ja laivastosta vastaava johtaja 1.10.2022 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, UATP, Hallituksen jäsen, Nordic Regional Airlines Oy, Hallituksen varapuheenjohtaja, AmCham Finland, Hallituksen jäsen, International Society of Transport Aircraft Trading (ISTAT) Foundation

Osakeomistus 31.12.2025:
25 704

Sami Sarelius

s. 1971, mies
OTK

Päätoimi:
Lakiasiainjohtaja 20.8.2010 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:
-

Osakeomistus 31.12.2025:
56 849

Jaakko Schildt

s. 1970, mies
Insinööri, MBA

Päätoimi:
Operatiivinen johtaja 1.3.2016 alkaen. Toimitusjohtajan sijainen 15.1.2024–23.4.2024 ja 10.9.2024 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen puheenjohtaja, Nordic Regional Airlines Oy, Hallituksen jäsen, Kallioinen Yhtiöt Oy, Hallituksen jäsen, Pirkanmaan Osuuskauppa

Osakeomistus 31.12.2025:
68 888

Päivyt Tallqvist

s. 1970, nainen
Kauppatieteiden maisteri

Päätoimi:
Viestintäjohtaja 1.11.2020 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:
-

Osakeomistus 31.12.2025:
43 444

Kristian Pullola (johtoryhmän jäsen 16.6.2025 saakka)
b. 1973, kauppatieteiden maisteri

Päätoimi:
Talousjohtaja 1.10.2022 alkaen

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025

Osakkeenomistajat

Rahoitus- ja vakuutuslaitosten omistusosuus laski vuoden 2024 lopun 7,96 prosentista 7,38 prosenttiin vuonna 2025. Eläkevakuutusrahastojen osuus nousi vuoden 2024 lopun 5,24 prosentista 5,36 prosenttiin. Suurin osakkeenomistaja vuoden 2025 lopussa oli Suomen valtio, joka omisti 55,7 prosenttia yhtiön osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Seuraavaksi suurimmat omistajat olivat Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Varma (2,85 %), Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo (1,39 %) ja Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen (1,12 %). Hallintarekisteröityjen osakkeiden omistusosuus nousi 9,01 prosentista 12,53 prosenttiin. Osakkeenomistajien lukumäärä laski 119 987:stä 112 582:een vuoden 2025 aikana. Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidettiin 27.3.2025.

Tytäryhtiöt

Yhtiön konsernirakenne muuttui vuonna 2025, kun Aurinko Oü purettiin maaliskuussa 2025.

Tilintarkastaja

Varsinainen yhtiökokous valitsi KPMG Oy Ab:n yhtiön tilintarkastajaksi toimikaudeksi, joka päättyy seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä.

Hallitus ja johtoryhmä

Hallituksen kokoonpano muuttui vuonna 2025, kun yhtiökokous valitsi neljä uutta jäsentä ja kolme jäsentä jäi pois hallituksesta. Johtoryhmän kokoonpano muuttui vuonna 2025 yhden henkilövaihdoksen myötä. Pia Aaltonen-Forsell nimitettiin talousjohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi 1.8.2025 alkaen, ja talousjohtajana toiminut Kristian Pullola jätti tehtävänsä johtoryhmässä.

Hallitus ja johtoryhmä keskittyivät vuonna 2025 kehittämään strategiaa ja marraskuussa 2025 hallitus vahvisti yhtiön strategian ja pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet vuosille 2026–2029, joita esiteltiin pääomamarkkinapäivityksessä 13.11.2025. Finnair tähtää kannattavaan kasvuun ja panostaa lisäpalveluihin, vähittäismyyntiin ja kanta-asiakasohjelmaansa asiakas keskiössä. Lisäksi hallitus ja johtoryhmä keskittyivät yhtiön tarkoituksen määrittelyyn, arvojen ja brändin uudistamiseen sekä uuden strategian pohjalta laadittuun One Crew -henkilöstösuunnitelmaan.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Johtokunta

Johtokunnan kokoonpano muuttui vuonna 2025 kun osa henkilöstöryhmistä vaihtoi edustajiaan.

Sisäinen valvonta ja riskienhallinta

Vuoden 2025 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.

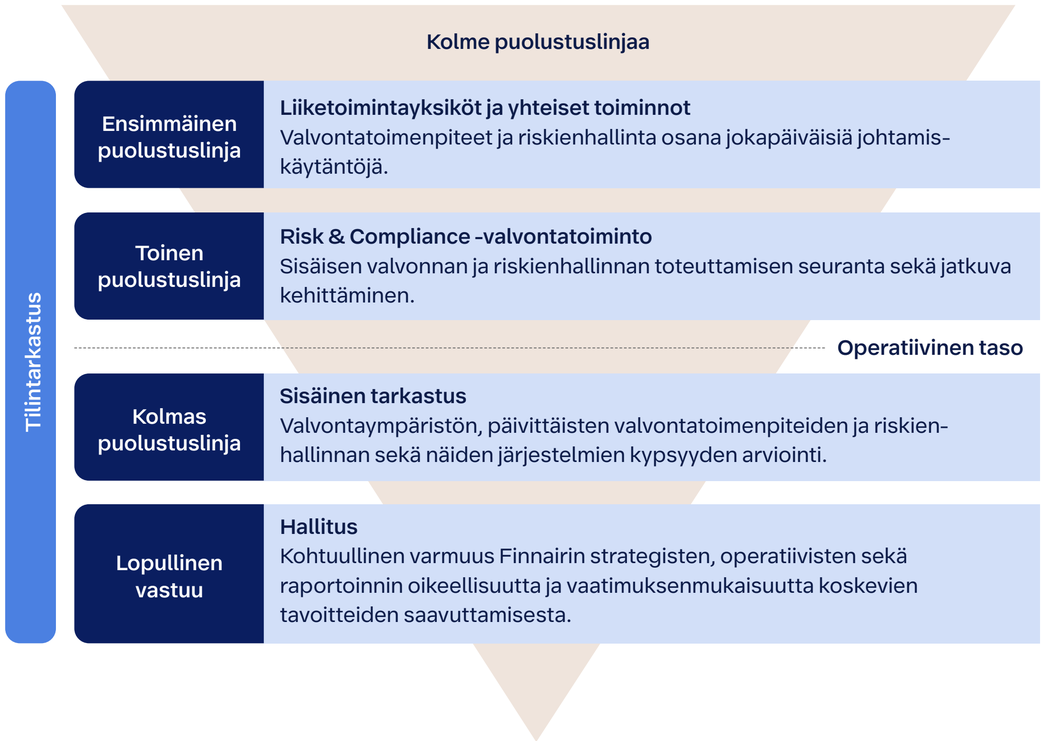
Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

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.

Roolit sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien käytännön toteuttamisessa



Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

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.

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 raportointi-prosessiin 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 talous ja strategia -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 taloushallinon palvelukeskuksen henkilöstö toteuttavat jatkuvaa taloudellisen raportoinnin prosesseihin liittyvää riskien arviointia osana työtään.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

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 osavuosikatsausten ja tilinpäätösten tiedot ovat oikein ja että ne on laadittu lakien, kirjanpitostandardien ja muiden listayhtiöitä koskevien säännösten mukaisesti.

Liiketoimintaprosesseissa käytettävillä valvontatoimenpiteillä varmistetaan taloudellisen raportoinnin näkökulmasta, että mahdolliset virheet tai poikkeamat ehkäistään tai havaitaan ja korjataan. Taloudellisen raportoinnin kontrollit käsittävät liiketoimien aloittamisen, tunnistamisen, mittaamisen, hyväksynnän, kirjaamisen ja raportoinnin sekä taloudellisen tiedon julkaisemisen.

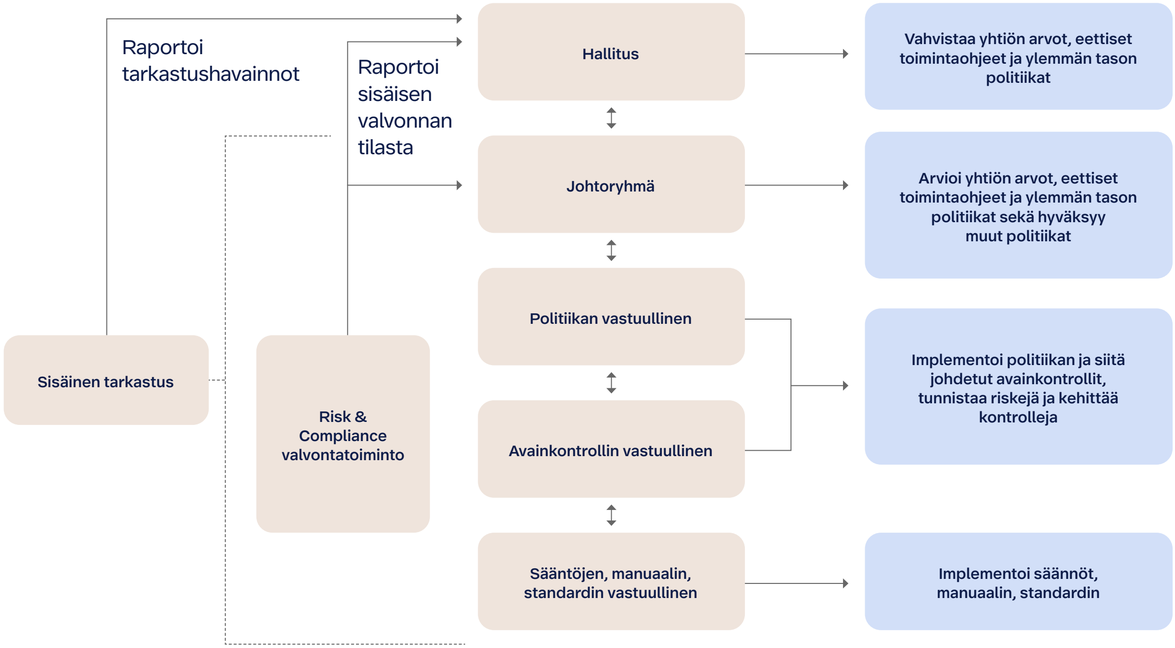
Yleiset IT-kontrollit täydentävät talousraportoinnin valvontaa käyttöoikeuksien ja varmuuskopiointien osalta.

Vastuualueet on jaettu talous ja strategia -toiminnossa sen varmistamiseksi, että liiketoiminnan tuloksellisuuden analyysit, mm. toiminnan volyymin, tuottojen, kustannusten, käyttöpääoman ja omaisuuserien analyysit, suoritetaan vaatimusten mukaisesti.

Tiedonkulku ja viestintä

Talous ja strategia -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)

Valvonnan suunnitteluun, toteutukseen ja seurantaan liittyvät keskeiset osa-alueet ja roolit



Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

muutoksista, uusista laskentaperiaatteista sekä muista raportointivaatimusten muutoksista.

Seuranta ja kehittäminen

Finnairin liiketoimintayksiköt ja konsernitoiminnot arvioivat säännöllisesti oman vastuualueensa valvonnan ajantasaisuuden ja kypsyystason. Risk & Compliance -valvontatoiminto avustaa Finnairin liiketoimintayksiköitä ja konsernitoimintoja riskien tunnistamisessa ja arvioinnissa, valvontatoimenpiteiden määrittämisessä 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 periaatteet 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

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2025
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

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 ennakkoilmoitus ennen suunnitellun liiketoimen toteuttamista. Lisäksi heillä on mahdollisuus pyytää ennakkoarvio suunnittelemansa liiketoimen lainmukaisuudesta. Ennakkoilmoitusvelvollisuuden ja -arviomahdollisuuden tarkoituksena on vähentää riskiä liiketoimista kaupankäyntikiellon aikana tai sellaisena aikana, jona yhtiön hallussa on julkistamatonta sisäpiiritietoa. Ennakkoilmoitusvelvollisuus 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 sisäpiiriluetteloon ne henkilöt, joilla on pääsy kyseiseen sisäpiiritietoon.

Yhtiön sisäpiirivastaavana toimii lakiasiainjohtaja. Finnairin sisäpiirisäännöt ovat saatavilla yhtiön **verkkosivuilla**.

Johdanto

Palkitsemisen kehitys vuosina 2021–2025

Hallitukselle vuonna 2025 maksetut palkkiot

Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2025 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2025 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

Palkitsemis-raportti

Johdanto
Palkitsemisen kehitys vuosina 2021–2025
Hallitukselle vuonna 2025 maksetut palkkiot
Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2025 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2025 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

Johdanto

Tässä raportissa esitetään Finnairin hallituksen jäsenten, toimitusjohtajan ja toimitusjohtajan sijaisen vuoden 2025 aikana maksetut ja ansaitut palkat ja palkkiot. Raportti on laadittu EU:n osakkeenomistajien oikeuksia koskevan direktiivin mukaisen Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodin 2025 perusteella. Vuoden 2025 varsinaisen yhtiökokouksen neuvoa-antavassa äänestyksessä hyväksyttiin palkitsemisraportti vuodelta 2024. Tähän raporttiin ei siten ole tehty muutoksia, jotka olisivat seurausta yhtiökokouksen äänestyksestä. Muille johtoryhmän jäsenille kuin toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle maksetut palkat ja palkkiot on esitetty hallinnointikoodin mukaisesti internetsivuilla osoitteessa **investors.finnair.com**.

Finnairissa palkitseminen perustuu suoriutumisen, oikeudenmukaisuuden ja kilpailukykyisyyden periaatteisiin. Palkitsemisen tulee tukea Finnairin strategisten tavoitteiden saavuttamista, yhdenmukaistaa johdon edut osakkeenomistajien edun kanssa, kannustaa Finnairin arvojen mukaiseen toimintaan, sekä palkita erinomaisista saavutuksista. Nämä palkitsemisperiaatteet ohjaavat myös Finnairin Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan työtä.

Hallituksen, toimitusjohtajan ja toimitusjohtajan sijaisen palkitseminen tilikaudella oli palkitsemispolitiikan mukaista. Politiikasta ei tehty poikkeuksia, eikä toimitusjohtajan tai hallituksen palkkioita peritty takaisin tai oikaistu vuoden 2025 aikana.

”Vuoden 2025 ensimmäiseen vuosipuoliskoon vaikuttivat merkittävästi kahden työntekijäliiton pitkäkestoiset työtaistelutoimet, joilla oli negatiivinen vaikutus Finnairin taloudelliseen tulokseen ja asiakastyytyväisyyteen. Määrätietoisilla toimenpiteillä Finnairin henkilöstö onnistui parantamaan sekä taloudellista tulosta, että asiakastyytyväisyyttä vuoden edetessä”, sanoo **Sanna Suvanto-Harsaae**, Finnairin hallituksen puheenjohtaja.

”Vuoden 2025 kannustinjärjestelmissä turvallisuuteen, kustannusten hallintaan ja henkilöstön sitoutumiseen liittyvät keskeiset tavoitteet saavutettiin, kun taas liikevaihdon, asiakastyytyväisyyden ja kannattavuuden osalta jäätiin tavoitteista. Finnairin vuoden 2025 liikevoittoprosentti toimi keskeisenä tulosmittarina vuosien 2023-2025 henkilöstön Staff incentive -kannustinohjelmassa sekä pitkän aikavälin osakeohjelmassa. Koko vuoden tulos näkyy maksuissa, jotka jäivät vähimmäistasolle.”

”Haluan esittää kiitokseni kaikille Finnairin työntekijöille, jotka vuoden ensimmäisen puoliskon haasteista huolimatta ovat osoittaneet joustavuutta ja omistautumista, kehittäneet toimintaamme ja näin luoneet vahvan perustan strategiamme toteuttamiselle vuonna 2026.”

Johdanto
Palkitsemisen kehitys vuosina 2021–2025
Hallitukselle vuonna 2025 maksetut palkkiot
Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2025 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2025 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

Palkitsemisen kehitys vuosina 2021–2025

Hallituksen palkkioita korotettiin maaliskuussa 2024, mikä oli ensimmäinen merkittävä korotus sitten vuoden 2008. Vuodesta 2024 alkaen, 40 prosenttia kiinteästä vuosipalkkiosta on käytetty Finnairin osakkeiden hankkimiseen hallituksen jäsenille, mikä yhdenmukaistaa paremmin hallituksen jäsenten ja osakkeenomistajien edut. Vuosina 2020–2023 hallituspalkkiot pysyivät muuttumattomina ja maksettiin kokonaan käteisellä. Kokonaispalkkioiden vaihtelut johtuivat kokousten ja hallituksen jäsenten määrän vaihteluista. Vuonna 2025 hallituksen vuosipalkkioita nostettiin osana pitkäjänteistä ohjelmaa, jolla hallituksen palkkiot on tarkoitus saattaa markkinatasolle vuoteen 2026 mennessä.

Toimitusjohtajan palkitseminen on vaihdellut merkittävästi vuosien 2020 ja 2025 välillä saavutettujen tulosten, johdon muutosten ja Euroopan komission rajoitusten vuoksi. Ylimmän johdon lyhyen ja pitkän aikavälin kannustinohjelmat peruttiin vuosina 2020–2022, ja tänä aikana käytössä oli vain Rebuild-kannustinohjelma. Tämä ohjelma, joka kattoi myös 63 prosenttia Finnairin työntekijöistä, päättyi vuonna 2023. Palkkiot maksettiin henkilöstölle vuonna 2023 ja johtoryhmälle vuonna 2024. Keskimääräiseen työntekijän palkitsemiseen vaikuttivat väliaikaiset lomautukset vuonna 2021 ja sitä seuranneet Rebuild-kannustinmaksut vuosina 2023 ja 2024. Vuonna 2024 tapahtui myös muutoksia toimitusjohtajan tehtävässä, ja tehtävää hoitivat Topi Manner, Jaakko Schildt ja Turkka Kuusisto lyhyempien jaksojen ajan vuoden aikana.

Johdanto
- **Palkitsemisen kehitys vuosina 2021–2025**
Hallitukselle vuonna 2025 maksetut palkkiot
Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2025 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2025 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

Maksetut palkat ja palkkiot vuosina 2021–2025

	2025	2024	2023	2022	2021
Hallituksen puheenjohtaja	132 480[1]	136 571[1]	94 200	80 627	68 228
Hallituksen varapuheenjohtaja	71 787[1]	88 009[1]	56 834	54 300	43 410
Hallituksen muut jäsenet, keskiarvo	47 573[1]	66 993[1]	42 199	46 583	41 695
Toimitusjohtaja	1 213 810	2 495 231[2]	1 724 053	754 452	756 713
Työntekijät keskimäärin (aktiivisessa työsuhteessa)[3]	70 546	70 227	72 361	66 191	62 016
Työntekijät keskimäärin (kaikki työsuhteessa olevat)[4]	67 101	66 430	67 109	55 719	32 522

[1] Yhteensä sisältäen osakkeina ja rahana maksetut vuosipalkkiot, kokouspalkkiot ja luontoisedut.

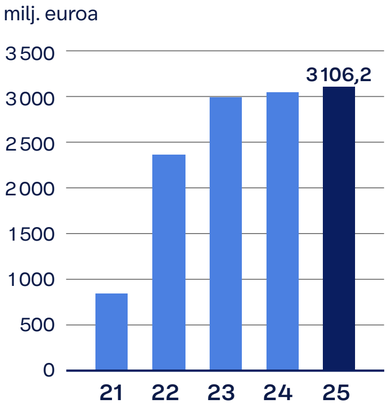
[2] Turkka Kuusisto 24.4.–31.12.2024, Jaakko Schildt 15.1–23.4.2024 ja Topi Manner 1.1.–14.1.2024.

[3] Aktiivisessa työsuhteessa olevien keskimääräinen palkitseminen on laskettu jakamalla maksetut palkat ja palkkiot vuoden keskimääräisellä aktiivisessa työsuhteessa olevalla henkilöstömäärällä. Työntekijöiden luvuissa on mukana johtoryhmän jäsenten palkitseminen, pois lukien toimitusjohtaja ja toimitusjohtajan sijainen.

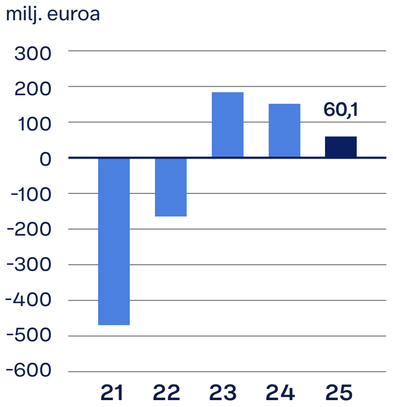
[4] Kaikkien työsuhteessa olevien keskimääräinen palkitseminen on laskettu jakamalla maksetut palkat ja palkkiot vuoden keskimääräisellä työsuhteessa olevalla henkilöstömäärällä sisältäen sekä aktiiviset että inaktiiviset työntekijät. Vuosina 2020 ja 2021 lomautuksilla oli merkittävä vaikutus keskimääräiseen palkitsemiseen. Työntekijöiden luvuissa on mukana johtoryhmän jäsenten palkitseminen, pois lukien toimitusjohtaja ja toimitusjohtajan sijainen.

Taloudellinen kehitys vuosina 2021–2025

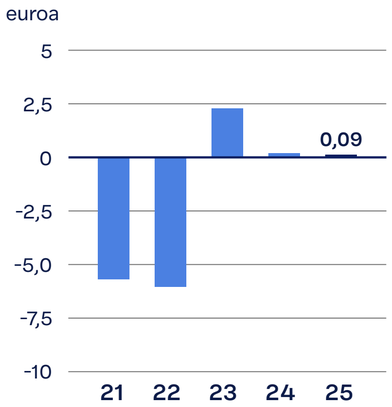
Liikevaihto



Vertailukelpoinen liiketulos



Osakekohtainen tulos*



* Yhtiö toteutti marraskuussa 2023 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi osakemäärään perustuvia tunnuslukuja on vuosien 2021–2022 osalta oikaistu.

Johdanto

Palkitsemisen kehitys vuosina 2021–2025

- **Hallitukselle vuonna 2025 maksetut palkkiot**

Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2025 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2025 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

Hallitukselle vuonna 2025 maksetut palkkiot

Yhtiökokous päättää hallituksen jäsenten palkkioista osakkeenomistajien nimitystoimikunnan ehdotuksen perusteella. Yhtiökokouksen päätös kattaa yhtiökokousten välisen ajanjakson. Finnairin 27.3.2025 pidetty yhtiökokous päätti seuraavista hallituksen jäsenten vuosipalkkioista ja kokouspalkkioista.

Puheenjohtaja	80 000 euroa
Varapuheenjohtaja	48 000 euroa
Hallituksen muut jäsenet	40 000 euroa
Valiokuntien puheenjohtajat (Tarkastusvaliokunta, Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta ja Strategiavaliokunta)	6 000 euroa
Valiokuntien jäsenet	3 000 euroa

Hallituksen tai valiokunnan kokouksista maksettava kokouspalkkio on 600 euroa kokoukselta, mikäli kokous pidetään hallituksen jäsenen kotimaassa. Muista kokouksista maksetaan palkkiota 2 400 euroa ja puhelinkokouksista 600 euroa. Kokoontumatta tehdyistä päätöksistä (per capsulam) ei makseta palkkiota.

Hallituksen vuosipalkkio maksettiin osakkeina ja rahana vuonna 2025. Alla olevassa taulukossa on esitetty ne kokoukset, joista on maksettu palkkio.

Jäsenet 1.1.–31.12.2025	**Vuosipalkkiot[1]**	**Hallitus-kokoukset**	**Valiokunta-kokoukset**	**Kokous-palkkiot yhteensä**	**Verotettavat edut[2]**	**Yhteensä**
Sanna Suvanto-Harsaae (puheenjohtaja, Hallitus ja Strategiavaliokunta)	92 480	20 000	20 000	40 000	–	132 480
Jukka Erlund (puheenjohtaja, Tarkastusvaliokunta)	46 240	8 000	4 000	12 000	743	58 983
Hannele Jakosuo-Jansson (puheenjohtaja, Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta)	46 240	8 000	7 200	15 200	1 185	62 625
Jussi Siitonen	43 240	8 000	4 000	12 000	–	55 240
Jäsenet 27.3.–31.12.2025						
Anders Bierwirth	46 240	9 600	7 200	16 800	817	63 857
Nicolas Boutin	46 240	12 000	5 600	17 600	–	63 840
Lisa Farrar	43 240	12 000	4 800	16 800	–	60 040
Mika Ihamuotila (varapuheenjohtaja)	51 288	5 600	1 600	7 200	2 099	60 587
Jäsenet 1.1.–27.3.2025						
Tiina Alahuhta-Kasko	–	3 200	1 600	4 800	–	4 800
Monte Brewer	–	8 000	3 200	11 200	–	11 200
Henrik Kjellberg	–	8 000	3 200	11 200		11 200

[1] Yhteensä, sisältäen osakkeet ja käteisen.

[2] Verotettavia etuja ovat henkilökunnan lentolippuetu. Hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on oikeus käyttää henkilökuntalippuja, Finnairin henkilökuntalippusääntöjen mukaisesti.

Johdanto
Palkitsemisen kehitys vuosina 2021–2025
Hallitukselle vuonna 2025 maksetut palkkiot
Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2025 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2025 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2025 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2025 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

Finnairin hallitus päättää toimitusjohtajan ja toimitusjohtajan sijaisen palkitsemisesta Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan ehdotuksen pohjalta. Palkitseminen koostuu kiinteästä palkasta, luontoiseduista sekä lyhyen ja pitkän aikavälin kannustinohjelmista. Lyhyen ja pitkän aikavälin kannustinohjelmat on suunniteltu yhdistämään pitkän aikavälin arvonluonti lyhyen aikavälin tavoitteiden saavuttamisen kanssa, tukemaan Finnairin strategisia tavoitteita, maksimoimaan osakkeenomistajien arvonluontia ja palkitsemaan erinomaisesta suorituksesta. Toimitusjohtajalla ja toimitusjohtajan sijaisella ei ole lisäeläke-etua.

Toimitusjohtajalle maksettujen muuttuvien palkkioiden kokonaismäärä oli rajoitettu 200 prosenttiin vuosipalkasta vuonna 2025. Toimitusjohtaja Turkka Kuusistolle maksettiin palkkio vuosien 2023–2025 pitkän aikavälin kannustinohjelmasta suhteessa toimitusjohtajan toimisuhteen pituuteen ohjelman aikana. Myös toimitusjohtajan sijaiselle Jaakko Schildtille maksettiin palkkio vuosien 2023–2025 pitkän aikavälin kannustinohjelmasta. Toimitusjohtaja Turkka Kuusistolle maksettu harkinnanvarainen kertaluonteinen bonus vuodelta 2024 oli 80 prosenttia hänen peruspalkastaan ajalta 24.4.–31.12.2024, kuten raportoitiin vuoden 2024 palkitsemisraportissa. Toimitusjohtaja Kuusisto ei ollut oikeutettu palkkioon vuoden 2024 lyhyen aikavälin kannustinjärjestelmän perusteella.

Johdanto

Palkitsemisen kehitys vuosina 2021–2025

Hallitukselle vuonna 2025 maksetut palkkiot

- **Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2025 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2025 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot**

Maksetut palkat ja palkkiot, euroa vuodessa	Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto	Toimitusjohtajan sijainen Jaakko Schildt
Peruspalkka[1]	689 607	322 800
Lomaraha	26 079	19 382
Luontoisedut[2]	23 722	2 634
Lyhyen aikavälin kannustimet	-	95 065
Pitkän aikavälin kannustimet[3]	83 916	88 556
Muuttuva palkitseminen yhteensä	83 916	183 621
Kiinteän ja muuttuvan palkitsemisen suhde (prosenttina kokonaisansiosta)	93 %/7 %	65 %/35 %
Lisäeläkkeet	-	-
Harkinnanvarainen kertaluontoinen bonus	390 486	-
Maksetut palkat ja palkkiot yhteensä	1 213 810	528 437

[1] Rahana maksettu peruspalkka, pois lukien autoedun vähennys.

[2] Etuihin sisältyvät esimerkiksi puhelinetu, sairausvakuutus, henkilöstölippuetu ja peruspalkasta vähennetyn autoedun verotusarvo.

[3] Sisältää osakkeet ja käteisen veroja varten.

Vuoteen 2025 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

Kannustinohjelma	Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto	Toimitusjohtajan sijainen Jaakko Schildt
Vuoden 2025 lyhyen aikavälin kannustinpalkkio	142 200 euroa	66 820 euroa
Vuosien 2023–2025 suoriteperusteisen osakeohjelman palkkio	9 061 brutto-osaketta	5 844 brutto-osaketta

Johdanto

Palkitsemisen kehitys vuosina 2021–2025

Hallitukselle vuonna 2025 maksetut palkkiot

- **Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2025 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2025 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot**

Vuonna 2025 päättyneiden kannustinohjelmien mittarit ja toteumat

Lyhyen aikavälin kannustinohjelma – Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto	**Toteuma yhteensä, prosenttia**		**25 % maksimista**
Vuoden 2025 lyhyen aikavälin kannustinohjelman tulos oli 25 prosenttia ohjelman enimmäismäärästä, jonka hallitus oli asettanut vuonna 2025 80 prosenttiin toimitusjohtajan vuosittaisesta peruspalkasta.	**Mittari**	**Painoarvo**	**Toteuma, % maksimista**
	Vertailukelpoinen liikevoitto EBIT ilman polttoainekuluja	40 %	0 %
	Asiakkaiden suositteluhalukkuus NPS	20 %	20 %
	Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä CASK	20 %	50 %
	Lumo, Platinum ja Kulta -asiakkaiden suositteluhalukkuus	10 %	34 %
	Henkilöstön tyytyväisyys ja sitoutuminen	10 %	75 %

Lyhyen aikavälin kannustinohjelma – Toimitusjohtajan sijainen Jaakko Schildt	**Toteuma yhteensä, prosenttia**		**35 % maksimista**
Vuoden 2025 lyhyen aikavälin kannustinohjelman tulos oli 35 prosenttia ohjelman enimmäismäärästä, jonka hallitus oli asettanut vuonna 2025 60 prosenttiin toimitusjohtajan sijaisen vuosittaisesta peruspalkasta.	**Mittari**	**Painoarvo**	**Toteuma, % maksimista**
	Vertailukelpoinen liikevoitto EBIT ilman polttoainekuluja	40 %	0 %
	Asiakkaiden suositteluhalukkuus NPS	20 %	20 %
	Keskimääräinen lentoturvallisuustapausriski	20 %	90 %
	Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä CASK	10 %	50 %
	Henkilöstön tyytyväisyys ja sitoutuminen	10 %	75 %

Johdanto

Palkitsemisen kehitys vuosina 2021–2025

Hallitukselle vuonna 2025 maksetut palkkiot

- **Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2025 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2025 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot**

Pitkän aikavälin kannustinohjelma	**Toteuma yhteensä, prosenttia**		**25 % maksimista**
Suoriteperusteinen osakeohjelma 2023–2025. Maksetaan maaliskuussa 2026 toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle.	**Mittari**	**Painoarvo**	**Toteuma, % maksimista**
	Vuoden 2025 liikevoittoprosentti	100 %	25 %

Toimitusjohtaja Kuusistolle ja toimitusjohtajan sijaiselle Schildtille vuonna 2025 myönnetyt pitkän aikavälin kannustinpalkkiot

Ohjelma	**Mittari**	**Painoarvo**	**Turkka Kuusistolle myönnetyt osakkeet, brutto[1]**	**Jaakko Schildtille myönnetyt osakkeet, brutto[1]**	**Oikeuden syntymis-päivä**
Suoriteperusteinen osakeohjelma 2025–2027	Osakekohtainen tulos	60 %	389 980	147 540	15.3.2028
	Kassavirta	20 %			
	CO_2-päästöt myytyä tonnikilometriä kohden (polttoainetehokkuus, CO_2/RTK)	10 %			
	Henkilöstön tyytyväisyys ja sitoutuminen	10 %			

[1] *Maksettavien osakkeiden enimmäismäärä, joka maksetaan, jos ohjelman mittareille asetettu maksimisuoritustaso saavutetaan. Brutto, sisältäen verot.*

Taloudellinen vastuu

Taloudellinen vastuu

Raportointiperiaatteet

Finnairin taloudellinen vastuu on integroitu osaksi vuosikertomusta, mutta se ei ole osa hallituksen toimintakertomuksen uutta Kestävyysraporttia, koska taloudellinen vastuu ei noussut olennaisena kestävyysseikkana esiin yhtiön tekemässä, viimeisimmässä kaksoisolennaisuusarvioinnissa, jota päivitetään jatkuvasti liiketoimintaympäristön analysoinnin ja sidosryhmien kanssa käytyjen keskustelujen ja yhteydenpidon perusteella.

Taloudellisessa vastuussa raportoidut tiedot kattavat emoyhtiö Finnair Oyj:n ja kaikki sen tytäryhtiöt. Vaikka Finnair ei enää raportoi GRI-standardiin perustuen siirryttyään noudattamaan uusia EU:n kestävyysraportointistandardeja (ESRS), taloudellisen vastuun raportointi mukailee edelleen GRI-standardin aihekohtaisia raportointiperiaatteita. Finnairin organisaatiorakenteeseen ja tilinpäätöstietojen laskentaan liittyviä muutoksia kuvataan tarkemmin Finnairin tilinpäätöksen yhteydessä.

Taloudellinen vastuu

Finnairin hallitus on asettanut yhtiölle taloudelliset tavoitteet, joista on viestitty sijoittajille suunnatussa aineistossa. Julkisena osakeyhtiönä Finnair on sitoutunut tavoittelemaan voittoa osakkeenomistajilleen. Voitonjakoperiaatteet on ilmaistu Finnairin osakkeenomistajien voitonjakopolitiikassa. Yhtiön taloudellinen raportointi pyrkii välittämään läpinäkyvästi tietoa Finnairin taloudellisesta asemasta ja kehityksestä.

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.

Tuotettu suora taloudellinen lisäarvo

Milj. euroa	2025	2024	2023	2022	2021
Liikevaihto	3 106,2	3 048,8	2 988,5	2 356,6	838,4
Liiketoiminnan muut tuotot	109,2	128,0	117,0	146,7	39,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja -tappiot	14,6	12,0	13,3	6,6	5,6
Rahoitustuotot	23,7	44,9	56,2	6,5	12,8
Yhteensä	**3 253,7**	**3 233,7**	**3 174,9**	**2 516,3**	**896,0**
Jaettu taloudellinen lisäarvo					
Materiaalit, palvelut ja liiketoiminnan muut kulut	2 251,2	2 182,7	2 094,1	1 940,3	787,7
Henkilöstökulut	557,3	552,4	489,7	443,1	223,0
Maksut osakkeenomistajille ja lainantarjoajille	87,1	113,0	197,7	197,2	160,8
Osingot	22,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	0,0	0,0	69,2	20,5	20,5
Rahoituskulut	64,6	113,0	128,5	176,7	140,3
Maksut valtioille	13,8	10,0	11,1	9,9	7,1
Lahjoitukset ja muut yleishyödylliset panokset	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	**2 909,4**	**2 858,1**	**2 792,6**	**2 590,5**	**1 178,6**
Toiminnan kehittämiseen jäänyt taloudellinen lisäarvo	**344,4**	**375,5**	**382,3**	**-74,1**	**-282,6**
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin sekä tytäryritysten hankinnat	195,1	463,8	484,2	199,6	434,5
Vertailukelpoinen liiketulos	60,1	151,4	184,0	-163,9	-468,9
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %	3,6	6,2	8,8	-6,1	-13,9

Taloudellisen vastuun luvut ovat pääosin johdettu tilinpäätöksestä ja kerätty yhtiön raportointijärjestelmästä.

Julkiselta sektorilta saatu taloudellinen avustus

Finnairin vuosina 2023–2025 saamat kotimaiset julkiset tuet koostuivat Finnairin saamista koulutustuista, jotka liittyvät lähinnä Finnairin tarjoamiin lentoliikenteen koulutuspalveluihin. Saadut julkiset tuet eivät sisällä muiden maiden viranomaisten lentoyhtiöille maksamia tukia, koska niitä pidetään liikesalaisuuksina.

	2025	2024	2023
Julkiset tuet	0,0	0,2	0,2

Taulukon tiedot on johdettu tilinpäätöksestä.

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 pyrittäisiin siirtämään verotettavaa tuloa Suomesta matalamman veroasteen valtioihin. Finnairin veroriskienhallinta perustuu vastuunmääritysmatriisiin (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. Myyntiyksiköt 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 raportointivelvollisuus koskee konserneja, joiden liikevaihto ylittää 750 miljoonaa euroa. Finnair-konserni raportoi maakohtaisesti lain edellyttämällä tavalla ja laatii ilmoitukset vuosittain. Maakohtaisten tuloverotietojen julkista raportointia eli tuloverokertomusta koskeva sääntely on tullut voimaan, ja Finnair tulee julkaisemaan sääntelyn edellyttämät tiedot verkkosivuillaan ja rekisteröimään ne viranomaiselle.

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 maailmanlaajuista vähimmäisveroa (pilari 2). Finnair kuuluu uuden sääntelyn soveltamisalaan ja siksi se on arvioinut sääntelyn vaikutuksia. Olennaisia täydennysvero-oikaisuja ei ole odotettavissa verovuosina 2024–2027. Finnair jatkaa lainsäädäntöympäristön seuraamista aktiivisesti. Ensimmäinen, tilikautta 2024 koskeva GIR-ilmoitus on annettava Suomessa kesäkuussa 2026.

Arvonlisäverotukseen liittyvä, EU-laajuinen VAT in the Digital Age -lakipaketti hyväksyttiin maaliskuussa 2025. Kansallinen lainsäädäntötyö on edelleen kesken. Finnairin kannalta keskeisiä muutoksia ovat sähköisen laskutuksen käyttöönotto ja siirtyminen reaaliaikaiseen alv raportointiin. Näiltä osin sääntely tulee voimaan vuonna 2030. Finnair varautuu uudistuksiin seuraamalla tarkasti lainsäädäntöä, kehittämällä prosessejaan sekä panostamalla tietojärjestelmiin ja automaatioon.

Maksettavien ja tilitettävien verojen osalta on esitetty maakohtainen erittely alla 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 927 miljoonaa euroa johtuen COVID-19-pandemian ja Venäjän ilmatilan sulun negatiivisista vaikutuksista

yhtiön liiketoimintaan. Vuoden 2025 tuloksen jälkeen vahvistettavien tappioiden arvioitu määrä on yhteensä noin 1 008 miljoonaa euroa, josta 31 miljoonaa euroa ei ole kirjattu taseeseen. Vahvistettuihin tappioihin liittyvä lakisääteinen vanhentumisaika on 10 vuotta ja vastaavat taseeseen tällä hetkellä kirjatut laskennalliset verot vanhenevat vuosina 2030–2035. Lisätietoa välittömistä veroista, kuten konsernin tuloslaskelman mukaiset verot, laskennalliset verosaamiset ja -velat sekä efektiivisen verokannan täsmäytys, on nähtävillä Finnair-konsernin tilinpäätöksen liitetiedossa 5.1.

Tilikaudella kerätyt välilliset verot sisältävät merkittävimpinä erinä ennakonpidätysvelat, arvonlisäverot ja valmisteverot. Finnair ei katso, että lentomatkustajilta kerätyt matkustajamaksut olisivat luonteeltaan sellaisia viranomaisille tilitettäviä veroluonteisia maksuja, jotka raportoitaisiin osana verojalanjälkeä, sillä nämä maksut tilitetään tyypillisesti kunkin maan lentoaseman toimintaa harjoittavalle taholle (yksityinen tai julkinen).

Alla on esitetty vuoden 2025 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 2025 yhteensä 0,3 miljoonaa euroa. Kaikki valmisteverot on maksettu Suomeen.

	2025				2024			
Finnairin toiminta Suomessa ja muualla	**Suomi[1]**	**Viro**	**Muut maat**	**Yhteensä**	**Suomi[1]**	**Viro**	**Muut maat**	**Yhteensä**
Liikevaihto, miljoonaa euroa	3 106,2	0,0	0,0	3 106,2	3 048,8	0,0	0,0	3 048,8
Tulos ennen veroja, miljoonaa euroa	22,9	0,4	0,0	23,3	45,7	0,4	0,0	46,1
Henkilöstömäärä[2]	5 321	215	244	5 780	5 074	214	245	5 533

[1] Sisäinen liikevaihto on eliminoitu.
[2] Keskimääräinen henkilöstömäärä.

	2025			2024		
Maksettavat välittömät verot, miljoonaa euroa	**Suomi**	**Muut maat**	**Yhteensä**	**Suomi**	**Muut maat**	**Yhteensä**
Työnantajamaksut	8,5	2,4	10,9	4,8	2,2	7,0
Kiinteistöverot	0,8	0,0	0,8	0,8	0,0	0,8
Muut verot	2,2	0,0	2,2	2,0	0,0	2,0
Saadut julkiset tuet	0,0	0,0	0,0	-0,2	0,0	-0,2
Välittömät liiketoiminnan kuluihin sisältyvät verot ja tuet yhteensä	**11,4**	**2,4**	**13,8**	**7,4**	**2,3**	**9,7**
Maksettavat tuloverot*	0,0	0,0	0,0	40,4	0,0	40,4
Maksettavat välittömät verot yhteensä	**11,4**	**2,4**	**13,8**	**47,8**	**2,3**	**50,1**

[1] Maksettavat tuloverot ovat verotettavan tuloksen perusteella kirjatut verokulut, jotka on käytetty aikaisempia verotappioita vastaan.

	2025			2024		
Tilikaudelta tilitettävät välilliset verot, miljoonaa euroa	**Suomi**	**Muut maat**	**Yhteensä**	**Suomi**	**Muut maat**	**Yhteensä**
Arvonlisäverot, myynnit	89,2	5,2	94,4	94,6	6,3	100,9
Arvonlisäverot, ostot	107,3	6,7	114,0	114,2	5,9	120,1
Arvonlisäverot, netto	**-18,1**	**-1,5**	**-19,6**	**-19,6**	**0,4**	**-19,2**
Palkkoihin liittyvät ennakonpidätykset ja muut välilliset verot	107,2	2,0	109,2	102,9	1,8	104,7
Valmisteverot	0,3	0,0	0,3	0,4	0,0	0,4
Yhteensä	**89,4**	**0,6**	**89,9**	**83,7**	**2,2**	**85,9**

Maakohtainen erittely, miljoonaa euroa	**Työnantajamaksut**	**Arvonlisäverot, myynnit**	**Arvonlisäverot, ostot**	**Arvonlisäverot, netto**	**Palkkoihin liittyvät ennakonpidätykset**	**Yhteensä**
Maat						
Intia	0,0	4,7	1,0	3,7	0,0	3,7
Viro	1,7	0,1	0,2	-0,1	1,1	2,7
Yhdysvallat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2
Kreikka	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0	0,2
Kiina	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Etelä-Korea	0,1	0,0	0,3	-0,3	0,1	0,0
Tsekki	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
Puola	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	0,0
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
Australia	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
Tanska	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
Italia	0,0	0,0	0,2	-0,1	0,0	-0,1
Saksa	0,0	0,0	0,3	-0,3	0,0	-0,2
Japani	0,2	0,0	1,0	-1,0	0,4	-0,4
Ruotsi	0,0	0,0	0,5	-0,5	0,0	-0,4
Norja	0,0	0,0	0,7	-0,7	0,1	-0,6
Thaimaa	0,0	0,0	0,8	-0,8	0,0	-0,8
Yhdistynyt kuningaskunta	0,0	0,0	0,9	-0,9	0,0	-0,9
Alueet						
Muut Euroopan-maat[1]	0,1	0,1	0,2	-0,1	0,1	0,0
Euroopan ulkopuoliset maat[2]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	**2,4**	**5,2**	**6,7**	**-1,5**	**2,0**	**3,0**

[1] *Latvia, Liettua, Portugali, Slovenia, Alankomaat, Irlanti, Belgia, Unkari, Ranska, Espanja, Kroatia*

[2] *Yhdistyneet Arabiemiirikunnat, Kanada*

Yhteystiedot

House of Travel and Transportation
Finnair Oyj
Tietotie 9 A (Helsinki Airport)
01053 FINNAIR

Puh. +358 600 0 81881
(1,25€/vastattu puhelu + pvm)

company.finnair.com
investors.finnair.com

www.facebook.com/finnair
www.facebook.com/finnairsuomi

www.x.com/Finnair
www.x.com/FinnairSuomi

https://blog.finnair.com/en/
https://blog.finnair.com/

www.instagram.com/feelfinnair/