Vuosikertomus 2020

oneworld

FINNAIR

SISÄLTÖ

3 KATSAUS VUOTEEN 2020

5 HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

44 TILINPÄÄTÖS

98 SELVITYS HALLINTO- JA OHJAUSJÄRJESTELMÄSTÄ

117 PALKITSEMISRAPORTTI

122 VASTUULLISUUSLIITE

Katsaus vuoteen 2020

Vuosi 2020 jää historiaan kaupallisen lentoliikenteen satavuotisen historian vaikeimpana vuotena rauhan aikana. Koronapandemia on ollut ennen kaikkea inhimillinen kriisi ja terveyskriisi, joka on koskettanut satoja miljoonia ihmisiä. Se on myös ollut vakava lentoliikenteen kriisi ja vaikuttanut niihin kymmeniin miljooniin ihmisiin globaalisti, jotka saavat elantonsa kansainvälisestä matkustuksesta, myös meihin Finnairissa. Olemme kuitenkin tässä kartoittamattomassa maastossa pystyneet rakentamaan itsellemme polun pandemian yli. Finnairin johtoryhmä ja hallitus ovat siitä syvästi kiitollisia koko Finnairin tiimille. Väkemme poikkeuksellinen sitoutuminen ja sitkeys tämän vaikeuksien vuoden aikana antaa toivoa ja on innoituksen lähde meille kaikille.

Eristystoimenpiteiden ja ennennäkemättömien matkustusrajoitusten keskellä lentoyhtiöt kärsivät massiivisia tappioita matkustajavirtojen kutistuessa. Vuoden 2020 matkustajamäärämme jäi 3,5 miljoonaan (14,7) ja liikevaihto kutistui 829,2 miljoonaan euroon (3 097,7). Molemmissa luvuissa oli yli 70 prosentin pudotus. Vertailukelpoinen liiketuloksemme oli -595,3 miljoonaa euroa (162,8). Liiketulos oli -464,5 miljoonaa euroa (160,0) ja tilikauden tulos -523,2 miljoonaa euroa (74,5).

Lensimme keväällä vain muutaman prosentin kapasiteetilla ja ylläpidimme Suomelle kriittisiä yhteyksiä Euroopan keskuksiin. Vaikka ihmiset eivät liikkuneet, tavaravirtojen piti liikkua, joten käynnistimme nopeasti myös pelkkää rahtia kuljettavat kaukolennot, joita kertyi yli 1 300 kappaletta vuoden aikana. Rahdilla, jota tukivat puute kapasiteetista ja nousseet markkinahinnat, oli merkittävä rooli liikevaihdossamme. Rahtina kuljetettiin muun muassa pandemian hallinnassa tarvittavia tarvikkeita. Kesällä aloitimme matkustajalentojen lisäämisen, mutta pandemiatilanne jatkui haastavana ja operoimme rajoitettua noin 50 kohteen ja 75 päivittäisen lennon verkostoa loppuvuoden.

Maksoimme asiakkaille yli 460 miljoonaa euroa lippujen takaisinmaksuja perutuista lennoista. Terveysturvallisuustoimilla ja joustavilla lippukäytännöillä mahdollistimme matkustuksen niille, joilla oli tarve matkustaa. Asiakkaat arvostivat toimiamme ja nettosuositteluindeksillä mitattu asiakastyytyväisyytemme nousi vuoden aikana ennätyslukemiin ollen 52 vuoden viimeisellä neljänneksellä. Olemme kiitollisia asiakkaiden tuesta ja luottamuksesta Finnairiin.

HANKIMME VUODEN 2020 AIKANA NOIN 1,8 MILJARDIA EUROA UUTTA RAHOITUSTA

SOSIAALISEN JA TALOUDELLISEN VASTUUN MERKITYS KOROSTUI

Finnair keskittyi vuoden aikana turvaamaan toimintaedellytyksensä ja pitkän tähtäimen kilpailukykynsä markkinalla, joka tulee olemaan pandemian jälkeen erilainen kuin ennen sitä. Nopeilla ja kattavilla rahoitustoimilla turvasimme kassan ja oman pääoman riittävyyden. Hankimme noin 1,8 miljardia euroa uutta rahoitusta, johon sisältyi yli 500 miljoonan euron ylimerkitty osakeanti. Lisäksi olemme valmistelemassa Suomen valtion kanssa enintään 400 miljoonan euron hybridilainaa, joka odottaa EU:n hyväksyntää. Valtio-omistajan ja muiden omistajiemme tuki oli pandemiavuonna kriittisen tärkeää.

Sopeutimme toimintaamme ja kustannuksiamme voimakkaasti, yhteensä yli 1,5 miljardia euroa vuoden 2019 kustannustasoon verrattuna. Tästä 30 prosenttia tuli polttoainekustannuksista, kun lentoja oli vähemmän. Lähes koko henkilöstömme oli lomautettuna osan vuodesta, ja lomautukset valitettavasti jatkuvat suurella osalla vielä toistaiseksi. Pysyviin 140 miljoonan euron vuosisäästöihin vuoden 2022 alusta alkaen tähtäävä kustannusohjelmamme edistyi hyvin ja haimme säästöjä kaikesta toiminnastamme. Finnairin työntekijöiden määrä väheni noin 1 100 henkilöllä irtisanomisten, määräaikaisten työsopimusten päättymisen, eläköitymisen ja luonnollisen poistuman kautta. Menetetyt työpaikat ovat erittäin valitettavia, mutta tässä tilanteessa tarpeellisia. Tuemme irtisanottujen uudelleentyöllistymistä laajalla NEXT-ohjelmalla, joka on rakennettu yhteistyössä keskeisten työllisyystoimijoiden kanssa. Ohjelman ensimmäiset tulokset ovat rohkaisevia.

Finnairin pitkän tähtäimen strategia ja arvot ovat toimineet meille kompassina, kun teimme yhtiön selviytymisen ja tulevaisuuden kannalta ratkaisevia päätöksiä. Finnairin henkilöstö on pandemiavuoden aikana osoittanut poikkeuksellisen vahvaa sitoutuneisuutta ja kykyä uudistaa toimintatapoja nopeasti muuttuvassa ympäristössä. Henkilöstötutkimuksemme osoittaa, että yhdessä tekemisen arvomme on vuoden aikana vahvistunut. Tiimimme on kasvanut entistä tiukemmin yhteen pandemian haasteiden keskellä.

Pitkällä tähtäimellä vain kannattava yritys voi kantaa vastuunsa ja olla positiivinen voima yhteiskunnassa. Keskeinen tavoitteemme vuoden aikana onkin ollut varmistaa Finnairin tulevaisuus, kykymme jatkaa strategian toteutusta, sekä kyky tarjota erinomaisia lentoyhteyksiä ja sitä kautta työtä Suomeen tulevaisuudessakin. Kannattavuutta ja investointikykyä tarvitsemme myös päästöjen vähentämiseen, sillä uudella teknologialla on merkittävä rooli ilmastohaasteen ratkaisussa.

Strategiamme ydin, Helsingin sijainnin mahdollistama lyhin ja päästötehokkain reitti Euroopan ja Aasian välillä, tukee maailmanlaajuisia päästövähennystavoitteita. Suomi ja Finnair voivat tuoda kokoaan suurempia ratkaisuja ilmastonmuutoksen vastaiseen työhön. Toimintamme uudelleenrakennus antaa meille mahdollisuuden parantaa tekemistämme. Aiomme huolehtia, että päästöt eivät kasva lentämisen palautumisen tahdissa.

Näimme vuonna 2020 konkreettisesti, miten tiukassa yhteydessä ympäristövastuu, sosiaalinen vastuu ja taloudellinen vastuu ovat. Lentämisen hiilidioksidipäästöt vähenivät, mutta tuhansia työpaikkoja katosi lentoliikenteestä ja matkailuteollisuus ja sen työpaikat globaalisti olivat suurissa vaikeuksissa. Näin oli myös kotimarkkinallamme. Lentoyhteyksillä on merkittävä rooli Suomen taloudessa sekä vientiyrityksille että matkailuteollisuudelle.

Finnairille vastuullisuus ei ole erillinen osasto vai prosessi, vaan olennainen osa kaikkea toimintamme. Tämän mukaisesti raportoimme vastuullisuudesta vuosikertomuksen osana. Finnairin vuoden 2020 yhtiökokous hyväksyi yhtiöjärjestyksemme muutoksen, joka mahdollistaa nykyistä aktiivisemman roolin mm. vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotossa sekä osallistumisen toimintaan, joka tähtää yhtiön liiketoiminnan hyväksyttävyyden, ja siten pitkän aikavälin kannattavuuden, turvaamiseen. Tämä muutos yhtiöjärjestyksessä tuo vastuullisuuden toimintamme ytimeen, johon se kuuluukin.

Arvioimme, että matkustus alkaa vuoden 2021 kesästä lähtien palautua, kun eri maat purkavat matkustusrajoituksiaan rokotekattavuuden kasvaessa. Aiomme olla entistä vahvempia ja palvella asiakkaitamme yhä paremmin, kun markkina lähtee jälleen liikkeelle. Me olemme rakentaneet toimintaamme ketteryyttä, jotta olemme valmiita liikkumaan nopeasti, kun asiakkaat alkavat taas matkustaa.

Vuosi 2020 näytti, miten olennaista vastuullisessa liiketoiminnassa tasapaino sosiaalisen, taloudellisen ja ympäristövastuun välillä on. Tämä on hyvä ohjenuora myös uudelleenrakennusvaiheessa, johon nyt lähdemme Finnair-tiimin, asiakkaidemme ja yhteistyökumppaneidemme kanssa. Odotamme jo kovasti, että saamme taas toivottaa asiakkaat tervetulleiksi lennoillemme, kutsua Finnair-kollegoja takaisin töihin, ja jatkaa vahvan arvon tuottamista Suomelle ja osakkeenomistajillemme.

Topi Manner, Toimitusjohtaja
Anne Larilahti, Vastuullisuusjohtaja

Hallituksen toimintakertomus

6 Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
10 Taloudellinen kehitys vuonna 2020
15 Rahoitusasema ja investoinnit
18 Laivasto
19 Strategian toteutus
22 Taloudellinen kehitys 2016–2020
23 Muu kuin taloudellinen kehitys vuonna 2020
28 Muutokset yhtiön johdossa
29 Osakkeet ja osakkeenomistajat
33 Finnairin riskienhallinnan periaatteet
35 Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät
37 Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
39 Tulevaisuuden näkymät
40 Vaihtoehtoiset tunnusluvut
42 Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
43 Muut tunnusluvut

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö

VISIO
SHAPING THE WONDERS
OF TRAVEL WITH YOU

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

Finnair on Aasian ja Euroopan väliseen matkustaja- ja rahtiliikenteeseen erikoistunut verkostolentoyhtiö. Lisäksi se tarjoaa matkapalveluja Aurinkomatkat- ja Finnair Holidays -tuotemerkkien alla.

Finnairin strategian kulmakivenä on yhtiön maantieteellinen sijainti, joka mahdollistaa nopeimmat yhteydet kasvavilla Aasian ja Euroopan välisillä lentomarkkinoilla.

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

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

Ulkoisista tekijöistä COVID-19-pandemialla vaikutti ennennäkemättömällä tavalla Finnairin liiketoimintaan vuonna 2020. Useat maat rajoittivat matkustusta voimakkaasti, ja yhtiön piti leikata tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) laskettua matkustajakapasiteettiaan yli 70 prosenttia, jolloin myös liikevaihto laski yli 70 prosenttia.

Yhtiö sopeutti voimakkaasti toimintaansa ja lähes koko henkilöstö oli lomautettuna suuren osan vuotta. Myös muita merkittäviä volyymisidonnaisia sekä pysyviä kustannussopeutustoimia otettiin käyttöön ensimmäiseltä vuosineljännekseltä alkaneista erittäin rajallisista operaatiosta aiheutuneiden tappioiden minimoimiseksi ja sen varmistamiseksi, että yhtiö on kilpailukykyinen ja toimii terveeltä pohjalta, kun lentotoimiala alkaa jälleen elpyä. Finnair on jonkin aikaa aiempaa selvästi pienempi yhtiö ja siksi myös henkilöstömäärää jouduttiin sopeuttamaan, mikä tarkoitti noin 600 työntekijän irtisanomista.

Kysynnän elpymisen ajankohta on pääasiassa riippuvainen rokotusohjelmien toteutumisesta, matkustusrajoitusten poistamisesta sekä rokotuspassin maailmanlaajuisesta hyväksynnästä. Finnair on valmistautunut erilaisiin vaihtoehtoihin työstämällä kolmea vaihtoehtoista elpymisskenaariota, jotka ovat optimistinen skenaario, perusskenaario ja pessimistinen skenaario, ja yhtiö on valmis toimimaan nopeasti sekä oikea-aikaisesti muuttuvissa olosuhteissa. Optimistisessa skenaariossa kysynnän elpymisen odotetaan alkavan merkittävissä määrin kesäkuussa

FINNAIRIN LIIKETOIMINTAAN VAIKUTTAVAT MEGATRENDIT

Vastuullisuuden kasvava merkitys

Kaupungistuminen

Teknologinen kehitys, verkkoyhteyksien merkityksen kasvu ja digitalisaatio

Taloudellisen ja poliittisen painopisteen siirtyminen Yhdysvalloista ja Euroopasta kehittyviin maihin

Lue lisää Finnairin verkkosivuilta.

2021, perusskenaariossa elokuussa 2021 ja pessimistisessä skenaariossa lokakuussa 2021. Perusskenaariota pidetään kolmesta skenaariosta kaikkein todennäköisimpänä.

Finnair toteutti vuoden aikana kattavia rahoitustoimia, joihin kuuluivat 500 miljoonan euron osakeanti, 600 miljoonan euron TyEL-laina, useita lentokoneiden rahoitustransaktioita ja Suomen valtion kanssa valmisteltava enintään 400 miljoonan euron hybridilaina. Näiden toimien ansiosta Finnair uskoo pystyvänsä jatkamaan strategiansa ja liiketoimintamallinsa toteuttamista myös siinä tilanteessa, että pandemian vaikutukset lentomatkustuksen kysyntään heikkenisivät nykyennusteiden tasosta. COVID-19:n vaikutusta Finnairin strategiaan on kuvattu tarkemmin strategiaosiossa.

Toimintaympäristö vuonna 2020

Ensimmäisen vuosineljänneksen alku oli vielä normaali ja Finnairin olettamusten mukainen, vaikka COVID-19-pandemian ensimmäisiä merkkejä olikin jo havaittavissa. Maaliskuusta alkaen pandemia vaikutti merkittävällä tavalla koko globaaliin lentotoimialaan ja näin ollen myös Finnairin toimintaan. Lentoyhtiöt ympäri maailman olivat pakotettuja vähentämään kapasiteettiaan huomattavasti tiukoista matkustusrajoituksista ja kysynnän puutteesta johtuen. Tämä koski myös Finnairia, joka ensimmäisen neljänneksen lopussa ajoi verkostoaan voimakkaasti alas. Toisella neljänneksellä yhtiö ylläpiti vain Suomen kannalta kriittisiä lentoyhteyksiä. Lentoja lisättiin hieman loppuvuodelle, mutta koko vuoden tarjotuilla henkilökilometreillä mitattu kapasiteetti oli vain noin 27 prosenttia vertailukaudesta. Näin ollen oli selvää jo maaliskuun puolivälissä, ettei Finnair pysty saavuttamaan vuoden 2019 lopussa antamiaan ohjeistuksia. Koska pandemia vallitsee edelleen maailmanlaajuisesti ja koska koronavirusrokotukset on aloitettu vasta muutamia viikkoja sitten, Finnair arvioi pääsevänsä lisäämään liikennettään merkittävämmin vasta kesästä 2021 lähtien. Yhtiö arvioi, että vuoden 2019 liikennetaso tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna saavutetaan vuonna 2023.

Kapasiteetti laski rajusti Helsingin ja muiden Euroopan markkinoiden välillä alkaen ensimmäisen vuosineljänneksen lopusta. Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna laski 68,2 prosenttia (+2,9) verrattuna vuoteen 2019.

LENTOLIIKENTEESEEN VAIKUTTAVIA ULKOISIA TEKIJÖITÄ

MUUTOKSET KULUTTAJIEN MIELTYMYKSISSÄ, MIELIKUVISSA, OSTOTOTTUMUKSISSA JA DEMOGRAFIASSA

- LENTOPETROLIN HINTA
- VALUUTTAKURSSIT
- POLIITTINEN YMPÄRISTÖ JA SÄÄNTELY
- MAAILMANTALOUDEN SYKLIT
- SESONGIT LOMA- JA LIIKEMATKUSTUKSESSA
- SÄÄ SEKÄ LUONNONKATASTROFIT, PANDEMIAT JA MUUT ULKOISET SHOKIT

Ensimmäisen neljänneksen jälkeen kysyntä oli heikkoa Euroopan- ja kotimaan reiteillä COVID-19-liitännäisten reitti- ja vuoroperuutusten sekä tiukkojen matkustusrajoitusten vuoksi. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna laski 70,4 prosenttia (+4,5) vertailukaudesta ja pandemian vaikutus oli näkyvissä jo ensimmäisen neljänneksen luvuissa, koska erityisesti Kiinan-reittejä jäi tauolle. Kysyntä Euroopan- ja Finnairin Aasian-kohteiden välillä laski huomattavasti katsauskaudella samoista syistä kuin Euroopan-liikenteessäkin.

Finnair tekee tiiviimpää yhteistyötä muutamien **one**world-kumppaniensa kanssa osallistumalla Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivaan Siberian Joint Business (SJB) -yhteishankkeeseen sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivaan Atlantic Joint Business (AJB) -yhteishankkeeseen. Pandemian vallitessa Finnair jatkoi työskentelyä yhdessä yhteishankekumppaneidensa kanssa varmistaakseen, että tehokkuutta tuottavat ja asiakkaita hyödyttävät yhteishankkeet jatkuivat normaalisti merkittävästi alentuneesta kapasiteetista ja liikevaihdosta huolimatta vuonna 2020. Finnair jatkoi

VAHVAN RAHTIKYSYNNÄN ANSIOSTA FINNAIRIN RAHTILIIKEVAIHTO LASKI MELKO MALTILLISESTI VUODESTA 2019

lisäksi valmistelujaan, jotta se voisi aloittaa yhteishankkeensa Juneyao Airlinesin kanssa vuoden 2021 ensimmäisellä puoliskolla.

Matkapakettien asiakaskysyntä oli ensimmäisen vuosineljänneksen alkupuolella vuotta 2019 parempi ja samanaikaisesti matkapalveluiden sarjatuotantoon perustuvien matkapakettien kapasiteetti oli vertailukautta alhaisempi. Koronavirus alkoi kuitenkin vaikuttaa kysyntään negatiivisesti helmikuun aikana, ja maaliskuun keskivaiheilla matkojen tuotanto keskeytyi seuraten Suomen ja kohdemaiden viranomaisten asettamia matkustusrajoituksia. Matkapakettien kysyntä laski pandemian takia merkittävästi keväällä. Kesän aikana kysyntä toipui, vaikka tuotanto pysyi matalalla tasolla. Kolmannella neljänneksellä myyntiin tulivat kotimaan matkapaketit ja niiden kysyntä on ollut odotuksia vahvempaa. Viimeisellä neljänneksellä Aurinkomatkat tarjosi vain kotimaan matkapaketteja. Vaikka kysynnän toipumisesta oli lupaavia merkkejä vuoden lopussa, näkymät vuodelle ovat edelleen epävarmoja ja riippuvat pandemian kehityksestä, matkustusrajoitusten voimassaolosta sekä asiakaskysynnän palautumisesta.

COVID-19 vaikutti merkittävästi myös globaaleihin rahtimarkkinoihin laskemalla selvästi lentorahdin määrää koko vuonna 2020, koska matkustajareittiliikenteen kapasiteetti väheni huomattavasti ensimmäisen neljänneksen lopusta alkaen. Toisaalta poikkeuksellinen tilanne avasi loppuvuodelle markkinan pelkkää rahtia kuljettaneille lennoille ja rahdin vahvan kysynnän tukemana Finnair pystyi käynnistämään Aasian-reittilennot ja vähitellen lisäämään niitä alhaisesta matkustajakäyttöasteesta huolimatta. Alemmista rahtimääristä huolimatta Finnairin rahtiliikevaihto laski koko vuoden aikana melko maltillisesti vuodesta 2019. Lisäksi rahtiliikenteen kokonaiskäyttöaste parani merkittävästi vuoden takaisesta. Finnair arvioi, että samanlainen trendi jatkuu rahdin kysynnän osalta ainakin vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 2,0 prosenttia vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihinta vuonna 2020 oli 43,1 prosenttia alempi kuin vuotta aiemmin, mutta Finnairin suojauspolitiikan vuoksi tämä näkyy yhtiön tuloksessa viiveellä. Finnair suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eriään, minkä vuoksi kurssi- ja hintamuutokset eivät välity sellaisenaan kulloisenkin vuoden tulokseen. Vuonna 2020 Finnairin polttoainekulut laskivat kuitenkin merkittävästi vertailukaudesta kapasiteetin huomattavan vähenemisen takia. Siksi Finnair myös muutti polttoainehankintojensa suojausasteita siten, että niiden alarajaa laskettiin väliaikaisesti nollaan prosenttiin.

PÄÄOMAT

Inhimillinen
- Osaava henkilöstö

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

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

Taloudellinen ja aineellinen
- Oikaistu korollinen velka 2197,5 miljoonaa euroa
- Oma pääoma 896,6 miljoonaa euroa
- 83 koneen moderni ja tehokas laivasto
- COOL Nordic Cargo -rahtiterminaali
- Huoltokiinteistöt
- Cateringkiinteistöt
- Helsinki Hub

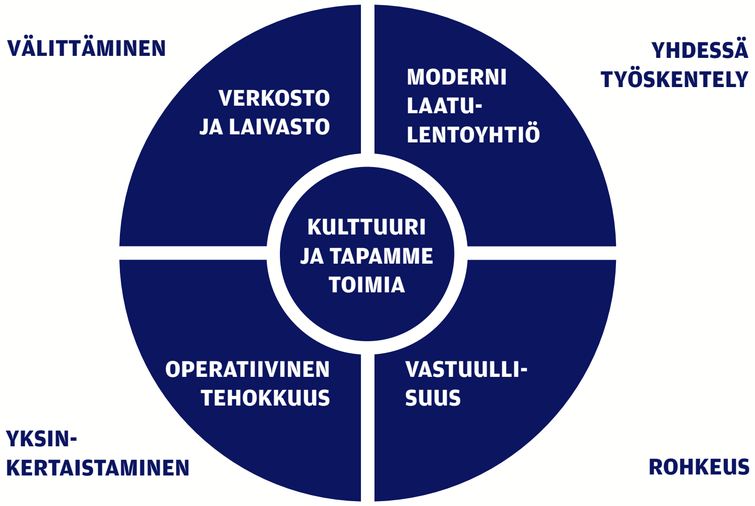
Luonnonvarat
- Polttoaineen kulutus (lento ja maa)
- Kiinteistöjen energiankulutus
- Vedenkäyttö
- Hankitut tavarat
- Raaka-aineiden ja materiaalien käyttö

LIIKETOIMINTA

Asiakaspalvelu ja tuotteet
Finnairin ja OneWorldin globaali reittiverkosto
Matkustaja- ja rahtiliikenne
Lisäpalvelut
Pakettimatkat
Dynaamiset matkatuotteet

Tukipalvelut
Catering
Lentokoneiden huolto
Maahuolinta
Koulutus lentöyhtiöille

STRATEGIA JA ARVOT



TARKOITUS: RIKASTUTAMME ELÄMÄÄ LUOMALLA YHTEYKSIÄ MAAILMAAN

VAIKUTUKSET

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

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

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

Ympäristövaikutukset
- Ilmapäästöt (CO_2 ja muut kuin CO_2)
- Melupäästöt
- Nestemäinen jäte (jäänpoistonesteet)
- Materiaalijäte

Taloudellinen kehitys vuonna 2020

Liikevaihto

Finnairin liikevaihto laski merkittävästi vuoden 2020 aikana vuotta aiemmasta COVID-19-vaikutusten vuoksi.

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 2,4 prosenttia ja oli 6,41 senttiä (6,56). Yksikkötuotto kiintein valuuttakurssein laski 2,0 prosenttia.

Matkustajatuotot

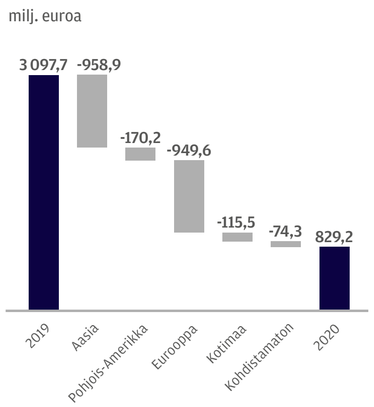
COVID-19-pandemian vaikutus näkyi jo helmikuun liikenneluvuissa erityisesti Aasian osalta ja sen vaikutus oli huomattava kaikilla liikennealueilla maaliskuusta alkaen, mikä johti liikennelukujen merkittävään laskuun vuonna 2020. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna laskivat 78,7 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna laski 72,6 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä laski 76,2 prosenttia ja oli 3 485 600 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna laski 78,8 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 18,7 prosenttiyksikköä 63,0 prosenttiin.

Aasian-liikenteen tarjonta laski COVID-19-vaikutuksen myötä merkittävästi helmikuusta alkaen ja toisella vuosineljänneksellä Aasiaan oli vain muutama reittilento. Vuoden kolmannella sekä viimeisellä neljänneksellä lentomäärä kasvoi jonkin verran, mutta siitä huolimatta tarjotut henkilökilometrit laskivat koko vuonna 73,6 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat Aasian-liikenteessä 80,1 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 20,6 prosenttiyksikköä 62,3 prosenttiin. Vaikka matkustajakäyttöaste oli matala toisen ja viimeisen vuosineljänneksen välillä ja siksi lentojen matkustajatuotot olivat vähäisiä, niiden kannattavuutta tukivat kuitenkin Aasian-rahtioperaatiot ja niiden hyvin korkea käyttöaste.

Koska Pohjois-Amerikkaan oli COVID-19-pandemian vuoksi toisella vuosineljänneksellä vain yksi matkustajalento eikä ainoatakaan kolmannella tai neljännellä vuosineljänneksellä, kapasiteetti laski 79,1 prosenttia vertailukaudesta, vaikka ensimmäisen vuosineljänneksen aikana kapasiteetti vielä kasvoi ja kohdistui etenkin maaliskuun 2019 lopussa avatulle uudelle Los Angelesin -reitille sekä helmikuisista Aasian-vuoroperuutuksista juontuneista vuorolisäyksistä Pohjois-Amerikkaan. Kokonaisuutena liikennealueen myydyt henkilökilometrit laskivat 81,4 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 9,1 prosenttiyksikköä 76,2 prosenttiin.

Myös Euroopan-liikenteen kapasiteetti laski COVID-19-pandemian takia 71,7 prosenttia.

Liikevaihdon kehitys liikennealueittain



Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 2020

	Lipputuotot			ASK		RPK		PLF	
Liikennealue	**Milj, euroa**	**Osuus, %**	**Muutos, %**	**Milj, km**	**Muutos, %**	**Milj, km**	**Muutos, %**	**%**	**Muutos, %-yks,**
Aasia	186,0	35,2	-82,8	6 155,9	-73,6	3 837,7	-80,1	62,3	-20,6
Pohjois-Amerikka	26,4	5,0	-85,3	848,9	-79,1	647,1	-81,4	76,2	-9,1
Eurooppa	244,6	46,3	-75,5	5 061,1	-71,7	3 140,5	-78,3	62,1	-18,8
Kotimaa	69,1	13,1	-61,9	871,5	-54,7	524,7	-58,4	60,2	-5,4
Reiteille kohdistumaton	1,9	0,4	-95,0						
Yhteensä	**528,1**	**100,0**	**-78,7**	**12 937,5**	**-72,6**	**8 150,0**	**-78,8**	**63,0**	**-18,7**

Myydyt henkilökilometrit laskivat 78,3 prosenttia ja matkustajakäyttöaste laski 18,8 prosenttiyksikköä 62,1 prosenttiin.

Samojen syiden takia kotimaanliikenteen kapasiteetti laski 54,7 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit laskivat 58,4 prosenttia. Matkustajakäyttöaste laski 5,4 prosenttiyksikköä 60,2 prosenttiin.

Lisämyynti

Lisämyynti, joka muodostuu esimerkiksi erilaisista palvelumaksuista ja lentokoneessa tapahtuvasta myynnistä, laski 64,6 prosenttia ennen kaikkea toisesta vuosineljänneksestä alkaneiden alhaisten matkustajamäärien vuoksi. Palvelumaksujen lisäksi istumapaikkojen ennakkovaraukset ja lisämatkatavarat olivat suurimmat lisämyyntierät.

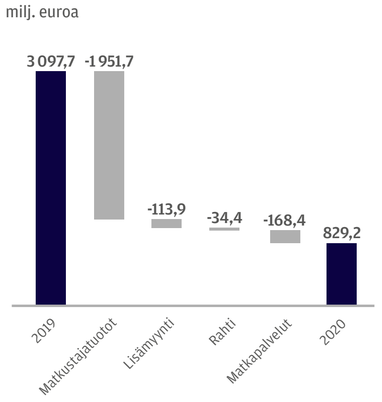
Rahti

COVID-19:stä aiheutuneet rajalliset reittilentomäärät erityisesti toisella mutta myös kolmannella ja neljännellä vuosineljänneksellä johtivat Finnairin rahtivolyymien laskuun vuonna 2020. Finnair aloitti pelkkää rahtia kuljettaneet lennot huhtikuussa niiden vahvan kysynnän vuoksi. Kolmannella vuosineljänneksellä Finnair pystyi kasvattamaan myös rahtia kuljettavien Aasian-matkustajareittilentojen määrää matalasta matkustajakäyttöasteesta huolimatta ja sama trendi jatkui viimeisellä vuosineljänneksellä. Vuonna 2020 tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit laskivat 73,9 prosenttia, ja myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit laskivat 73,2 prosenttia. Toisaalta tarjotut rahtitonnikilometrit laskivat 61,6 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit 55,6 prosenttia, sillä ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita lennettiin ennen kaikkea Euroopan ja Aasian välillä, mutta myös Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Rahtiliikevaihto laski ainoastaan 16,2 prosenttia.

Matkapalvelut

Matkapakettien parantunut asiakaskysyntä vaikutti positiivisesti vuoden 2020 ensimmäisen vuosipuoliskon alkupuolella. Matkapalveluiden kehitykseen vaikutti puolestaan heikentävästi vuoteen 2019 verrattuna alhaisempi sarjatuotantoon perustuvien matkapakettien kapasiteetti ja toisella vuosineljänneksellä niiden sekä dynaamisten tuotteiden tarjoamisen väliaikainen lopettaminen COVID-19:n takia. Näiden lisäksi matkapalveluiden toiminta loppui Virossa vuoden 2019 päätteeksi. Tämän vuoksi toisella vuosineljänneksellä matkapalveluista ei kertynyt liikevaihtoa lainkaan ja kolmannellakin vuosineljänneksellä

Liikevaihdon kehitys tuotteittain



Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	2020	2019	Muutos, %
Matkustajatuotot	528,1	2 479,8	-78,7
Lisämyynti	62,3	176,2	-64,6
Rahti	177,7	212,1	-16,2
Matkapalvelut	61,1	229,5	-73,4
Yhteensä	**829,2**	**3 097,7**	**-73,2**

liikevaihto oli pientä. Toisaalta Aurinkomatkat alkoi tarjota kotimaisia matkapaketteja kolmannen vuosineljänneksen aikana ja niiden kysyntä on ollut arvioitua vahvempaa. Viimeisellä vuosineljänneksellä Aurinkomatkat tarjosikin vain kotimaisia matkapaketteja. Matkapalveluiden matkustajamäärä laski vertailukaudesta 81,7 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 94,5 prosenttia. Matkapalveluiden liikevaihto laski 73,4 prosenttia.

Kustannuskehitys

Finnairin toiminnalliset kulut laskivat vuonna 2020 selvästi vähemmän kuin liikevaihto, mikä johtui tietyistä kiinteistä kulueristä. Finnair on tehnyt COVID-19-vaikutusten vuoksi merkittäviä kustannussopeutustoimia, jotka pitävät sisällään henkilöstön laajat lomautukset ja niiden vaikutus näkyi selvästi toisesta vuosineljänneksestä alkaen.

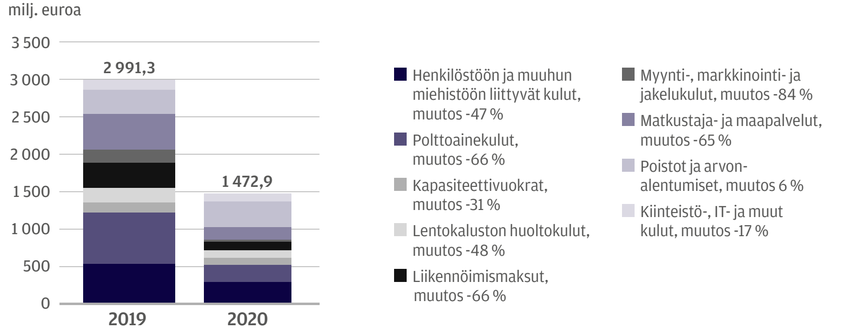
Yksikkökustannus (CASK) nousi 77,0 prosenttia ja oli 11,01 senttiä (6,22). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus nousi 93,4 prosenttia ja oli 9,21 senttiä (4,76). Jyrkät nousut johtuivat siitä, että kulut eivät laskeneet toisesta vuosineljänneksestä alkaen operoidun rajallisen kapasiteetin tahdissa.

Toiminnalliset kulut ilman polttoainetta laskivat 46,2 prosenttia vertailukaudesta. Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, laskivat prosenttia vertailukaudesta pääosin johtuen COVID-19-liitännäisestä kapasiteetin alenemisesta, mikä korostui erityisesti toisesta vuosineljänneksestä alkaen. Toisaalta polttoaineen hinnan[1] kehitys kumosi tätä vaikutusta osittain. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikentyi 17,7 prosenttia, kun taas matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) heikentyi 20,8 prosenttia.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut laskivat, koska kapasiteettia leikattiin merkittävästi ja Finnair aloitti sen vuoksi huhtikuussa 2020 valtaosan lomautuksista, joiden vaikutus näkyi toisesta vuosineljänneksestä alkaen. Toisaalta kulujen laskua loivensivat lomautusjaksojen välissä pidetyt kesälomat, kiinteät eläkekulut, työnantajan sairausvakuutusmaksun nousu vuodelle 2020 sekä tuoreisiin työehtosopimuksiin perustuneet palkankorotukset.

Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen myös muun muassa hotelleihin liittyvät

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut



Avainluvut – Liikevaihto ja kannattavuus		2020	2019	2018	2017	2016
Liikevaihto	milj. euroa	829,2	3 097,7	2 836,1	2 568,4	2 316,8
muutos edelliseen vuoteen	%	-73,2	9,2	10,4	10,9	2,8
Vertailukelpoinen liiketulos	milj. euroa	-595,3	162,8	218,4	170,4	55,2
Vertailukelpoinen liiketulos liikevaihdosta	%	-71,8	5,3	7,7	6,6	2,4
Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin*	milj. euroa	-558,9	205,7	218,4		
Liiketulos	milj. euroa	-464,5	160,0	256,3	224,8	116,2
Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta	%	-30,3	15,8	18,1	17,0	11,7
Laimentamaton ja laimennettu osakekohtainen tulos (EPS)**	euroa	-0,51	0,09	0,13	0,23	0,10
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK)	senttiä/ASK	6,41	6,56	6,69	6,96	6,83
RASK kiintein valuuttakurssein*	senttiä/ASK	6,40	6,53	6,69		
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield)	senttiä/RPK	6,48	6,44	6,48	6,57	6,71
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK)	senttiä/ASK	11,01	6,22	6,18	6,49	6,67
CASK ilman polttoainetta	senttiä/ASK	9,21	4,76	4,81	5,22	5,22
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin*	senttiä/ASK	10,72	6,10	6,18		

* Avainluvut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin on raportoitu vuoden 2018 tasolla.
** Yhtiö toteutti kesä–heinäkuussa 2020 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi vuosien 2016–2019 osakekohtaisia tuloksia on oikaistu.

[1] Polttoaineen hinta valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.

valmismatkakulut) laskivat sekä matkustaja- että rahtiliikenteen alentuneiden volyymien vuoksi.

Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut laskivat jopa liikevaihtoa enemmän johtuen myyntikomissioiden ja maksutapakulujen alenemisesta. Markkinointikulut laskivat myös merkittävästi. Lisäksi erityisesti ensimmäisellä vuosineljänneksellä yhtiöltä veloitettuja jakelukuluja hyvitettiin COVID-19-liitännäisten lentoperuutusten takia.

Lentokaluston huoltokulut laskivat myös vertailukaudesta ja niitä alensi ensimmäisellä vuosineljänneksellä erityisesti uusi moottoreiden huoltosopimus ja siihen liittyvä uudelleenarvostus. Toisaalta huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron lasku lisäsi kuluja. Ensimmäisen vuosineljänneksen jälkeen alentunut kapasiteetti laski kuluja.

Laivaston kasvu sekä tekninen huolto lisäsivät poistoja ja arvonalentumisia. Liikenteen väheneminen laski lähes samassa tahdissa liikennöimismaksuja. Kapasiteettivuokrat sisältävät ostoliikenteen Norralta, wet leaset ja rahtikapasiteetin vuokrat, ja ne laskivat vertailukaudesta kapasiteettileikkausten takia huolimatta tietyistä kiinteistä kuluista sekä Norran suhteellisesti merkittävistä lentomääristä toisella, kolmannella ja neljännellä vuosineljänneksellä. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut pysyivät suunnilleen vertailukauden tasolla, koska ne ovat pääasiassa kiinteitä, vaikka tiettyjä kustannussäästöjä on jo toteutettu.

Tulos

COVID-19-pandemialla oli huomattava vaikutus Finnairin vuoden 2020 tulokseen, sillä yhtiö joutui perumaan kymmeniätuhansia lentoja ja operoimaan vain osaan kohteistaan, koska lukuisissa maissa turvauduttiin tiukkoihin matkustusrajoituksiin ensimmäisen vuosineljänneksen puolivälistä alkaen. Nämä seikat heikensivät myös merkittävällä tavalla kysyntää.

Sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertailukelpoinen liiketulos laskivat huomattavasti liikevaihdon laskettua toiminnallisia kuluja selvästi enemmän. Vertailukelpoinen liiketulos oli -71,8 prosenttia (5,3) liikevaihdosta. Tavoitetaso vertailukelpoiselle liiketulokselle strategiakaudelle oli yli 7,5 prosenttia liikevaihdosta yli syklin, mutta tasoa tullaan arvioimaan uudelleen COVID-19-vaikutusten takia.

Vuoden 2020 tulos

Milj, euroa	2020	2019	Muutos, %
Vertailukelpoinen EBITDA	**-251,5**	**488,3**	**-151,5**
Poistot ja arvonalentumiset	-343,8	-325,4	5,6
Vertailukelpoinen liiketulos	**-595,3**	**162,8**	**<-200**
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	130,8	-2,8	>200
Liiketulos	**-464,5**	**160,0**	**<-200**
Rahoitustuotot	38,7	4,8	>200
Rahoituskulut	-255,2	-83,6	>200
Kurssivoitot ja -tappiot	26,6	12,7	109,5
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	-	-0,9	100,0
Tulos ennen veroja	**-654,4**	**93,0**	**<-200**
Tuloverot	131,1	-18,4	>200
Kauden tulos	**-523,2**	**74,5**	**<-200**

RAHOITUSKULUT KASVOIVAT HUOMATTAVASTI LIITTYEN SUOJAUKSIIN, JOTKA UUDELLEEN LUOKITELTIIN TULOSLASKELMAERÄKSI. NIIDEN TULOSVAIKUTUSTA LIEVENSIVÄT MERKITTÄVÄT ELÄKEJÄRJESTELYSÄÄSTÖT

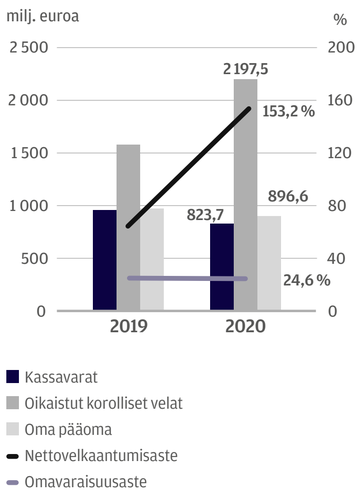
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat 12,2 miljoonaa euroa (-1,4), ja suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset olivat -0,2 miljoonaa euroa (1,3). Muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden sekä uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 118,7 miljoonaa euroa (-2,8). Siitä 132,8 miljoonaa euroa liittyi etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksiin, jotka muodostuivat Finnairin eläkesäätiön indeksikorotuspoistoista aiheutuneiden säästöjen sekä lentäjien aiemmasta eläköitymisestä aiheutuneiden kulujen nettovaikutuksesta. Lisäksi -14,9 miljoonaa euroa liittyi COVID-19-pandemian aiheuttamiin uudelleenjärjestelykuluihin. Merkittävien eläkejärjestelysäästöjen ansiosta liiketulos laski vertailukaudesta huomattavasti vähemmän kuin vertailukelpoinen liiketulos.

Rahoituskulut kasvoivat merkittävästi liittyen pääasiassa polttoaine- ja valuuttasuojauksiin. COVID-19:n vuoksi Finnair operoi vähäistä kapasiteettia ja siksi suojattava riski poistui polttoaineen ja valuuttakurssien osalta. Koska suojattavaa riskiä ei ollut, Finnair lopetti suojauslaskennan soveltamisen valtaosaan polttoaine- ja valuuttasuojistaan, jolloin niiden markkina-arvo uudelleenluokiteltiin IFRS 9:n nojalla tuloslaskelmaeräksi muista laajan tuloksen eristä. Vaikutus näkyi erityisesti ensimmäisen ja kolmannen vuosineljänneksen välillä. Rahoitustuotot kasvoivat samasta syystä, mutta nettokuluvaikutus oli yhteensä 136 miljoonaa euroa. Kurssivoitot liittyivät pääosin dollarimääräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin.

Tulos ennen veroja ja tulos verojen jälkeen laskivat muita tulostunnuslukuja enemmän ennen kaikkea kasvaneiden rahoituskulujen vuoksi.

Rahoitusasema ja investoinnit

Nettovelkaantumisaste



Tase

Konsernin taseen loppusumma oli vuoden lopussa 3 646,5 miljoonaa euroa (3 877,9).

Laivaston tasearvo laski katsauskaudella 93,1 miljoonalla eurolla poistojen ja kahden A350-lentokoneen myynti ja takaisinvuokraus -transaktion vuoksi huolimatta kahden A350-lentokoneen hankinnasta helmikuussa ja syyskuussa 2020. Käyttöoikeuslaivaston arvo puolestaan nousi poistoista huolimatta 36,1 miljoonalla eurolla johtuen edellä mainituista A350-lentokoneiden myynti ja takaisinvuokraus -transaktioista. Myyntiin liittyvät saamiset laskivat merkittävästi COVID-19-vaikutusten myötä 57,5 miljoonaan euroon (160,6). Netotetut laskennalliset verosaamiset kasvoivat 84,8 miljoonaan euroon (-64,3) COVID-19-vaikutuksista aiheutuneiden arvioitujen verotappioiden vuoksi. Eläkesaamiset, joita ei ollut vertailukaudella, olivat 31,8 miljoonaa euroa ja ne liittyvät pääosin etuuspohjaisiin eläkejärjestelyihin tehtyihin muutoksiin (Finnairin eläkesäätiön indeksikorotuspoistoista aiheutuvan säästön sekä lentäjien aiemmasta eläköitymisestä aiheutuneiden kulujen nettovaikutus). Toisaalta eläkevelvoitteet laskivat 1,5 miljoonaan euroon (77,1) pääosin saman syyn vuoksi.

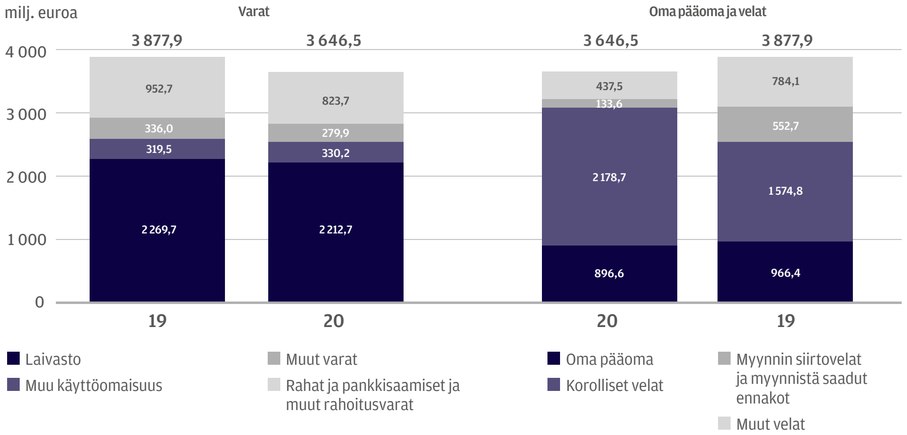
Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot laskivat myös merkittävästi 133,6 miljoonaan euroon (552,7) pääosin johtuen laskeneista lentolippuveloista. Ennakkoon maksettuihin lentolippuihin liittyvä velka laski 55,7 miljoonaan euroon (451,2) johtuen pääasiassa 464 miljoonan euron maksetuista, lentojen peruutuksista aiheutuneista lippupalautuksista.

Vuoden 2020 tappiollinen tulos heikensi omaa pääomaa. Omaan pääomaan sisältyy myös käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Joulukuun 2020 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen -41,8 miljoonaa euroa (-6,7), josta suojauslaskennan alaisten johdannaisten käyvät arvot laskivat erityisesti polttoaineen hinnan laskun vuoksi alentaen samalla omaa pääomaa. Lisäksi lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset tappiot lisäsivät oman pääoman laskua.

Finnair kirjasi vuonna 2020 omaan pääomaan 502,9 miljoonan euron tuotot heinäkuussa loppuun saatetusta osakeannista. Finnair laski liikkeelle myös uuden 200 miljoonan euron hybridilainan syyskuussa, jolla uudelleenrahoitettiin aiempi samansuuruinen hybridilaina. Oma pääoma oli vuoden lopussa 896,6 miljoonaa euroa (966,4) eli 0,64 euroa osakkeelta (1,39[2]).

Avainluvut – Pääomarakenne		2020	2019	2018	2017	2016
Omavaraisuusaste	%	24,6	24,9	23,3	35,2	33,9
Nettovelkaantumisaste	%	153,2	64,3	76,9	24,2	11,2
Korollinen nettovelka	milj. euroa	1 373,8	621,0	706,7	246,0	95,8
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA		-5,5	1,3	1,4	1,6	2,5
Bruttoinvestoinnit	milj. euroa	515,9	443,8	474,0	519,0	518,9
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)	%	-15,2	6,3	9,3	13,6	8,9

Tase



Kassavirta ja rahoitusasema

Vuonna 2020 yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta kääntyi huomattavan negatiiviseksi johtuen erityisesti lentoperuutusten vaikutuksesta käyttöpääomaan (esim. yhteensä 464 miljoonan euron maksetut lippupalautukset) ja tulokseen, joten COVID-19-vaikutus näkyi erittäin selvästi. Investointien nettorahavirta kääntyi positiiviseksi erityisesti muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen (maturiteetti yli kolme kuukautta) muutoksen, elokuussa sekä joulukuussa tehtyjen A350-lentokoneiden myynnin ja takaisinvuokrauksen sekä vertailukautta jonkin verran pienempien laivastoinvestointien takia. Myös rahoituksen nettorahavirta muuttui katsauskaudella positiiviseksi ja siihen vaikuttivat kokonaisuudessaan nostettu 600 miljoonan euron lakisääteinen TyEL-takaisinlaina, osakeannista kassaan saadut nettotuotot 500,6 miljoonaa euroa sekä joulukuussa toteutettu A350-lentokoneen vientiluottorahoitus. Maaliskuussa käyttöön otettu 175 miljoonan euron vakuudeton, syndikoitu luottolimiitti[3] maksettiin takaisin syyskuussa. Se erääntyy tammikuussa 2023.

Omavaraisuusaste oli vuoden 2020 lopussa suunnilleen samalla tasolla kuin vuoden 2019 lopussa huolimatta tappiollisesta kauden tuloksesta sekä käyvän arvon rahaston muutoksesta, koska yhtiö kirjasi omaan pääomaan 502,9 miljoonaa euroa osakeantituottoja. Nettovelkaantumisaste (gearing) toisaalta nousi huomattavasti vuoden 2019 lopusta nousseen korollisen nettovelan vaikutuksesta.

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskaudella edelleen vahva. Vaikka konsernin kassavaroja laskivat kahden A350-lentokoneen hankinta (ensimmäisellä ja kolmannella vuosineljänneksellä) sekä negatiivinen operatiivinen kassavirta, kokonaisuudessaan nostettu 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlaina, elokuussa ja joulukuussa toteutetut A350-lentokoneen myynti ja takaisinvuokraus -transaktiot ja joulukuussa toteutettu A350-lentokoneen vientiluottorahoitus tasoittivat laskua. Lisäksi osakeannin 500,6 miljoonan euron nettokassatuotot lisäsivät kassavaroja.

Tällä hetkellä kokonaisuudessaan käyttämättömän 175 miljoonan euron luottolimiitin lisäksi Finnairilla on edelleen 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden lopussa käyttämätön. Lisäksi

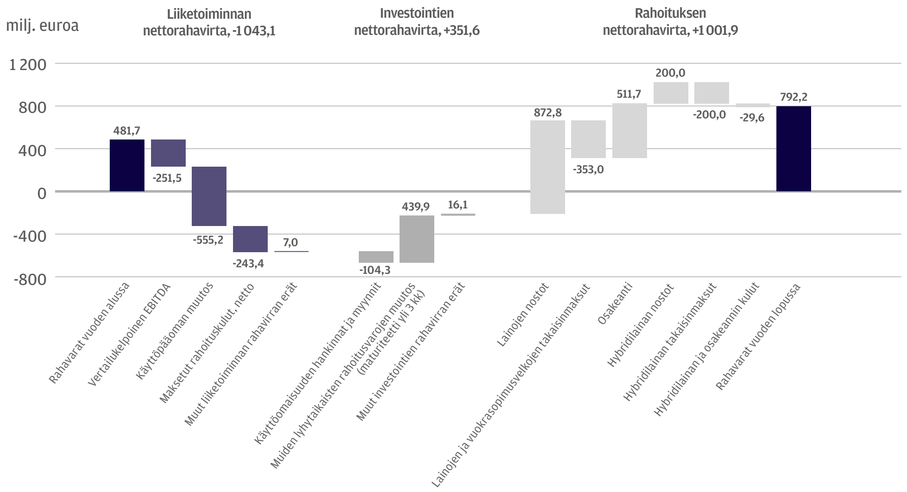
Rahavirta

Milj. euroa	2020	2019
Liiketoiminnan nettorahavirta	-1 043,1	564,5
Investointien nettorahavirta	351,6	-513,2
Rahoituksen nettorahavirta	1 001,9	-225,4

Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	2020	2019
Kassavarat	823,7	952,7
Oikaistu korollinen velka	2 197,5	1 573,7
Korollinen nettovelka	1 373,8	621,0

Rahavirran muutos 2020



[2] Yhtiö toteutti merkintäoikeusannin kesä–heinäkuussa 2020. Vertailukauden oma pääoma osakkeelta on tämän vuoksi oikaistu.
[3] Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistuun nettovelkaantumisasteeseen (adjusted gearing). Oikaistun nettovelkaantumisasteen kovenanttitasosta oli vapautus vuoden 2020 toisen vuosineljänneksen aikana, jonka jälkeen se nousi 225 prosenttiin 30.6.2021 saakka, laskee 200 prosenttiin 30.6.2022 saakka ja sen jälkeen palaa 175 prosenttiin. Joulukuun 2020 lopussa tunnusluku on 153,2 prosenttia.

SUOMEN VALTIO VALMISTELEE FINNAIRIN KANSSA ENINTÄÄN 400 MILJOONAN EURON HYBRIDILAINAA

Finnair julkisti joulukuussa, että Suomen valtio valmistelee sen kanssa rahoitusjärjestelyä, jossa valtio myöntäisi yhtiölle vakuudettoman, enintään 400 miljoonan euron hybridilainan yhtiön arvion mukaan vuoden 2021 ensimmäisen neljänneksen aikana. Lopullisen päätöksen mahdollisesta rahoitusjärjestelystä tekee valtioneuvosto. Hybridilainan myöntäminen edellyttää myös EU-komission hyväksyntää. Lisäksi Finnair suunnittelee uudelleenrahoittavansa olemassa olevan 200 miljoonan euron vakuudettoman joukkovelkakirjalainansa, joka erääntyy vuoden 2022 maaliskuussa.

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli vuoden 2019 loppua korkeampi lähinnä elokuussa ja joulukuussa toteutettujen A350-lentokoneen myynti ja takaisinvuokraus -transaktioiden, A350-lentokoneen vientiluottorahoituksen sekä nostetun TyEL-takaisinlainan vuoksi. Vuokrasopimusvelkojen osuus korollisista veloista oli 1 016,2 miljoonaa euroa (1 054,0). Myös korollinen nettovelka kasvoi vuoden 2019 lopusta laskeneiden kassavarojen ja kasvaneiden korollisten velkojen takia.

Investoinnit

Vuoden 2020 bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 515,9 miljoonaa euroa (443,8), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuusinvestoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut sekä ennakkomaksut) oli -88,3 miljoonaa euroa (-460,6).

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli 439,9 miljoonaa euroa (-53,4) ja myös se on osa investointien nettorahavirtaa, joka oli 351,6 miljoonaa euroa (-513,2).

Vuoden 2021 investointien (sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut) rahavirran arvioidaan olevan noin -119 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 38 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 46 prosenttia koko laivaston 2 212,7 miljoonan euron tasearvosta.[4]

Osinkopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta

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

Vuonna 2020 osakekohtainen tulos oli -0,51 euroa (0,09). Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 361 672 701,47 euroa 31.12.2020. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2020 ei jaeta osinkoa.

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

Laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden lopussa Finnairilla oli 59 lentokonetta, joista 24 oli laajarunkokoneita ja 35 kapearunkokoneita. Koneista 30 oli Finnair Aircraft Finance Oy:n omistamia ja 29 leasing-sopimuksilla vuokrattuja.

Vuoden lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 10,6 vuotta.

Laivastouudistus

Vuoden 2020 lopussa yhtiöllä oli kuusitoista vuosina 2015–2020 toimitettua Airbus A350-900 -lentokonetta ja kolme A350-lentokonetta tilauksessa Airbusilta. Näiden lentokoneiden alkuperäinen toimitusaikataulu oli vuoden 2021 toisesta neljänneksestä vuoden 2022 toiseen neljännekseen. Uuden sovitun aikataulun mukaan jäljellä olevat kolme lentokonetta kuitenkin toimitettaisiin Finnairille vuoden 2022 toisella neljänneksellä, vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä ja vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä.

Neljännellä vuosineljänneksellä Finnair poisti laivastostaan purkua varten kaksi vanhinta Airbus A319-lentokonetta, jotka olivat yli 21 vuotta vanhoja.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 429 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat laajarunkolaivastoinvestoinnit.

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

Finnair etenee Premium Economy -matkustusluokan toteuttamisessa. COVID-19-vaikutusten vuoksi toteuttamisen aikataulu siirtyy vuodelta 2021 vuodelle 2022.

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

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

Finnairin operoima laivasto* 31.12.2020	Istuimia	kpl	Muutos 31.12.2019 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2020	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	6	-2	5	1	19,1	
Airbus A320	174	10		8	2	18,4	
Airbus A321	209	19		4	15	9,6	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		4	4	11,2	
Airbus A350	297/336	16	2	9	7	3,4	3
Yhteensä		**59**	**0**	**30**	**29**	**10,6**	**3**

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).
** Sisältää JOLCO-rahoitetut (Japanese Operating Lease with Call Option) A350-koneet.

Norran operoima laivasto* 31.12.2020	Istuimia	kpl	Muutos 31.12.2019 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2020	Tilaukset
ATR	68–72	12		6	6	11,4	
Embraer E190	100	12		9	3	12,5	
Yhteensä		**24**	**0**	**15**	**9**	**12,0**	

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

Strategian toteutus

Finnairin tavoitteena on kestävä, kannattava kasvu. Vuodet 2020–2025 kattavan strategian mukaisesti Finnair toteuttaa strategiaansa viidellä painopistealueella, jotka ovat reittiverkosto ja laivasto, operatiivinen laadukkuus, moderni laatulentoyhtiö, vastuullisuus sekä yhteinen kulttuuri ja toimintatavat.

COVID-19-vaikutusten vuoksi yhtiö on kuitenkin päättänyt tarkistaa strategiaansa, vaikka se on monelta osin edelleen validi: Finnair on esimerkiksi edelleen täysin sitoutunut Aasian suurkaupunkeihin sekä Aasian ja Euroopan väliseen vaihtomatkustukseen. Yhtiön kasvuun, reittiverkostoon sekä koneinvestointeihin ja niiden aikatauluun liittyvät strategiaosiot sekä yhtiön pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet arvioidaan uudelleen COVID-19-tilanteen takia vuoden 2021 syksyllä. Yhtiö arvioi edelleen, että se palaa kestävän, kannattavan kasvun uralle noin kaksi vuotta kestävän siirtymäkauden jälkeen. Samalla yhtiö kuitenkin tiedostaa, että markkinat ja kilpailuympäristö tulevat poikkeamaan ajasta ennen pandemiaa.

Yhtiön vastuullisuustavoitteet pysyvät ennallaan, vaikka niiden saavuttamiseksi käytettävissä olevaa toimenpidevalikoimaa uudelleenpainotetaan. Finnairin vuoden 2020 yhtiökokous hyväksyi yhtiöjärjestykseen muutoksen, jonka tarkoituksena on erityisesti tukea Finnairin vastuullisuusstrategiaa mahdollistamalla nykyistä aktiivisempi rooli muun muassa vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotossa sekä osallistuminen toimintaan, joka tähtää yhtiön liiketoiminnan hyväksyttävyyden, ja siten pitkän aikavälin kannattavuuden, turvaamiseen. Tämä muutos on tärkeä askel ja tuo vastuullisuuden yhtiön toiminnan ytimeen.

Reittiverkosto ja laivasto

COVID-19-vaikutukset pois lukien Finnair tavoittelee Aasian-markkinoiden tasoista kasvua keskittyen erityisesti kannattavimpiin Aasian suurkaupunkeihin sekä Aasian ja Euroopan väliseen vaihtomatkustukseen. Finnairin kapasiteetin odotettiin strategiakaudella kasvavan noin 3–5 % vuosittain, mikä vastaa Aasian-markkinoiden oletettua kasvua, mutta kasvuprosenttia tullaan tarkastelemaan COVID-19-pandemian aiheuttaman kysynnän laskun vuoksi.

Finnair hyödyntää edelleen kotikenttänsä maantieteellistä sijaintia ja pyrkii käyttämään sitä mahdollisimman tehokkaasti. Lisäksi Finnair investoi uusiin lentokoneisiin nykyisten sitoumustensa mukaisesti. Finnair on kuitenkin siirtänyt loppuja A350-toimituksiaan keskimäärin 24 kuukaudella. Jäljellä olevan laivastoinvestointisuunnitelman aikataulua, mukaan lukien kapearunkolaivastouudistus, tullaan tarkastelemaan osana strategian päivitystä. Yhtiö tulee erityisesti seuraamaan nopeassa muutoksessa olevan lentokonemarkkinan kehitystä investointeja suunnitellessaan.

Operatiivinen laadukkuus

Finnair on maailman turvallisimpien lentoyhtiöiden kärkikastissa. Vahva turvallisuuskulttuuri (mukaan lukien terveysturvallisuus) sekä operatiivisen toiminnan tehokkuus, luotettavuus ja tuottavuus ovat kaiken tekemisen ytimessä, mikä on korostunut erityisesti COVID-19-pandemian aikana. Jatkossa painottuvat yhä voimakkaammin teknologian, automaation ja datan hyödyntäminen tilannekuvan muodostuksessa ja päätöksenteossa, sekä yhdessä tekeminen yli organisaatiorajojen.

Erityistä huomiota strategiakaudella kiinnitetään polttoainetehokkuuteen sekä täsmälliseen operointiin, joilla on suuri vaikutus niin kustannuksiin, tuottavuuteen kuin päästöihin ja asiakastyytyväisyyteenkin. Täsmällisyydessä ja polttoainetehokkuudessa Finnairin tavoitteena on kehittyä yhdeksi johtavista lentoyhtiöistä sen sijaan, että Finnair olisi kilpailijoidensa kanssa samalla tasolla. Saapumistäsmällisyys oli vuonna 2020 erinomaisella tasolla eli 90,2 %.

Lokakuussa Finnair ilmoitti COVID-19-vaikutusten vuoksi ja tulevaisuuden kilpailukykynsä varmistamiseksi tavoittelevansa 140 miljoonan euron vuositason pysyviä kustannussäästöjä vuoden 2022 alusta verrattuna vuoteen 2019. Ensimmäinen, toukokuussa julkistettu tavoitetaso oli 80 miljoonaa euroa ja toinen, lokakuussa julkistettu 100 miljoonaa euroa. Säästöjä haetaan muun muassa kiinteistökuluista, lentokoneiden vuokrauskuluista, palkitsemisrakenteista, myynti- ja jakelukuluista, IT-kustannuksista sekä hallintokuluista. Lisäksi yhtiö jatkaa toimintojen tehostamista, eri asiakasprosessien digitalisointia ja automatisointia sekä neuvottelee uudelleen sopimuksia toimittajiensa ja kumppaniensa kanssa. Tämän lisäksi Finnair käynnisti COVID-19-tilanteen vuoksi yhteistoimintaneuvottelut, joiden tuloksena yhtiö lopulta irtisanoi noin 600 työntekijää maailmanlaajuisesti. Samalla Finnair ilmoitti lomautusten jatkamisesta.

FINNAIR ARVIOI UUDELLEEN VUODEN 2021 SYKSYLLÄ TIETTYJÄ STRATEGIA-ALUEITA JA TALOUDELLISIA TAVOITTEITA COVID-19-VAIKUTUSTEN VUOKSI

Yhtiö on valmistautunut erilaisin skenaarioin liikenteen ja kysynnän elpymiseen ja ilmoittanut muun muassa lentäjiensä kelpoisuusvaatimuskoulutusten aloittamisesta, jotta liikenteen vaiheittainen lisääminen sujuu jouhevasti, kun kysyntä alkaa palautua.

Moderni laatulentoyhtiö

Finnairin tavoitteena on olla moderni laatulentoyhtiö. Tavoite saavutetaan tarjoamalla asiakkaille esimerkiksi entistä enemmän mahdollisuuksia räätälöidä matkustuskokemuksensa sekä tukemalla sujuvaa asiakaskokemusta helppokäyttöisillä digitaalisilla palveluilla.

Menestyäkseen Finnairin täytyy onnistua hyvän asiakaskokemuksen luomisessa joka päivä. Vuonna 2020 asiakastyytyväisyyttä mittaava nettosuositteluindeksi olikin erinomaisella tasolla ollen 48 (38). Asiakkaat arvostivat erityisesti Finnairin asiakaspalvelua sekä kattavia terveysturvallisuustoimia pandemian aikana. Tästä osoituksena asiakkaat myös palkitsivat joulukuussa Finnairin viiden tähden lentoyhtiönä APEXin (Airline Passenger Experience Association) lentoyhtiöarvioinnissa.

COVID-19-pandemian vuoksi Finnair esitteli vuoden aikana useita terveysturvallisuustoimenpiteitä, joiden tarkoitus oli vahvistaa asiakkaiden luottamusta lentämisen turvallisuuteen. Näihin kuuluivat muun muassa tehostettu siivous lentokoneissa, suojalasit asiakaspalvelutiskeillä, turhien kontaktien minimointi matkustamossa, koneeseen nousu ja poistuminen ryhmittäin, asiakkaille jaettavat henkilökohtaiset puhdistuspakkaukset (Clean kit) sekä kasvosuojusvaatimus lennoilla. Finnair myös lisäsi joustavuutta varauksien muuttamiseen.

Syksyllä Finnair ilmoitti COVID-19-testaukseen liittyvästä yhteistyöstään Terveystalon kanssa. Finnair myös lisäsi Suomesta ulkomaille lähteviin lentomatkoihin ja Aurinkomatkojen sekä Finnair Holidaysin ulkomaanmatkoihin maksuttoman, matkailijan matkavakuutusta täydentävän Koronaturvan matkan ollessa marras–maaliskuun aikana. Koronaturva kattaa laajasti mahdollisesta COVID-19-tartunnasta asiakkaalle matkan aikana aiheutuvia kuluja.

Finnair on panostanut pandemiasta huolimatta merkittävästi jakelukanaviensa - niin Finnair.comin kuin matkatoimistojen käytössä olevan kanavan - kehittämiseen. Finnairista tuli ensimmäinen eurooppalainen lentoyhtiö, joka on rakentanut NDC-yhteyden (New Distribution Capabilities) TravelSkyn järjestelmään, joka on Kiinan markkinajohtaja. Yhteys otettiin käyttöön johtavan kiinalaisen online-matkapalvelujen tarjoajan Tongcheng-Elong Holdings Limitedin kanssa.

Finnair teki viimeisellä vuosineljänneksellä uusia liiketoiminta-avauksia tuomalla käsin valmistetut Finnairin Taste of Finnair -valmisateriat K-ryhmän kauppoihin pääkaupunkiseudulle ja myöhemmin myös sen ulkopuolelle, millä oli erityisesti Finnair Kitchenin osalta työllistävä vaikutus. Samoihin myymälöihin tuli myyntiin myös Finnairin mustikkamehua, jota sai aiemmin vain Finnairin lennoilta. Lisäksi yhtiö teki joulukuussa kahdeksan virtuaalilentoa Joulupukin luo Rovaniemelle. Lentojen 90 000 euron tuotot menivät lyhentämättöminä Unicefille, joka käyttää ne pandemian hillitsemiseen ja siitä kärsineiden lasten auttamiseen.

Finnairin internet-sivuilla (finnair.com) oli koko vuonna 2020 COVID-19-vaikutusten vuoksi keskimäärin 1,1 miljoonaa eri kävijää (2,0) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä laski samoin vertailukaudesta 44 prosenttia 187 300:een. Digitaalisen suoramyynnin osuus kaikesta lentolippumyynnistä toisaalta nousi 40,7 prosenttiin (25,9).

Vastuullisuus

Vastuullisuus on olennainen osa Finnairin toimintaa, ja yhtiön vastuullisuustavoitteet pysyivät ennallaan pandemiasta huolimatta. Finnair kuitenkin arvioi, miten sen konkreettista toimintasuunnitelmaa tavoitteisiin pääsemiseksi muokataan COVID-19:n vuoksi.

Finnairin vastuullisuussuunnitelman, joka on lentotoimialan kunnianhimoisimpia, mukaan yhtiön tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä ja puolittaa hiilidioksidinettopäästönsä vuoden 2025 loppuun mennessä vuoden 2019 tasosta. Finnair on lisäksi saavuttamassa 50 % vähennyksen kertakäyttömuovijätteissä vuoden 2022 loppuun mennessä ja saavutti jo syntyvän ruokajätteen 50 % vähennyksen tavoitteensa vuoden 2020 loppuun mennessä.

Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat

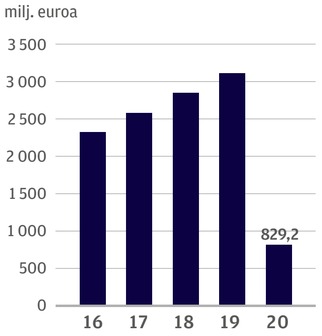
Finnairin strategian toteuttaa koko Finnairin henkilöstö, ja strategia onkin kiinteä osa työntekijöiden päivittäisiä työtehtäviä ja tavoitteita. Strategian toteuttamiseksi tärkeitä ovat aito yhdessä tekeminen, tavoitteellinen johtaminen ja uusien, tehokkaiden toimintatapojen, kuten agile ja lean, hyödyntäminen. Nämä korostuvat erityisesti pandemian aikana, mutta toisaalta myös kaikessa toiminnassa tulevien vuosien aikana. Henkilöstömäärä on vähentynyt merkittävästi pandemian liiketoiminnallisten vaikutusten seurauksena ja uusien, tehokkaampien toimintatapojen käyttöönotto sekä toisaalta kattava yhteistyö ovat siksi välttämättömiä.

Finnair on laatinut pitkän aikavälin kannustinohjelman niille henkilöstöryhmille, joiden kanssa se sopi uudelleenrakennusjaksonsa ajaksi yhtiön elpymistä tukevia pysyviä kustannussäästöjä. Kannustinohjelma alkoi vuonna 2020 ja päättyy vuoden 2023 kolmannella neljänneksellä. Eräiden henkilöstöryhmien osalta päästiin myös sopimukseen Finnairin eläkesäätiön indeksikorotuspoistoista, jolla oli yli 150 miljoonan euron positiivinen vaikutus vuoden 2020 tulokseen. Nämä ovat erinomaisia esimerkkejä yhdessä tekemisen kulttuurista pandemian aikana.

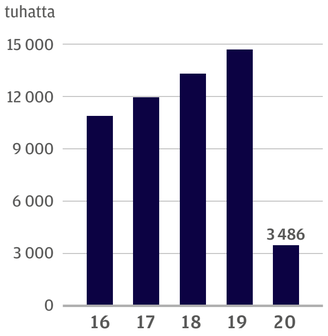
Finnair säilytti pandemia-aikanakin asemansa haluttuna työnantajana ja Universum valitsi Finnairin neljännen peräkkäisen kerran kaupallisen alan opiskelijoiden äänestämänä halutuimmaksi työnantajaksi.

Taloudellinen kehitys 2016–2020

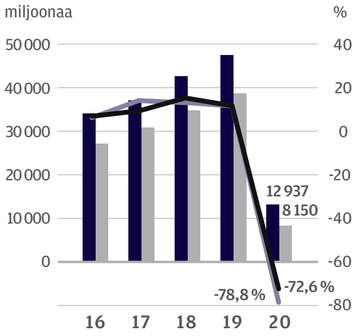
Liikevaihto



Matkustajamäärä

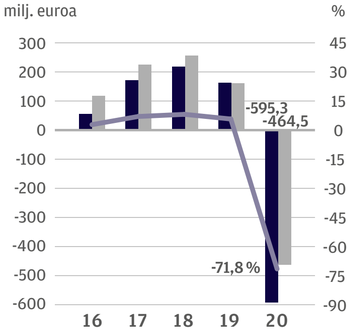


Tarjotut henkilökilometrit (ASK) ja myydyt henkilökilometrit (RPK)



- Tarjotut henkilökilometrit (ASK)
- Myydyt henkilökilometrit (RPK)
- Tarjotut henkilökilometrit (ASK) (%)
- Myydyt henkilökilometrit (RPK) (%)

Vertailukelpoinen liiketulos ja liiketulos

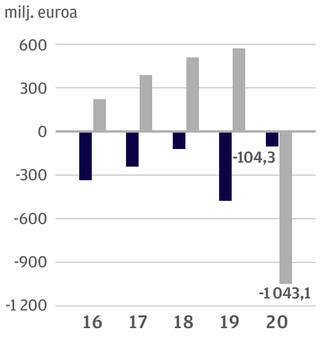


- Vertailukelpoinen liiketulos*
- Liiketulos
- Vertailukelpoinen liiketulos* suhteessa liikevaihtoon

Vertailukelpoisen liiketuloksen tavoitetasoa strategiakaudelle 2020–2025 tullaan uudelleen tarkastelemaan COVID-19-vaikutusten vuoksi.

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

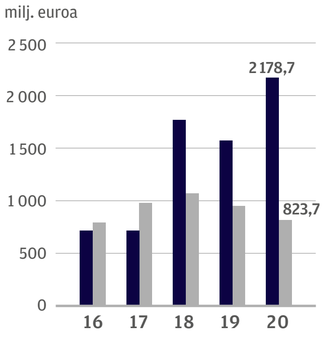
Investointien rahavirta ja liiketoiminnan nettorahavirta



- Investointien rahavirta*
- Liiketoiminnan nettorahavirta

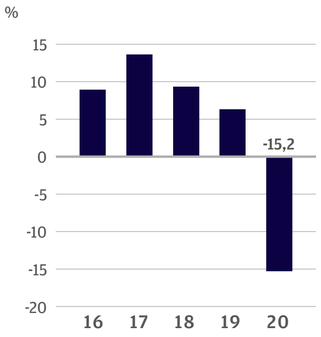
* Sisältää käyttöomaisuuden sekä tytäryhtiöosakkeiden hankinnat ja myynnit

Korolliset velat ja kassavarat



- Korolliset velat
- Kassavarat

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)



- Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)

Sijoitetun pääoman tuoton (ROCE) tavoitetasoa strategiakaudelle 2020–2025 tullaan uudelleen tarkastelemaan COVID-19-vaikutusten vuoksi.

Muu kuin taloudellinen kehitys vuonna 2020

Maksetut verot ja muut vastuullisuusmaksut

Muut ympäristömaksut sisältävät melu- ja NOx maksut sekä ympäristöpohjaiset verot

Helmikuun lopussa COVID-19-pandemia alkoi vaikuttaa yhtiön taloudellisiin näkymiin, ja maaliskuun lopussa se iski lentotoimialaan täydellä voimallaan. Matkustusrajoitusten ja vähentyneen kysynnän vuoksi Finnair sopeutti lentotoimintaansa, ja lensi pienimmillään alle 10 prosenttia normaalista liikennesuunnitelmastaan.

Liikenteessä havaittiin vähäisiä parannuksia ajoittain vuoden aikana, mutta jatkuneiden matkustusrajoitusten takia tarjotut henkilökilometrit laskivat yli 70 prosentilla vuoteen 2019 verrattuna. Tämä heijastui suoraan myös lentämisen päästöihin. Vuosi 2020 osoittaa epätavallisia tuloslukuja sekä taloudellisissa että ei-taloudellisissa tiedoissa. Poikkeuksellinen ja yllättävä lentojen väheneminen pandemian aikana tekee suoritustason vertailusta edellisiin vuosiin haastavaa. Absoluuttiset päästö- ja jätemäärät ovat vähentyeet merkittävästi samalla kuin suhteelliset tunnusluvut ovat heikentyeet. Sen lisäksi, että Finnair sopeutti operatiivista toimintaansa vastaamaan kysynnän heikkenemistä, se aloitti yhteistoimintaneuvottelut henkilöstönsä kanssa ja sopeutti henkilöstökuluja lomautuksilla ja henkilöstön määrää vähentämällä.

Vuoden 2020 aikana maksetut välittömät ja välilliset verot pienenivät supistuneen toiminnan ja tappiollisen tuloksen vuoksi. Myös muut suoriteperusteiset maksut, joita esimerkiksi ympäristömaksut ovat, pienenivät merkittävästi.

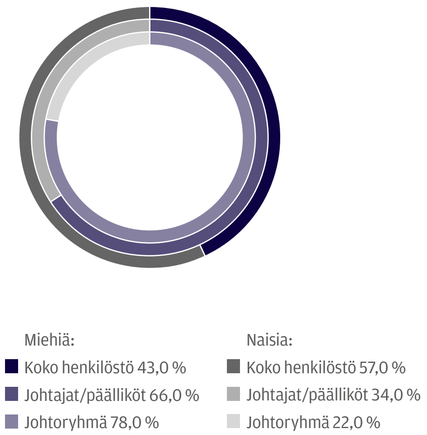
Asiakkaat, työntekijät ja muut sidosryhmät

Finnair on sitoutunut kuljettamaan asiakkaat, heidän matkatavaransa ja rahdin sovittuihin määränpäihin turvallisesti, sujuvasti ja aikataulussa. Vuonna 2020 saapumistäsmällisyys oli 90,2 (79,3). Erityistä huomioita kiinnitettiin myös lennonaikaiseen terveysturvallisuuteen, lennoille määrättiin kasvomaskipakko, yleisesti jaettavien lehtien määrää vähennettiin ja tarjoiluja sekä koneeseenastumisprosesseja muutettiin henkilökontaktien minimoimiseksi. Näiden poikkeuksellisten palveluun kohdistuneiden menetelmien ansiosta Finnairin yleinen asiakstyytyväisyys mitattuna Net Promoter Score (NPS) -arvolla nousi 48:aan (38).

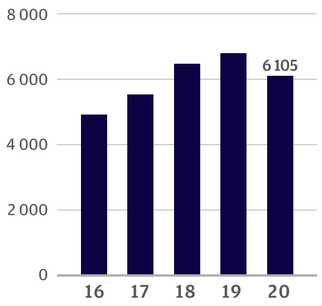
Finnair toteutti yhdessä ulkoministeriön ja Suomen edustustojen kanssa 16 tuettua kotiutuslentoa matkustajille, joilla oli pandemian takia vaikeuksia löytää paluureittiä takaisin Suomeen. Lensimme myös suorilla rahtireiteillä Huoltovarmuuskeskuksen tilaamia kirurgisia maskeja ja hengityssuojaimia sekä muita suojavarusteita Suomeen. Modifioimme kolme Airbus A330 -lentokonetta väliaikaisiksi rahtilentokoneiksi kuljettamaan muun muassa näitä suojavarusteita ja lääkkeitä.

Finnair työllisti vuonna 2020 keskimäärin 6 573 (6 771) henkilöä, mikä on 3 prosenttia vähemmän edelliseen vuoteen verrattuna. Henkilöstömäärä väheni vuoden 2020 aikana 683 tai 10 prosenttia ollen joulukuun lopussa 6 105 (6 788). Yhteensä noin 600 henkilöä irtisanottiin Finnairista vuonna 2020. Henkilöstön vähennys johtui COVID-19:n aiheuttamasta vähentyneestä kysynnästä ja siitä johtuneesta heikentyneestä taloudellisesta tilanteesta. Samalla aloitettiin valmistautuminen kestävään kriisin jälkeiseen kasvuun. Finnair on COVID-19-vaikutusten vuoksi panostanut erityisesti sosiaaliseen vastuullisuuteen aktiivisesti tukemalla lomautettuja sekä irtisanottavia työntekijöitään. Yhtiöllä käynnissä oleva NEXT-muutosturvaohjelma tukee yksilöllisesti jokaisen työnsä menettäneen uudelleentyöllistymistä. Ohjelma koostuu muun muassa henkilökohtaisesta suunnitel-

Henkilöstön monimuotoisuus: Sukupuoli



Työsuhteessa olevan henkilöstön määrä vuoden lopussa



masta työelämässä eteenpäin siirtymiseksi, laajasta koulutustarjonnasta, uravalmennuksesta, muutostilanteen hallintaa ja hyvinvointia tukevista palveluista, TE-toimiston Finnairin tilanteeseen kohdennetusta tuesta sekä tuesta yrittäjyydestä kiinnostuneille.

Kokopäiväisen henkilöstön osuus Finnairin henkilöstöstä oli 92 prosenttia (87) vuonna 2020, ja 99 prosenttia (96) henkilöstöstä työskenteli vakituisesti. Viimeisten 12 kuukauden henkilöstön vaihtuvuusaste oli 7,4 prosenttia (3,8). Henkilöstön keski-ikä oli 43 vuotta (42). Henkilöstöstä 33 prosenttia (29) oli yli 50-vuotiaita, kun taas 13 prosenttia (18) oli alle 30-vuotiaita. Vuoden 2020 lopussa 57 prosenttia (57) Finnairin työntekijöistä oli naisia ja 43 prosenttia (43) miehiä. Neljä (kolme) Finnairin hallituksen yhdeksästä (kahdeksasta) jäsenestä on naisia. Finnair ei ylläpidä etniseen alkuperään perustuvia tilastoja.

Yritystason tapaturmataajuus (LTIF) laski vuoteen 2019 verrattuna ja oli 4,4 (9,6). Myös sairauspoissaolojen määrä oli pienempi kuin vertailukaudella ollen 3,81 prosenttia (4,62).

Finnair arvostaa hyvää yhteistyötä työntekijäryhmiä edustavien ammattiliittojen kanssa. Vuonna 2020 neuvoteltiin seuraavat työehtosopimukset:

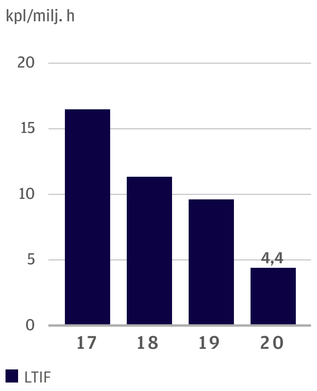
- Finnair Oyj:n Suomen liikennelentäjiä koskeva sopimus Paltan ja Suomen Liikennelentäjäliiton välillä (SLL) ry:n. Sopimus on voimassa maaliskuun 2021 loppuun saakka.
- Finnairin ylempiä toimihenkilöitä koskeva sopimus Finnair Oyj:n ja Finnairin Insinöörit ja ylemmät toimihenkilöt FINTO ry:n välillä. Sopimus on voimassa helmikuun 2022 loppuun saakka.
- Helsingin lentoaseman asiakas- ja maapalvelun, rahdin, tekniikan ja Finnair Kitchenin työntekijöitä edustavan Ilmailualan Unionin IAU ry:n ja Paltan välinen sopimus. Sopimus on voimassa 15.3.2022 saakka.
- Teknisiä toimihenkilöitä ja lentoliikenteen toimihenkilöitä edustavan ammattiliitto PROn ja Paltan välinen sopimus. Sopimus on voimassa tammikuun 2022 loppuun saakka.

Vuonna 2019 neuvoteltiin uusi Finnairin Suomen matkustamohenkilöstöä koskeva työehtosopimus Finnairia edustavan Palvelualojen työnantajat Palta ry:n ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT:n välillä, mikä on voimassa tammikuun 2022 loppuun. Vuonna 2017 on neuvoteltu AKT:n kanssa Aurinkomatkojen henkilöstöä koskeva sopimus. Sopimus on voimassa huhtikuun 2021 loppuun asti. Lisäksi Finnairilla on edelleen kesken työehtosopimusneuvottelut sen espanjalaista matkustamohenkilöstöä edustavien liittojen kanssa.

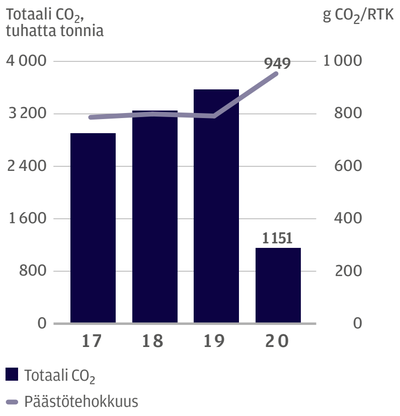
Ympäristönsuojelun taso

Vuonna 2020 Finnairin liikenne laski merkittävästi (73 prosenttia) vuoteen 2019 verrattuna. Tämä johti 67,7 prosentin vähenemiseen lentämisen hiilidioksidipäästöissä (CO_2) edelliseen vuoteen verrattuna ollen 1 151 299 tonnia (3 566 389). Pandemia vaikutti yhtiön verkko- ja liikennesuunnitteluun, ja pandemian ensimmäisten kuukausien jälkeen Finnair pystyi hyödyntämään laivastonsa koostumusta tehokkaammin. Poikkeustilanne johti myös Norran liikennöimien lentojen määrän suhteelliseen kasvuun. Vuonna 2020 Norra lensi 57 prosenttia Finnairin lennoista, kun vuonna 2019 se lensi niistä 42 prosenttia.

Tapaturmataajuus (Lost Time Incident Frequency)



Finnairin lentojen päästötehokkuuden kehitys



RTK = myydyt tonnikilometrit eli kapasiteetin käyttö hyötykuorman painon mukaan

Polttoainetta lentotoiminnassa kului 301 g/RTK (249) (ilman jyvitystä matkustajien ja rahdin kesken), eli polttoainetehokkuus heikentyi vuonna 2020 20,8 prosenttia (1,0 prosenttia). Samanaikaisesti lentojen keskimääräinen pituus lyheni noin 6 prosenttia noin 1 700 kilometristä 1 600:een ja matkustajakäyttöaste (PLF) laski 18,7 prosenttiyksikköä, mitkä selittävät tehokkuuden laskua.

Lentämisen hiilidioksidipäästöt on laskettu myös jyvittämällä ne matkustajien ja rahdin kesken ICAO:n suositusten mukaisesti (katso kohta vastuullisuusliite, scope 1 päästöt). Näin laskettuna vuoden 2020 hiilidioksidipäästöt olivat 92 g CO_2/RPK (79) ja 514 g CO_2/RTKrahti (488). Päästöt matkustajakilometriä kohden (RPK) kasvoivat 17,1 prosenttia ja rahtitonnikilometriä kohti (RTKrahti) 5,3 prosenttia. Rahtipäästöjen pienempi kasvu johtuu rahdin vahvasta kysynnästä ja onnistuneesta myynnistä.

Finnairin kiinteistöjen energiankulutus laski 22,5 prosenttia vuonna 2020 (11,3). Vuonna 2020 niiden sähkön kokonaiskulutus oli 21 495 MWh (27 356) ja lämmönkulutus 18 911 MWh (24 806). Kiinteistöjen energiatehokkuus oli 18,7 kWh/m^3 (23,6) sisältäen sekä sähkön että lämmön kulutuksen. Tehokkuuden parantuminen johtui vähentyneestä toiminnasta. Vastaavasti kiinteistöjen energiankulutuksen hiilidioksidipäästöt laskivat 22,4 prosenttia (18,6) ollen yhteensä 8 699 tonnia (11 203).

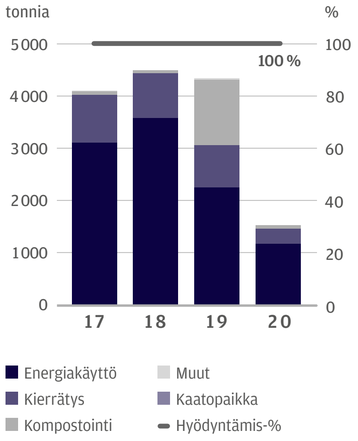
Finnairin tuottaman jätteen kokonaismäärä laski 64,8 prosenttia (5,5) eli yli 2 816 tonnia (253), vuoden kokonaismassan ollessa 1 532 tonnia (4 348). Suurimpana jäteeränä on ollut ruokajäte, josta osa pyritään lahjoittamaan ruoka-apuna. Loput viedään joko kompostoitavaksi tai poltettavaksi. Jatkamme työtä ruokahävikin vähentämiseksi ja uutena tavoitteenamme on 2022 loppuun mennessä 30 prosentin ruokahävikin vähennys vuosina 2019–20 saavutettuun tasoon nähden. Jatkamme työtä myös vastuullisen tarjoilun kehittämiseksi. Ensin käytämme kuitenkin varastoissa jo nyt olevat aterimet, mukit ja muut tarjoiluvälineet pois välttääksemme turhaa jätettä.

Hankintaketju, Ihmisoikeudet, lahjonta ja korruption torjunta

Ensimäisen vuosineljänneksen jälkeen uusien toimittajien arviointeja ja tarjousprosesseja tapahtui huomattavasti vähemmän matalan toiminnan tason takia. Hankinta keskittyi kysynnän hallintaan, hintaneuvotteluihin nykyisten toimittajien kanssa ja toimittajien riskienhallintaan. Supistuneen reittiverkoston ja vähentyneiden lentojen vuoksi aktiivisten toimittajien määrä väheni 18 prosenttia. Yhtiö muutti tapaansa tehdä toimittaja-arviointeja tilikauden aikana. Toimittajien hyväksynnän prosessi päivitettiin ja pantiin täytäntöön, ja nyt kaikille uusille toimittajille tehdään vaatimustenmukaisuuden tarkastus hyödyntäen ulkoisia tietokantoja. Yrityksen omien resurssien käyttöä toimittajien arvioinnissa lisättiin ja erillisen tietojärjestelmän käytöstä sosiaalisten vaikutusten ja toimitusketjun jäljitettävyyden arvioimiseksi luovuttiin.

Finnairilla on käytössä eettisen toiminnan palautekanava nimeltään Finnair Ethics Helpline, jonka kautta sekä työntekijät että kumppanimme voivat raportoida eettisiin liiketoimintaperiaatteisiin liittyvistä huolista. Vuoden 2020 aikana Finnair Ethics Helpline -palvelun kautta ei raportoitu yhtään merkittävää väärinkäytöstä, eikä yhtiössä ollut käynnissä aiheeseen liittyviä tutkimuksia.

Jätteiden määrä ja hyödyntämisprosentti



Ei-taloudellisen tiedon raportointi

Aihealue	Tavoitteet ja mittarit	Toteuma 2020	Toteuma 2019	Keskeiset toimenpiteet vuonna 2020
Ympäristövastuu	Puolitamme nettohiilidioksidipäästöt vuoden 2025 loppuun mennessä, vertailuvuosi 2019 (Scope 1)	-67,7*	Uusi	COVID-19:n takia vuoden 2020 päästöluvut ovat epätavallisen pieniä, koska matkustuskysyntä oli heikkoa ja tarpeetonta lentämistä vähennettiin mahdollisimman paljon.
	Hiilivapaa lentäminen vuoden 2045 loppuun mennessä (nettopäästöt), 0 g CO_2/RTK	949	Uusi	
	Parannetaan lentojen polttoainetehokkuutta 1 %:lla vuosittain. KPI:n pohjana tässä käytetään polttoainetehokkuusindeksiä (Fuel Efficiency Index, FEI), missä tuulen ja hyötykuorman vaikutukset on normalisoitu.	-1,7	Uusi	Vuonna 2020 vastaanotettiin kaksi uutta energiatehokasta A350-konetta ja kaksi elinkaarensa lopussa ollutta kapearunkolentokonetta laitettiin kierrätykseen. Operatiivisia menetelmiä lentojen painon vähentämiseksi jatkettiin (esim. Polttoainetankkausten rationalisointi, jaettavien lehtien määrän vähentäminen, juomaveden tankkaukset ja rahtikonttien kapasiteetin parempi käyttö). Lentomenetelmien parantamista toteutettiin edelleen (esim. Lennon ns. kustannusindeksiä (cost index) muutettiin suosimaan vähemmän polttoainetta kuluttavaa lentämistä, liukulaskeutumisten lisääminen, rullaamiset vain yhdellä moottorilla) Kaluston käyttöastetta parannettiin vuoden aikana vastaamaan matkustajien ja rahdin kysyntää. (matkustaja- ja rahtimäärää vastaavan lentokonetyypin käyttö)
	Vähennämme Kitchenin käyttämien kertakäyttöisten muovien määrää 50 % vuoden 2022 loppuun mennessä	-23,0	-23,4	Muovikuppien osuutta lentojen tarjoilussa vähennettiin, mikä tarkoittaa vuositasolla 11,5 tonnia vähemmän muovia. COVID-19:n takia lennoille lisättiin hygieniatuotteita ja sämpylöiden muovipakkaus palautettiin. Tämä lisäsi muovin käyttöä 13,3 tonnia. Sisään ostetun muovin määrä vuonna 2020 oli 10 prosenttia vuoden 2019 määrästä. Tästä osuudesta yli 33 prosenttia liittyi koronavirustoimenpiteisiin (savetit, clean kitit, muovipakatut tuotteet, hanskat)
	Kierrätämme Kitcheniin tulevista muoveista 50 % vuoden 2022 loppuun mennessä	20,7	13,8	Lentokonesiivous aloitti muovipullojen kierrätyksen kesällä 2020
	Vähennämme Kitchenissä syntyvää ruokajätettä 50 % vuoden 2020 loppuun mennessä	-56,0	-34,2	Aloitimme ruokahävikkitapausten systemaattisen vähentämisen, johon kuuluu tarkempi seuranta, juurisyiden tutkinta ja ehkäisevät toimenpiteet. Vuonna 2020 syntyi ruokahävikkiä varastojen vanhenemisen vuoksi, koska kysyntää ei ollut. Hävikistä yli 30 prosenttia pystyttiin ohjaamaan lahjoituksiin yhteistyökumppaneillemme.

* Vuoden 2020 nettopäästöt olivat poikkeuksellisen alhaiset pandemian takia vähentyneen lentämisen takia.

Ei-taloudellisen tiedon raportointi

Aihealue	Tavoitteet ja mittarit	Toteuma 2020	Toteuma 2019	Keskeiset toimenpiteet vuonna 2020
Sosiaalinen vastuu	Saapumistäsmällisyys yli 85 %	90,2	79,3	Normaalia vähäisempi lentoliikenne vaikutti parantavasti Finnairin saapumistäsmällisyyteen.
	Asiakastyytyväisyys/NPS nousee edellisvuodesta.	48**	38	Vahva panostus Finnairin terveysturvallisuustoimiin sekä takaisinmaksuprosesseihin.
	WeTogether@Finnair henkilöstökokemuksen kokonaisarvosana vähintään 3,75 asteikolla 1-5	-	3,66	WeTogether@Finnair henkilöstökysely toteutettiin vuonna 2020 aiempia vuosia suppeampana ja tästä johtuen kokonaisarvosanaa ei ole saatavilla. Työntekijöiden suositteluindeksi (eNPS) vuonna 2020 oli -1, kun se vuonna 2019 oli 17.
	Sairauspoissaoloja vähemmän kuin edellisenä vuonna	3,81	4,62	Vuoden 2020 aikana vähentynyt lentämiseen liittyvä operatiivinen toiminta vaikutti parantavasti sairauspoissaoloihin ja työturvallisuuteen
	Tapaturmataajuus (LTIF) alle 9,0 vuonna 2020 ja alle 10,0 vuonna 2019	4,4	9,6	
Eettiset toimintatavat	Eettisten ohjeiden tuntemus WeTogether@Finnair -kyselyssä vähintään 4 asteikolla 1-5	4,26	4,14	Henkilöstön jatkuva koulutus eettisiin toimintatapoihin jatkui.

** NPS ei ole täysin vertailukelpoinen vuoden 2019 lukuun, asiakastyytyväisyyskyselyjä lähetettiin loppuvuodesta kaikille matkustajille vastaajien vähyyden takia. Myös vastausten jakauma painottui vahvemmin Euroopan Economy-luokkaan vuonna 2020.

Lue vastuullisuudesta lisää yhtiön nettisivuilta.

Muutokset yhtiön johdossa

Vuoden ensimmäisellä neljänneksellä Finnairin johtoryhmässä ei vaihtunut jäseniä.

Finnairin johtoryhmän jäsen, asiakaskokemuksesta vastaava johtaja Piia Karhu jätti yhtiön 30.6.2020. Tämän vuoksi Finnairin asiakaskokemusyksikkö jaettiin siten, että yksikön operatiivisemmat toiminnot siirtyivät osaksi yhtiön Operations-yksikköä, josta vastaa Jaakko Schildt, ja Aurinkomatkat, Contact center ja asiakaskokemuksen ja -palvelun kehitykseen liittyvät tehtävät siirtyivät osaksi Ole Orvérin vetämää kaupallista yksikköä, jonka nimeksi tuli Commercial and Customer experience (CX) -yksikkö.

Vuoden kolmannella neljänneksellä Finnairin johtoryhmässä ei vaihtunut jäseniä.

Finnairin viestintä- ja yhteiskuntavastuujohtaja sekä johtoryhmän jäsen Arja Suominen jätti Finnairin johtoryhmän 31.10.2020, mutta hän jatkoi kuitenkin työtä yhtiössä vuoden 2020 loppuun viestinnän executive advisorina. Päivyt Tallqvist nimitettiin Finnairin viestintäjohtajaksi sekä Finnairin johtoryhmän jäseneksi 1.11.2020 alkaen. Aiemmin Tallqvist toimi Finnairin ulkoisesta viestinnästä vastaavana johtajana ja ennen Finnair-uraansa hän on toiminut viestinnän esimiestehtävissä Nokiassa.

Osakkeet ja osakkeenomistajat

Osakkeet ja osakepääoma

Finnairin kaupparekisteriin 31.12.2020 merkitty osakemäärä oli 1 407 401 265 osaketta (128 136 115). Heinäkuussa päättyneen osakeannin vuoksi osakemäärä nousi 1 279 265 150 osakkeella. Rekisteröity osakepääoma oli 75 442 904,30 euroa. Yhtiön osakkeet noteerataan Nasdaq Helsingissä. Yhtiökokouksessa kullakin osakkeella on yksi ääni.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli vuoden 2020 lopussa 1 069,6 miljoonaa euroa (753,4) ja päätöskurssi 31.12.2020 oli 0,76 euroa (1,08). Vuoden aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 1,68 euroa, alin kurssi 0,36 euroa ja keskikurssi 0,63 euroa. Osakkeita vaihdettiin 939,4 miljoonaa kappaletta yhteensä 780,1 miljoonalla eurolla.

Avainluvut – Osake		2020	2019	2018	2017	2016
Oma pääoma/osake*	euroa	0,64	1,39	1,33	1,46	1,24
Osingot tilikaudelta**	milj. euroa	0	0	35	38	13
Osinko/osake* **	euroa	0,00	0,00	0,05	0,06	0,02
Osinko tuloksesta**	%	0,0	0,0	39,4	24,4	18,2
Efektiivinen osinkotuotto**	%	0,0	0,0	3,9	2,3	2,5
Liiketoiminnan rahavirta/osake*	euroa	-0,99	0,82	0,73	0,55	0,32
Hinta/voitto-suhde (P/E)		-1,47	12,12	10,18	10,43	7,32

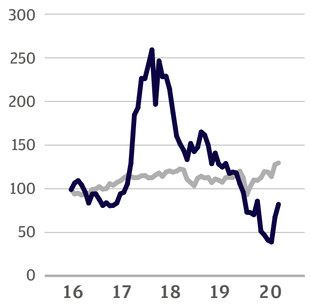
* Yhtiö toteutti kesä-heinäkuussa 2020 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi osakemäärään perustuvia tunnuslukuja on vuosien 2016–2019 osalta oikaistu.
** Tilikauden 2020 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.

Finnairin osake 2016–2020*

■ Keskihinta

* Yhtiö toteutti kesä-heinäkuussa 2020 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi osakekurssia on oikaistu

Vertailu Nasdaq Helsinki yleisindeksi



■ Finnair
■ Nasdaq Helsinki yleisindeksi

Vertailu eurooppalaiset lentoyhtiöt

■ Finnair
■ Bloomberg Europe Airline Index

Osakkeenomistajat

Finnairin osakkeenomistajien lukumäärä kasvoi 216,7 prosenttia 85 578 osakkeenomistajaan vuonna 2020 (pois lukien hallintarekisteröidyt omistukset). Finnairin osakkeita omistavien suomalaisten kotitalouksien määrä nousi 26 210:stä 83 711:een, ja samalla kotitalouksien yhteenlaskettu omistusosuus kasvoi 87,8 prosenttia. Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus vuoden 2020 lopussa oli 7,4 prosenttia (13,9).

Liputusilmoitukset

Vuonna 2020 ei annettu liputusilmoituksia.

Valtion omistus

Vuoden 2020 lopussa Suomen valtio omisti 55,9 prosenttia Finnairin osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Eduskunnan 20.6.1994 tekemän päätöksen mukaan valtion tulee omistaa Finnair Oyj:n osakkeista yli puolet. Omistuksen laskeminen tämän osuuden alle edellyttää eduskunnan päätöksen muuttamista.

Johdon osakkeenomistus

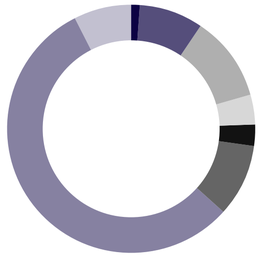
Vuoden lopussa Finnairin hallituksen jäsenet eivät omistaneet lainkaan Finnairin osakkeita. Toimitusjohtaja Topi Manner omisti 674 068 osaketta ja yhtiön johtoryhmän jäsenet, toimitusjohtaja mukaan lukien, omistivat yhteensä 1 672 969 osaketta 31.12.2020, mikä edusti 0,01 prosenttia osakkeista ja niiden tuottamista äänistä.

Omat osakkeet

Finnairin hallussa oli 31.12.2019 yhteensä 552 313 osaketta, mikä vastaa 0,43 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista.

Omistuksen jakaantuminen omistusmäärittäin

%



- 1–1 000 1,2 %
- 1 001–10 000 8,4 %
- 10 001–100 000 11,1 %
- 100 001–1 000 000 3,8 %
- 1 000 001–10 000 000 2,8 %
- 10 000 001–100 000 000 9,5 %
- 100 000 001– 55,9 %
- Hallintarekisteröidyt 7,4 %

Finnair Oyj:n suurimmat osakkeenomistajat 31.12.2020

		Osakkeet kpl	%	Muutokset 2020
1	Suomen valtio, valtioneuvoston kanslia	786 669 686	55,9	715 154 260
2	Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen	37 000 000	2,6	33 994 358
3	Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Varma	35 881 263	2,5	32 619 330
4	Keva	23 980 084	1,7	17 729 209
5	Valtion Eläkerahasto	22 000 000	1,6	20 300 000
6	Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo	14 671 668	1,0	14 671 668
7	OP-Suomi -sijoitusrahasto	8 000 000	0,6	8 000 000
8	Eläkevakuutusosakeyhtiö Veritas	5 287 377	0,4	4 484 203
9	OP-Suomi Pienyhtiöt	4 917 609	0,3	4 663 416
10	Finnair Oyj:n Henkilöstörahasto Hr.	4 000 000	0,3	3 340 600
	Hallintarekisteröidyt	103 961 549	7,4	86 121 231
	Muut	361 032 029	25,7	338 186 875
	Yhteensä	**1 407 401 265**	**100**	**1 279 265 150**

Osakkeenomistajaryhmät 31.12.2020

	Osakkeita, kpl	%	Omistajia, kpl	%
Julkisyhteisöt	928 140 885	65,9	11	0,0
Kotitaloudet	307 578 879	21,9	83 711	97,8
Yritykset	35 148 726	2,5	1 571	1,8
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	28 158 843	2,0	44	0,1
Yhteisöt	1 817 658	0,1	52	0,1
Kotimaiset osakkeenomistajat, yhteensä	1 300 844 991	92,4	85 389	99,8
Hallintarekisteröidyt	103 961 549	7,4	12	0,0
Ulkomaiset	2 594 725	0,2	189	0,2
Hallintarekisteröidyt ja ulkomaiset, yhteensä	106 556 274	7,6	201	0,2
Yhteensä	**1 407 401 265**	**100,0**	**85 590**	**100,0**

Ensimmäisellä vuosineljänneksellä Finnair luovutti vuoden 2019 yhtiökokouksen valtuutuksella yhteensä 72 939 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille. Lisäksi Finnair luovutti yhtiön vuosien 2017–2019 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti yhteensä 269 774 osaketta kannustinjärjestelmän piirissä olleille avainhenkilöille.

Finnair ei käyttänyt vuoden toisella tai kolmannella neljänneksellä vuosien 2019 tai 2020 yhtiökokousten antamaa valtuutusta omien osakkeiden hankkimiseksi tai luovuttamiseksi.

Neljännellä vuosineljänneksellä Finnair luovutti vuoden 2020 yhtiökokouksen valtuutuksella yhteensä 38 940 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille.

Finnairin hallussa oli 31.12.2020 yhteensä 170 660 osaketta, mikä vastaa 0,01 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista.

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

Henkilöstön osakesäästöohjelma FlyShare

Finnairin hallitus päätti joulukuussa 2020 henkilöstön FlyShare-osakeohjelman uudesta 12 kuukauden säästökaudesta. Vuonna 2013 perustetun ohjelman tarkoituksena on kannustaa henkilöstöä yhtiön osakkeenomistajiksi ja palkita heitä pitkällä aikavälillä osakkeen mahdollisella arvonnousulla, mikä vahvistaa henkilöstön sitoutumista yhtiön omistaja-arvon kehitykseen. Osakesäästöohjelmaa on kuvattu tarkemmin 16.12.2020 julkaistussa pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2020 ja yhtiön verkkosivuilla.

Osakeomistuksen jakautuminen 31.12.2020

	Osakemäärä, kpl	%	Omistajia, kpl	%
1–500	5 980 871	0,4	30 526	35,7
501–1 000	10 302 218	0,7	12 995	15,2
1 001 –10 000	118 490 518	8,4	35 209	41,1
10 001–100 000	155 895 172	11,1	6 581	7,7
100 001–1 000 000	53 574 702	3,8	246	0,3
1 000 001–10 000 000	38 993 534	2,8	15	0,0
10 000 001–100 000 000	133 533 015	9,5	5	0,0
100 000 001–>	786 669 686	55,9	1	0,0
Hallintarekisteröidyt	103 961 549	7,4	12	0,0
Yhteensä	**1 407 401 265**	**100,0**	**85 590**	**100,0**

Finnair Oyj:n omien osakkeiden hankinta, luovutus sekä osakepalautukset

Aika	Osakemäärä	Hinta euroa	Keskihinta euroa
1.1.2016	325 205	922 678,40	2,84
2016	800 000	4 327 860,54	5,41
2016	-336 241	-975 326,55	2,90
2017	-355 597	-1 962 443,86	5,52
2018	452 000	3 206 965,70	7,10
2018	-236 359	-1 264 765,58	5,35
2019	164 651	1 042 355,90	6,33
2019	-261 346	-1 501 496,17	5,75
2020	-381 653	-2 701 783,40	7,08
31.12.2020	**170 660**	**1 094 044,98**	**6,41**

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla 29.5.2020 poikkeusjärjestelyin.

Varsinainen yhtiökokous valtuutti yhtiön hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta sekä päättämään yhtiön omien osakkeiden luovuttamisesta. Molemmat valtuutukset koskevat enintään 5 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 0,4 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutukset ovat voimassa 18 kuukautta päätöspäivästä.

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

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön verkkosivuilla.

Finnairin riskienhallinnan periaatteet

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

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

Finnair on kattanut vakuutuksilla laajasti onnettomuuksista aiheutuvat vahinkoriskit sekä toiminnan keskeytyksen suoraan ilmailuun liittyvien vahinkoriskien sekä muiden vahinkoriskien osalta.

Sisäinen valvonta ja riskienhallinta ovat olennainen osa johdon kokonaisvelvoitteita 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. Hallituksen tehtävänä on hyväksyä yhtiön ylemmän tason politiikat, kuten riskienhallintapolitiikka, ja määritellä yhtiön riskinottohalukkuus.

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

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

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

Politiikka, rakenne ja malli sekä prosessi

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

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

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

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

Finnairissa on laadittu riskimalli ja riskien arviointiasteikko kattavan riskien tunnis-

tamisen ja järjestelmällisen arvioinnin varmistamiseksi. Strategisten tavoitteiden taustalla olevat olettamukset analysoidaan ja vahvistetaan osana strategista riskiarviointia. Erillinen riskikoordinaattorifoorumi on perustettu tukemaan järjestelmällisen riskiarvioinnin toteuttamista ja koordinointia liiketoimintayksiköissä, konsernitoiminnoissa ja tytäryhtiöissä sekä varmistamaan, että riskienhallintaa toteutetaan Finnairin riskienhallintapolitiikan vaatimusten mukaisesti. Yhtiön priorisoituihin riskeihin sovelletaan riskienhallintastrategioita, jotta saadaan kohtuullinen varmuus siitä, että toimitaan hyväksyttävällä tasolla.

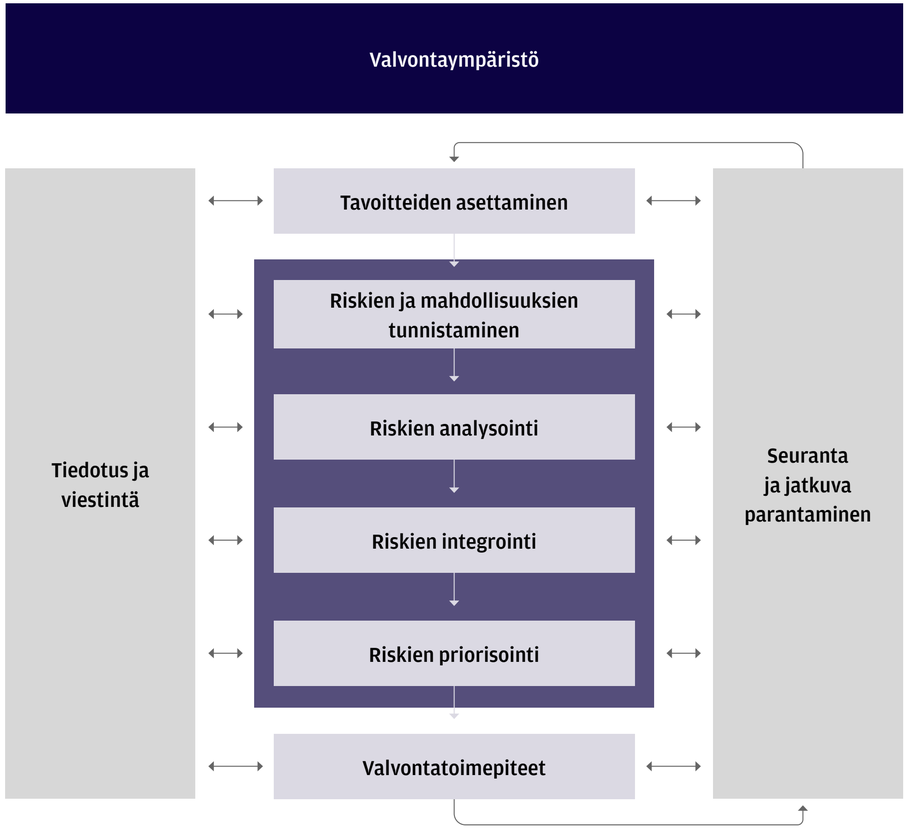
Johtoryhmän jäsenet ovat riskinomistajia ja vastuussa riskienhallinnan ja valvontatoimenpiteiden suunnittelusta ja toteuttamisesta yksiköissä, toiminnoissa ja tytäryhtiöissä sen varmistamiseksi, että jäännösriskit ovat hyväksyttävällä tasolla.

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

Yhtiön johtoryhmä arvioi riskienhallintapolitiikan sisällön vuosittain ja hallitus hyväksyy politiikan.

Suurimmat riskit

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



Merkittävät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät

Alla kuvatuilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävää vaikutusta Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkymiin seuraavan 12 kuukauden aikana. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

Lentoliikenteen elpymiseen liittyvät epävarmuustekijät muodostavat riskin Finnairin liikevaihdon kehitykselle.

Liikevaihtoon ja liiketappioon vaikuttavia keskeisiä tekijöitä, joihin Finnair voi vaikuttaa, ovat operatiivisten kustannusten sopeuttaminen ja kyky vastata kysynnän muutoksiin. Tekijät, joihin Finnair ei voi vaikuttaa, liittyvät pääasiassa COVID-19-pandemian ja sen rajoittamiseen tähtäävien toimenpiteiden kestoon sekä lentoliikenteen ja kysynnän elpymiseen. Myös lentoliikennealaa ja liiketoimintaa koskevat muut yleiset riskitekijät, kuten lentopetrolin hintavaihtelu, kysynnän vaihtelu, valuuttakurssien muutokset sekä sääntelyn ja verotuksen muutokset ovat tekijöitä, joihin Finnair ei voi vaikuttaa.

Lentopetrolin hinnan poikkeukselliset vaihtelut (valuutta ja suojaukset mukaan lukien) ja niiden vaikutukset kapasiteettiin Finnairin päämarkkina-alueilla sekä lentolippujen hintamuutokset muodostavat riskin Finnairin tuottokehitykselle. Myös valuuttakurssien äkilliset muutokset ja heikentyvä kysyntä voivat vaikuttaa liikevaihdon kehitykseen. Yleisesti polttoaineen hinnan poikkeukselliset vaihtelut pyritään siirtämään lentolippujen hintoihin, mutta kulloinkin vallitsevat markkinatilanteet eivät välttämättä salli tätä.

Nykyisten tai uusien kilpailijoiden mahdolliset kapasiteetin lisäykset ja tuoteparannukset voivat vaikuttaa Finnairin palveluiden kysyntään ja tuottoon. Lisäksi lentoyhtiöalliansseja tiiviimpien yhteenliittymien ja yhteishankkeiden arvioidaan edelleen kehittyvän. Toimialan mahdollisella konsolidaatiolla saattaa olla merkittäviä seurauksia kilpailuympäristöön. Finnairin jakelustrategiaan kuuluvien uusien digitaalisten ratkaisuiden ja kanavien käyttöönotto, mukaan lukien siirtyminen kohti hinta- ja saatavuussegmentointia eri jakelukanavien välillä, sisältää sekä implementointiin että kaupalliseen menestykseen liittyviä epävarmuuksia.

Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita sääntelyn suuntauksia, joiden vaikutuksia lentoyhtiöiden operatiiviseen toimintaan ja/tai kustannuksiin on etukäteen vaikea arvioida. Esimerkkejä näistä sääntelyn suuntauksista ovat hiilidioksidipäästökauppaan liittyvä sääntely, melumääräykset ja muu ympäristöperustainen sääntely sekä yksityisyyden suojaa ja kuluttajan suojaa koskeva sääntely. COVID-19-pandemian aiheuttamissa poikkeuksellisissa olosuhteissa erilaiset sopimuksiin ja viranomaiskäytäntöihin sekä lain tulkintaan ja soveltamiseen, kuten esimerkiksi valtiontukien sallittavuuteen, liittyvät epävarmuudet voivat lisääntyä, mikä voi kasvattaa oikeudenkäyntien ja muiden riitojen riskiä. Finnairilla ei kuitenkaan ole vireillä eikä uhkaamassa oikeudenkäyntejä tai riitoja, joissa olisi merkittäviä korvausvaatimuksia.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien uhalla, terrorismin, kyberhyökkäysten ja pandemiariskin (kuten COVID-19) uhalla sekä mahdollisilla muilla ulkoisilla häiriötekijöillä saattaa niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus lentomatkustuskysyntään ja yhtiön liiketoimintaan. COVID-19-pandemia vaikutti merkittävästi Finnairin liiketoimintaan vuoden 2020 kaikilla vuosineljänneksillä ja sen negatiivinen vaikutus jatkuu vuonna 2021.

Pitkittyvä COVID-19-pandemia johtaa heikentyneeseen kassatilanteeseen, jota Finnair on jo ehkäissyt käyttöön otetun 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainan avulla sekä muun muassa lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyitä sekä vientiluottotakaustransaktion sisältävällä rahoituspaketillaan. Pitkittyessään pandemia heikentää merkittävästi myös yhtiön omaa pääomaa heikentyneen tulostason takia. Pidempään jatkuva heikentynyt kannattavuus toisaalta kasvattaa riskiä laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumisille. Siksi Finnair on aloittanut huomattavan säästöohjelman (140 miljoonan euron vuositason pysyvät kustannussäästöt vuoden 2022 alusta verrattuna vuoteen 2019), johon sisältyy muun muassa toimittajasopimusten uudelleenneuvotteluja. Yhtiö joutui myös irtisanomaan 600 työntekijää maailmanlaajuisesti. Toteutettujen toimenpiteiden lisäksi Finnair toteutti omaa pääomaansa vahvistaakseen 512 miljoonan euron suuruisen merkintäoikeusannin ja on tällä hetkellä valmistelemassa Suomen valtion kanssa enintään 400 miljoonan euron hybridilainaa varmistaakseen, että se selviytyy pitkittyneenkin pandemian vaikutuksista seuraavan 12 kuukauden aikana.

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

Finnairin riskienhallintaa ja toimintaan liittyviä riskejä kuvataan tarkemmin yhtiön verkkosivuilla.

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

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

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

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Normaalitilanteessa polttoainehankintoja suojataan 24 kuukautta eteenpäin rullaavasti ja suojausaste laskee suojausjakson loppua kohden. Suojausasteen ylä- ja alarajat olisivat seuraaville kuudelle kuukaudelle tavallisesti 90 ja 60 prosenttia, mutta COVID-19:stä johtuvan epävarmuuden vuoksi Finnair on väliaikaisesti muuttanut suojausasteitaan siten, että alarajaa laskettiin 60 prosentista 0 prosenttiin koko suojausjaksolla. Tällä hetkellä Finnair on suojannut polttoainehankintojaan seuraavien 12 kuukauden osalta.

Taseeseen liittyvän valuuttamääräisen erän suojaaminen

IFRS 16 otettiin käyttöön vuonna 2019 ja sen myötä Finnairin taseeseen liittyvä valuuttariski on kasvanut, kun taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvo on kirjattu taseen käyttöoikeuslaivastoon. USD-määräisten velkojen muuntamisesta syntyneet realisoituneet valuuttakurssitappiot/-voitot

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	11 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	7 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	11 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	14 milj. euroa	7 milj. euroa

Polttoaineen suojausasteet ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/tonnia* **
Joulukuu 2020	12 000	634
Q1 2021	34 000	609
Q2 2021	65 000	521
Q3 2021	99 000	510
Q4 2021	30 000	491
Yhteensä	**240 000**	**531**

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojauksen kassavirtaan
** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.

Valuuttajakauma %	2020	2019	Valuuttaherkkyydet USD ja JPY (rullaavasti seur.12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seur.12 kk)
Myyntivaluutat			10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
EUR	55	53	-	-	-
USD*	4	5	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	7	11	11 milj. euroa	5 milj. euroa	44 %
CNY	6	7	-	-	-
KRW	3	3	-	-	-
SEK	3	3	-	-	-
Muut	21	19	-	-	-
Ostovaluutat					
EUR	59	57	-	-	-
USD*	35	36	27 milj. euroa	8 milj. euroa	42 %
Muut	6	7	-	-	-

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

vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen, sen mukaan, mikä on tilinpäätöshetken USD-kurssi. Vuoden 2019 alusta lähtien Finnair on vähentänyt taseen valuuttapositiosta aiheutuvaa tuloksen volatiliteettia käyttämällä suojauksia, ja samalla Finnair tutkii mahdollisia muita ratkaisuja vähentääkseen volatiilin tuloksen vaikutuksia. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määräisten velkojen suojausaste oli noin 50 %.

Tulevaisuuden näkymät

Ohjeistus 28.10.2020:

Jatkuneiden tiukkojen matkustusrajoitusten vuoksi vertailukelpoinen liiketappio tulee olemaan neljännellä vuosineljänneksellä samaa suuruusluokkaa kuin toisella ja kolmannella vuosineljänneksellä.

Kuten Finnair on tänään tiedottanut, Finnairin eläkesäätiön ehtoihin liittyvät sääntömuutokset on hyväksytty ja näillä sekä muilla mahdollisilla vastaavilla muutoksilla odotetaan olevan merkittävä positiivinen kertaluonteinen vaikutus Finnairin neljännen vuosineljänneksen liiketulokseen. Niillä ei ole vaikutusta arvioituun vertailukelpoiseen liiketulokseen.

Yhtiön tämänhetkisten arvioiden mukaan liikevaihto sekä kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna laskevat vuonna 2020 yli 70 % vuoteen 2019 verrattuna.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2020 tilinpäätöstiedotteen yhteydessä.

Uusi ohjeistus 18.2.2021:

Jatkuneiden tiukkojen matkustusrajoitusten vuoksi vertailukelpoinen liiketappio tulee olemaan vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä samaa suuruusluokkaa kuin vuoden 2020 toisella, kolmannella ja neljännellä neljänneksellä.

Vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä Finnair jatkaa rajallisen verkoston operoimista, mutta sen jälkeen näkyvyys on edelleen heikko ja kysynnän elpymisen ajoituksesta on useampia skenaarioita, minkä vuoksi yhtiö ei anna ohjeistusta koko vuoden 2021 liikevaihdosta.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2021 ensimmäisen neljänneksen osavuosikatsauksen yhteydessä.

Vaihtoehtoiset tunnusluvut

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + 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.
Liikevaihto kiintein valuuttakurssein	Liikevaihto + Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liiketuloksen kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin ja RASK kiintein valuuttakurssein laskennassa. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Liiketoiminnan muut tuotot + Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut + Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein ja hinnoin	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liiketuloksen kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin ja CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin laskennassa. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Liikevaihto kiintein valuuttakurssein + Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan vertailukelpoisesta liiketuloksesta. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
RASK kiintein valuuttakurssein	Liikevaihto kiintein valuuttakurssein / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkötuotoista. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Yksikkökustannus (CASK) kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan yksikkökustannuksista. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liiketulos + Poistot ja arvonalentumiset	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.

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
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.
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, poistoja ja arvonalentumisia.
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.

Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

Milj. euroa	2020	2019
Liiketulos	**-464,5**	**160,0**
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-12,2	1,4
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvät arvon muutokset	0,2	-1,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-0,8	-0,2
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset	-132,8	
Uudelleenjärjestelykulut	14,9	3,0
Vertailukelpoinen liiketulos	**-595,3**	**162,8**

Vertailukelpoinen liiketulos, RASK ja CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin

Milj. euroa, ellei toisin ilmoitettu	2020	2019
Liikevaihto	829,2	3 097,7
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein	-0,8	-14,8
Liikevaihto kiintein valuuttakurssein	828,4	3 082,9
Liiketoiminnan muut tuotot	48,4	56,4
Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut	-1 472,9	-2 991,3
Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein ja hinnoin	37,2	57,7
Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-1 387,3	-2 877,2
Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	**-558,9**	**205,7**
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	12 937	47 188
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	**6,40**	**6,53**
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	**10,72**	**6,10**

Omavaraisuusaste

Milj. euroa, ellei toisin ilmoitettu	2020	2019
Oma pääoma yhteensä	896,6	966,4
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 646,5	3 877,9
Omavaraisuusaste, %	**24,6**	**24,9**

Bruttoinvestoinnit

Milj. euroa	2020	2019
Lisäykset käyttöomaisuudessa	348,3	420,2
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	173,3	29,2
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	-5,7	-5,6
Bruttoinvestoinnit	**515,9**	**443,8**

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

Milj. euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2020	31.12.2019
Vuokrasopimusvelat	1 016,2	1 054,0
Muut korolliset velat	1 162,6	520,8
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	18,8	-1,1
Oikaistut korolliset velat	**2 197,5**	**1 573,7**
Muut rahoitusvarat	-358,3	-800,8
Rahat ja pankkisaamiset	-465,3	-151,9
Kassavarat	**-823,7**	**-952,7**
Korollinen nettovelka	**1 373,8**	**621,0**
Oma pääoma yhteensä	896,6	966,4
Nettovelkaantumisaste, %	**153,2**	**64,3**
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-251,5	488,3
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	**-5,5**	**1,3**

* 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.

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk

Milj. euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2020	31.12.2019
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	-654,4	93,0
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	255,2	83,6
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-26,6	-12,7
Tuotto, edelliset 12 kk	**-425,8**	**163,9**
Oma pääoma yhteensä	896,6	966,4
Vuokrasopimusvelat	1 016,2	1 054,0
Muut korolliset velat	1 162,6	520,8
Sijoitettu pääoma	**3 075,4**	**2 541,1**
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	**2 808,3**	**2 616,8***
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	**-15,2**	**6,3**

* Sijoitettu pääoma oli 2 692,5 miljoonaa euroa 31.12.2018.

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk

Milj. euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2020	31.12.2019
Muut rahoitusvarat	358,3	800,8
Rahat ja pankkisaamiset	465,3	151,9
Kassavarat	**823,7**	**952,7**
Liikevaihto, edelliset 12 kk	829,2	3 097,7
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	**99,3**	**30,8**

Muut tunnusluvut

Liikevaihto ja kannattavuus	
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä kun otetaan huomioon kaikkien laimentavien potentiaalisten osakkeiden osakkeiksi muuttamisesta johtuva laimentava vaikutus
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK)	Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla konsernin liikevaihto tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK).
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield)	Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK)	Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista.
CASK ilman polttoainetta	(Vertailukelpoinen liiketulos - Liikevaihto - Polttoainekulut) / ASK x 100

Liikenne	
Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä × lennetyt kilometrit
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä × lennetyt kilometrit
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä

Operatiivinen laadukkuus	
Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus

Moderni laatulentoyhtiö	
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).
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus	Finnairin omissa suorakanavissa tapahtuvan lippumyynnin osuus kauden kokonaislippumyynnistä. Suorakanavia ovat Finnair.com, Finnair-mobiilisovellus, New Distribution Capability (NDC) -ratkaisut ja Finnair Holidays.

Vastuullisuus	
Lentojen CO_2 päästöt	CO_2 päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta

Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat	
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisen 12 kuukauden aikana verrattuna aktiivisiin työsuhteisiin raportointipäivänä ja omasta pyynnöstä edellisen 12 kuukauden aikana lähteneet työntekijät

Osake	
Oma pääoma/osake	Oma pääoma / Ulkona olevien osakkeiden määrä kauden lopussa
Osinko tuloksesta, %	Osakekohtainen osinko / Osakekohtainen tulos (EPS) x 100
Efektiivinen osinkotuotto, %	Osakekohtainen osinko / Osakkeen hinta tilikauden lopussa x 100
Liiketoiminnan rahavirta/osake	Liiketoiminnan nettorahavirta / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Hinta/voitto-suhde (P/E)	Osakkeen hinta tilikauden lopussa / Osakekohtainen tulos (EPS)

Tilinpäätös

TILINPÄÄTÖS

Miten lukea Finnairin tilinpäätöstä?
Finnair on pyrkinyt helpottamaan tilinpäätöksen lukemista ja parantamaan 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.

! 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 ! -merkistä.

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

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

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

46 Konsernin tuloslaskelma
46 Konsernin laaja tuloslaskelma
47 Konsernin tase
48 Konsernin rahavirtalaskelma
49 Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

50 KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT
50 Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet
50 Konsernin perustiedot
50 Laatimisperusta
50 COVID-19-pandemian vaikutukset konsernitilinpäätökseen
51 Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta
51 Tuloslaskelman ja taseen esittäminen
52 Vaihtoehtoisten tunnuslukujen esittäminen
52 Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät
53 Muutokset laadintaperiaatteissa

53 1 LIIKETULOS
53 1.1 Segmentti-informaatio
53 1.2 Liiketoiminnan tuotot
54 1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain
54 1.2.2 Liikevaihto valuutoissa
55 1.2.3 Myyntiin liittyvät saamiset
55 1.2.4 Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot
55 1.3 Liiketoiminnan kulut
56 1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa
56 1.3.2 Matkustaja- ja maapalvelut
56 1.3.3 Kiinteistö-, IT- ja muut kulut
56 1.3.4 Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat
56 1.3.5 Muut velat
56 1.3.6 Varaukset
57 1.3.7 Vertailukelpoisesta liiketuloksesta oikaistut erät
58 1.3.8 Palkitseminen
58 1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut
61 1.3.8.2 Eläkkeet

62 2 LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
63 2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus
65 2.2 Vuokrasopimukset
67 2.3 Poistot ja arvonalentumiset

69 3 PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
69 3.1 Rahoitustuotot ja -kulut
69 3.2 Rahoitusvarat
70 3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat
70 3.2.2 Rahavarat
70 3.3 Rahoitusvelat
72 3.4 Vastuusitoumukset
72 3.5 Rahoitusriskien hallinta
75 3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu
76 3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus
76 3.8 Johdannaiset
79 3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

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

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

85 6 EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS

94 HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

95 TILINTARKASTUSKERTOMUS

▶ KONSERNIN TULOSLASKELMA

▶ KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Konsernin tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2020	2019
Liikevaihto	1.1, 1.2	**829,2**	**3 097,7**
Liiketoiminnan muut tuotot		48,4	56,4
Liiketoiminnan kulut			
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	1.3.8	-283,5	-534,7
Polttoainekulut		-232,7	-687,3
Kapasiteettivuokrat		-89,3	-130,2
Lentokaluston huoltokulut		-104,7	-201,2
Liikennöimismaksut		-112,4	-331,3
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-28,2	-172,1
Matkustaja- ja maapalvelut	1.3.2	-168,6	-476,7
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	1.3.3	-109,7	-132,4
Vertailukelpoinen EBITDA		**-251,5**	**488,3**
Poistot ja arvonalentumiset	2.3	-343,8	-325,4
Vertailukelpoinen liiketulos		**-595,3**	**162,8**
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	1.3.7	12,2	-1,4
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	1.3.7	-0,2	1,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	1.3.7	0,8	0,2
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset	1.3.7, 1.3.8.2	132,8	
Uudelleenjärjestelykulut	1.3.7	-14,9	-3,0
Liiketulos		**-464,5**	**160,0**
Rahoitustuotot	3.1	38,7	4,8
Rahoituskulut	3.1	-255,2	-83,6
Kurssivoitot ja -tappiot	3.1	26,6	12,7
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	4.4		-0,9
Tulos ennen veroja		**-654,4**	**93,0**
Tuloverot	5.1	131,1	-18,4
Kauden tulos		**-523,2**	**74,5**
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		-523,2	74,5
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa			
Laimentamaton osakekohtainen tulos	3.9	-0,51	0,09
Laimennettu osakekohtainen tulos	3.9	-0,51	0,09

Konsernin laaja tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2020	2019
Kauden tulos		**-523,2**	**74,5**
Muut laajan tuloksen erät			
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi			
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos		-29,9	75,8
Muuntoerot		-0,7	
Verovaikutus		6,0	-15,2
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi			
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	1.3.8.2	-13,1	-50,2
Verovaikutus		2,6	10,0
Muut laajan tuloksen erät yhteensä		**-35,1**	**20,5**
Kauden laaja tulos		**-558,4**	**95,0**
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		-558,4	95,0

Konsernin liikevaihto laski 73,2 % edellisvuodesta
Vuoteen 2020 vaikutti voimakkaasti COVID-19-pandemia, joka johti merkittävään kysynnän ja matkustajatuottojen laskuun. Liikevaihdon voimakas lasku näkyy myös negatiivisessa -464,5 miljoonan euron suuruisessa liiketuloksessa. Liiketulokseen sisältyy etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen muutoksiin liittyvä positiivinen 132,8 miljoonan euron suuruinen kertaluonteinen erä. Vähentynyt lentäminen laski merkittävästi myös polttoaineen kulutusta aiemmin ennakoidusta, mistä syystä Finnair lopetti suojauslaskennan soveltamisen valtaosaan polttoaine- ja valuuttasuojistaan. Puretuista polttoaine- ja valuuttasuojista johtuva 135,8 miljoonan euron suuruinen nettokustannusvaikutus on kirjattu erään rahoituskulut.

= Kohokohdat

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Konsernin tase

Milj. euroa	Liite	2020	2019
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Laivasto	2.1	1 440,3	1 533,3
Käyttöoikeuslaivasto	2.2	772,5	736,4
Laivasto yhteensä		2 212,7	2 269,7
Muu käyttöomaisuus	2.1	185,3	178,4
Muu käyttöoikeusomaisuus	2.2	145,0	141,1
Muu käyttöomaisuus yhteensä		330,2	319,5
Eläkesaamiset	1.3.8.2	31,8	
Muut pitkäaikaiset varat		25,1	39,5
Laskennalliset verosaamiset	5.1	84,8	
Pitkäaikaiset varat yhteensä		**2 684,7**	**2 628,7**
Lyhytaikaiset varat			
Myyntiin liittyvät saamiset	1.2.3	57,5	160,6
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat	1.3.4	68,1	80,2
Johdannaisinstrumentit	3.8	12,4	55,7
Muut rahoitusvarat	3.2.1	358,3	800,8
Rahat ja pankkisaamiset	3.2.2	465,3	151,9
Lyhytaikaiset varat yhteensä		**961,8**	**1 249,2**
Varat yhteensä		**3 646,5**	**3 877,9**

Milj. euroa	Liite	2020	2019
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Muu oma pääoma		821,2	890,9
Oma pääoma yhteensä		**896,6**	**966,4**
Pitkäaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	2.2, 3.3	880,6	913,6
Muut korolliset velat	3.3	1 111,0	477,3
Eläkevelvoitteet	1.3.8.2	1,5	77,1
Varaukset ja muut velat	1.3.6	161,1	156,9
Laskennalliset verovelat	5.1		64,3
Pitkäaikaiset velat yhteensä		**2 154,2**	**1 689,1**
Lyhytaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	2.2, 3.3	135,6	140,4
Muut korolliset velat	3.3	51,5	43,5
Varaukset	1.3.6	20,0	17,2
Ostovelat		24,8	84,7
Johdannaisinstrumentit	3.8	99,7	38,9
Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	1.2.4	133,6	552,7
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	1.3.8.1	70,7	119,4
Muut velat	1.3.5	59,8	225,7
Lyhytaikaiset velat yhteensä		**595,7**	**1 222,4**
Velat yhteensä		**2 749,9**	**2 911,5**
Oma pääoma ja velat yhteensä		**3 646,5**	**3 877,9**

Rahoitusasema ja oma pääoma pysyivät vahvoina jälleenrahoitusohjelman ansiosta
Finnairin oma pääoma ja kassavarat pysyivät vahvoina COVID-19-pandemian yli selviämiseen tähtäävän jälleenrahoitusohjelman ansiosta. Jälleenrahoitusohjelmaan sisältyi oman pääoman määrän vahvistaminen osakeannin avulla, uuden korollisen velan nostaminen, kaksi A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyä sekä yksi A350-lentokoneeseen saatu vientiluottotuki. Konsernin lyhytaikaiset velat laskivat tilikaudella merkittävästi lentojen peruuntumisista johtuvien asiakkailta saatujen etukäteismaksujen palautusten takia.

Eläkesäätiön ehtoihin tehdyjen muutosten ja lentäjien varhaiseläkkeelle siirtymistä koskevien ilmoitusten kauden aikainen nettovaikutus johti eläkevelan merkittävään vähenemiseen ja konserni kirjasi kyseisiin eläkejärjestelyihin liittyen eläkesaamisen. Lisäksi Finnair kirjasi kaudella laskennallisen verosaamisen, johtuen COVID-19-pandemian aiheuttamista tilikauden aikaisista merkittävistä tappioista.

= Kohokohdat

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

▶ KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Konsernin rahavirtalaskelma

Milj. euroa	2020	2019
Liiketoiminnan rahavirta		
Tulos ennen veroja	-654,4	93,0
Poistot ja arvonalentumiset	343,8	325,4
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-130,8	2,8
Rahoitustuotot ja -kulut	189,9	66,1
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista		0,9
Vertailukelpoinen EBITDA	-251,5	488,3
Varausten muutos	0,8	29,5
Työsuhde-etuudet	12,0	10,6
Muut oikaisut	0,6	1,5
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	**13,4**	**41,5**
Myynti- ja muiden saamisten muutos	112,3	33,4
Vaihto-omaisuuden muutos	4,6	-2,2
Osto- ja muiden velkojen muutos	-672,0	46,9
Käyttöpääoman muutos	**-555,2**	**78,1**
Maksetut rahoituskulut, netto	-243,4	-31,5
Maksetut tuloverot	-6,4	-11,9
Liiketoiminnan nettorahavirta	**-1 043,1**	**564,5**
Investointien rahavirta		
Investoinnit laivastoon	-300,7	-453,1
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-24,7	-25,2
Laivaston ja muun käyttöomaisuuden myynti	221,1	1,3
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	16,1	16,3
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	439,9	-53,4
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	0,8
Investointien nettorahavirta	**351,6**	**-513,2**
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen nostot	872,8	
Lainojen takaisinmaksut	-218,0	-42,0
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-134,9	-132,2
Osakeanti	511,7	
Osakeantikulut	-11,1	
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut	-200,0	
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot	200,0	
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-18,5	-15,8
Omien osakkeiden hankinnat		-0,5
Maksetut osingot		-35,0
Rahoituksen nettorahavirta	**1 001,9**	**-225,4**

Milj. euroa	2020	2019
Rahavirtojen muutos	**310,5**	**-174,1**
Rahavarat tilikauden alussa	481,7	655,8
Rahavirtojen muutos	310,5	-174,1
Rahavarat kauden lopussa*	**792,2**	**481,7**

*** Rahavarat**

Milj. euroa	2020	2019
Muut rahoitusvarat	358,3	800,8
Rahat ja pankkisaamiset	465,3	151,9
Kassavarat	**823,7**	**952,7**
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-31,5	-470,9
Rahavarat	**792,2**	**481,7**

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

Konsernin maksuvalmius säilyi vahvana jälleenrahoitustoimenpiteiden ansiosta
COVID-19-pandemialla oli huomattava negatiivinen vaikutus Finnairin liiketoiminnan nettorahavirtaan vuonna 2020. Liiketoiminnan nettorahavirta kääntyi negatiiviseksi erityisesti tappiollisen tuloksen ja lentojen peruutuksista johtuvien asiakasmaksujen palautusten vuoksi. Konsernin rahavarat pysyivät kuitenkin korkealla tasolla jälleenrahoitustoimenpiteiden ansiosta, joiden vaikutus näkyy positiivisessa rahoituksen nettorahavirrassa ja laivaston ja muun käyttöomaisuuden myynneissä.

= Kohokohdat

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

▶ **LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA**

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

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	Oman pääoman ehtoinen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2020	**75,4**	**168,1**	**-6,7**	**256,1**	**275,2**	**198,2**	**966,4**
Kauden tulos					-523,2		-523,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-23,9				-23,9
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-10,5				-10,5
Muuntoerot			-0,7				-0,7
Kauden laaja tulos			**-35,1**		**-523,2**		**-558,4**
Osakeanti				511,7			511,7
Osakeantikulut				-8,8			-8,8
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot						200,0	200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut						-200,0	-200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-14,6	-0,2	-14,8
Osakeperusteiset maksut				0,6			0,6
Oma pääoma 31.12.2020	**75,4**	**168,1**	**-41,8**	**759,5**	**-262,6**	**198,0**	**896,6**

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

Omavaraisuusaste 24,6 % (24,9 %)
COVID-19-pandemian vaikutus konsernin tilikauden tulokseen ja omaan pääomaan oli merkittävä. Oma pääoma laski 896,6 miljoonaan euroon edellisvuoden tasosta (966,4), johon vaikutti erityisesti tilikauden tappio -523,2 miljoonaa euroa (74,5). Osana jälleenrahoitussuunnitelmaansa konserni saattoi tilikauden aikana päätökseen osakeannin, minkä ansiosta se pystyi kuitenkin säilyttämään vahvan oman pääoman tason myös vuoden 2020 lopussa. Osakeannin vaikutus omaan pääomaan oli yhteensä 502,9 miljoonaa euroa. Taulukossa näkyvä oman pääoman ehtoisten lainojen nostot ja takaisinmaksut liittyvät konsernin aiemman hybridijoukkovelkakirjan uudelleenrahoitukseen. Tilikaudella 2020 pidetyn yhtiökokouksen päätöksen mukaisesti vuodelta 2019 ei maksettu osinkoa (35,0) pandemian aiheuttaman poikkeuksellisen tilanteen takia.

Finnair suojautuu lentopetrolin hintavaihteluilta termiinisopimuksilla ja optioilla riskienhallintapolitiikkansa mukaisesti, joka on kuvattu liitteessä 3.5 Rahoitusriskien hallinta. Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos oli -23,9 miljoonaa (60,7). Lentopetrolin hinta oli vuoden 2020 lopussa matalammalla tasolla kuin vuoden 2019 lopussa, mikä johti osaltaan negatiiviseen suojausinstrumenttien käyvän arvon muutokseen. Muutokset käyvän arvon rahaston ja muiden laajan tuloksen erissä on kuvattu yksityiskohtaisemmin liitetiedossa 3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot.

= Kohokohdat

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet

Miten Finnairin laadintaperiaatteita tulisi lukea?
Laskentaperiaatteiden paremman ymmärryksen saavuttamiseksi Finnair kuvaa laadintaperiaatteet siihen liittyvän liitetiedon yhteydessä. Yleinen laadintaperusta on kerrottu osana tätä tilinpäätöksen laadintaperiaatteita koskevaa liitetietoa, kun taas sellaiset laadintaperiaatteet, jotka liittyvät läheisesti johonkin tiettyyn liitetietoon, on esitetty osana kyseistä liitetietoa. Laadintaperiaatteissa keskitytään kuvaamaan konsernin vallitsevasta IFRS-säännöstöstä muodostamat ja soveltamat laadintaperiaatteet, eikä standardin tekstiä ole toistettu, ellei Finnair ole katsonut sitä liitetiedon sisällön ymmärtämisen kannalta tärkeäksi. Alla olevassa taulukossa on esitetty, minkä liitetiedon yhteydessä mikäkin laadintaperiaate on esitetty ja mihin IFRS-standardiin periaate ensisijaisesti perustuu.

Laadintaperiaate	Liitetieto	Nro	IFRS
Segmenttiraportointi	Segmentti-informaatio	1.1	IFRS 8
Tuloutus, liiketoiminnan muut tuotot ja myyntisaamiset	Liiketoiminnan tuotot	1.2	IFRS 15, IFRS 9, IFRS 7
Varaukset ja ehdolliset velat	Varaukset	1.3.6	IAS 37
Työsuhde-etuudet ja osakeperusteiset maksut	Palkitseminen	1.3.8	IAS 19, IFRS 2
Eläkkeet	Eläkkeet	1.3.8.2	IAS 19
Aineelliset ja aineettomat käyttöomaisuushyödykkeet	Laivasto ja muu käyttöomaisuus	2.1	IAS 16, IAS 36, IAS 38
Vuokrasopimukset	Vuokrasopimukset	2.2	IFRS 16
Omaisuuserien arvonalentuminen	Poistot ja arvonalentumiset	2.3	IAS 36
Korkotuotot ja -kulut	Rahoitustuotot ja -kulut	3.1	IFRS 7, IAS 32
Rahoitusvarat ja rahoitusvarojen arvonalentuminen	Rahoitusvarat	3.2	IFRS 9, IFRS 7
Rahavarat	Rahoitusvarat	3.2	IFRS 9, IFRS 7
Rahoitusvelat	Rahoitusvelat	3.3	IFRS 9, IFRS 7
Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta	Johdannaiset	3.8	IFRS 9, IFRS 7
Oma pääoma, osinko ja omat osakkeet	Omaa pääomaa koskevat tiedot	3.9	IAS 32, IAS 33
Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet	Tytäryhtiöt	4.2	IFRS 10
Määräysvallattomien omistajien osuus ja liiketoimet määräysvallattomien omistajien kanssa	Tytäryhtiöt	4.2	IFRS 10
Osakkuus- ja yhteisyritykset	Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	4.4	IFRS 11, 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. Emoyritys on listattuna NASDAQ OMX Helsingin pörssissä.

Finnair Oyj:n hallitus on kokouksessaan 17.2.2021 hyväksynyt tämän tilinpäätöksen julkistettavaksi. Suomen osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajilla on mahdollisuus hyväksyä tai hylätä tilinpäätös varsinaisessa yhtiökokouksessa, joka pidetään tilinpäätöksen julkistamisen jälkeen.

Laatimisperusta

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätös 2020 on laadittu Euroopan unionissa hyväksyttyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, IFRS) mukaisesti ja sitä laadittaessa on noudatettu 31.12.2020 voimassaolevia IAS- ja IFRS -standardeja sekä SIC- ja IFRIC -tulkintoja. Konsernitilinpäätöksen liitetiedot ovat myös suomalaisen kirjanpito- ja yhteisölainsäädännön mukaiset. Tilikaudella käyttöön otetut sekä tulevilla kausilla käyttöön otettavien laadintaperiaatteiden muutoksia on kuvattu alempana osioissa Muutokset laadintaperiaatteissa.

Vuoden 2020 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.

COVID-19-pandemian vaikutukset konsernitilinpäätökseen

Vuosi 2020 oli erittäin haastava koko maailmanlaajuiselle lentoliikennetoimialalle, joka kärsi huomattavasti COVID-19-pandemiasta ja viruksen leviämisen jatkumisesta. Lentoyhtiöt, mukaan lukien Finnair, törmäsivät nopeaan kysynnän laskuun vuoden ensimmäisen kvartaalin lopussa valtioiden asettamien tiukkojen matkustusrajoitusten seurauksena ja joutuivat vähentämään kapasiteettiaan merkittävästi. Finnairin tarjotut henkilökilometrit (ASK) laskivat -72,6 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Tarjotut henkilökilometrit (ASK) vuonna 2020 olivat 12 937 milj. km (47 188). Kysynnän nopea lasku vaikutti erittäin haitallisesti Finnairin taloudelliseen tulokseen ja liiketoimintaan, johtaen matkustajamäärien, liikevaihdon ja tuloksen ennennäkemättömään pienenemiseen. Finnairin liikevaihto vuonna 2020 oli 829,2 miljoonaa euroa (3 097,7) samalla kun matkustajamäärät laskivat 76,2 prosentilla 3,5 miljoonaan (14,7). Myyntituottojen lasku johti merkittävän negatiivisen liiketuloksen, -464,5 miljoonaa euroa (160,0), syntymiseen. Vaikka Finnair pystyi merkittävästi vähentämään muuttuvia kustannuksiaan, kauden tulos jäi negatiiviseksi liittyen vuokrakulujen ja poistojen, lentokoneiden huoltokustannusten sekä tiettyjen hallinto-, kiinteistö- ja IT-kustannusten joustamattomuuteen. Lisäksi polttoainesuojausten kirjaamisella muista laajan tuloksen eristä rahoituskuluihin oli merkittävä 135,8 miljoonan euron (0) negatiivinen vaikutus Finnairin tilikauden tulokseen. Toisaalta Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehdyillä sääntömuutoksilla ja lentäjien eläköitymisilmoituksilla oli konsernin tulokseen 132,8 miljoonan euron positiivinen kertaluonteinen vaikutus. Tilikauden tappio vuonna 2020 oli -523,2 miljoonaa euroa (74,5).

Konsernin pitkäaikaiset velat kasvoivat tilikauden aikana 2 154,2 miljoonaan euroon (1 689.1) johtuen pääosin 600 miljoonan TyEL-takaisinlainan sekä reilun 100 miljoonan euron suuruisen vientiluoton nostamisen johdosta. Lainat ovat osa Finnairin COVID-19-pandemian seurauksena toteutettua jälleenrahoitussuunnitelmaa. Edellä mainittujen eläkesäätiön sääntömuutosten ja lentäjien eläköitymisilmoitusten vaikutus näkyy konsernin eläkevelvoitteiden merkittävänä vähenemisenä. Konsernin lyhytaikaiset velat vastaavasti vähenivät 595,7 miljoonaan euroon (1 222,4) johtuen suurelta osin ennakkoon saatujen lentolipputulojen takaisinmaksuista asiakkaille. Lippuhintojen palautukset kasvoivat, kun Finnair joutui perumaan lentojaan koronapandemian seurauksena. Finnair palautti asiakkailleen vuoden aikana yhteensä 464 miljoonaa euroa. Finnair kirjasi konsernitilinpäätökseensä 84,8 miljoonan euron suuruisen verosaamisen (verovelka -64,3) tilikaudella syntyneiden tappioiden seurauksena. Merkittävistä tappioista huolimatta konserni onnistui säilyttämään oman pääoman 896,6 miljoonassa eurossa (966,4) heinäkuussa 2020 loppuun saatetun osakeannin johdosta. Konsernin oma pääoma kasvoi osakeannin seurauksena 502,9 miljoonaa euroa.

Myyntituottojen äkillinen lasku ja lippuhintojen palautukset johtivat merkittävään liiketoiminnan kassavirran laskuun vuoden aikana. Liiketoiminnan kassavirta pieneni -1 043,1 miljoonaan euroon (564.5). Konsernin rahavarat tilikauden lopussa olivat kuitenkin 792,2 miljoonaa euroa (481,7) johtuen merkittävästä 1 001,9 miljoonan euron positiivisesta rahoituksen kassavirrasta (-225,4), joka kertyi tilikauden aikana toteutuneista rahoitustransaktioista. Mainitun TyEL-takaisinlainan ja toteutuneen osakeannin lisäksi kassan vahvistamiseen vaikuttivat kolme A350-lentokoneisiin liittyvää lentokonerahoitusjärjestelyä sekä 200 miljoonan euron hybridilainan uudelleenrahoitus.

Tarkempia tietoja konsernitilinpäätöksen lukujen kehittymisestä esitetään seuraavia eriä koskevissa liitetiedoissa: liikevaihto ja liiketoiminnan kulut (liitet. 1.2 ja 1.3), myynnin siirtovelat ja saadut ennakot (liitet. 1.2.4), eläkkeet (liitet. 1.3.8.2), lentokonerahoitusjärjestelyt (liitet. 2.1, 2.2 ja 3.3), johdannaiset ja polttoainesuojaukset (liitet. 3.1 ja 3.8), vieraan ja oman pääoman muutokset (liitet. 3.3. ja 3.9) sekä tuloverot (liitet. 5.1).

COVID-19-pandemia on vaikuttanut myös tilinpäätöksessä käytettyihin kriittisiin tilinpäätösarvioihin ja epävarmuustekijöihin. Näitä on esitelty tarkemmin jäljempänä kohdassa Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta

Konsernin tilinpäätös on laadittu perustuen oletukseen konsernin toiminnan jatkuvuudesta. Finnairin hallitus on arvioinut yhtiön kykyä jatkaa toimintaansa perustuen konsernin kykyyn täyttää velvoitteensa vähintään 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen julkistamisesta. Hallituksen arvio yhtiön toiminnan jatkuvuudesta perustuu hallituksen hyväksymään viimeisimpään kolmen vuoden liiketoimintasuunnitelmaan. Johtuen taloudellisessa toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta tilanteesta ja COVID-19-pandemian lopullisen keston ja vaikutusten ennustamisen vaikeudesta, hallitus on tarkastellut vaihtoehtoisia johdon laatimia ennusteskenaarioita, jotka kattavat 36 kuukauden ajanjakson tammikuusta 2021 joulukuuhun 2023 asti. Ennusteskenaariot eroavat toisistaan heijastelemalla erilaisia arvioita liiketoiminnan elpymisen alkamisajankohdasta. Finnair kykenee täyttämään velvoitteensa vähintään 12 kk ajan tilinpäätöksen julkistamisesta kaikissa kolmessa skenaariossa.

Skenaariot eroavat toisistaan pääasiassa kysynnän elpymisajankohdan sekä yksikkötuottojen ja asiakaskysynnän kehityksen suhteen. Optimistisessa skenaariossa kysynnän elpymisen odotetaan alkavan merkittävissä määrin kesäkuussa 2021 ja heinäkuussa 2021 Finnairin odotetaan operoivan noin 60% kapasiteetilla (tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna) vuoteen 2019 verrattuna. Peruskenaariossa, jota pidetään kolmesta skenaariosta kaikkein todennäköisimpänä, lentojen kysynnän odotetaan alkavan elpyä merkittävissä määrin elokuussa 2021 ja kapasiteetin olevan syyskuussa 2021 noin 70% vuoden 2019 tasosta. Viimeisimmässä, pessimistisessä skenaariossa kysynnän elpymisen uskotaan alkavan merkittävissä määrin lokakuussa 2021 ja kapasiteetin jäävän jonkin verran alle 80% vuoden 2019 tasosta marraskuussa 2021. Kaikissa skenaarioissa, liiketoiminnan odotetaan palaavan vuoden 2019 toiminnan kaltaiselle operatiiviselle tasolle (tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna) vuoden 2023 aikana. Johdon laatimat ennusteskenaariot perustuvat arvioituun matkustajakysynnän ja kapasiteetin kehitykseen, jotka riippuvat rokotusohjelmien toteutumisesta, matkustusrajoitusten poistamisesta sekä rokotuspassin maailmanlaajuisesta hyväksynnästä. Kaikissa skenaarioissa arvioidaan, että yksikkötuotto (RASK) pysyy vuoden 2019 tason alapuolella koko liiketoimintasuunnitelman kattaman kauden ajan matalampien matkustajamäärien ja pienemmän liikematkustusosuuden vuoksi. Perusskenaariossa matkustajakäyttöasteen ja siten myöskin yksikkötuoton odotetaan kehittyvän hitaammin kuin optimistisessa skenaariossa, mutta pessimististä skenaariota nopeammin. Samanaikaisesti ennusteskenaarioissa mukana oleva kustannussäästöohjelma johtaa alhaisempiin yksikkökustannuksiin. Lentotoiminnan muuttuvat kulut vaihtelevat arvioidun kapasiteetin mukaan, kun taas lentokoneiden huoltoinvestointien odotetaan pysyvän melko vakiona kaikkien skenaarioiden välillä.

Finnair ryhtyi välittämästi toimiin vuoden 2020 aikana COVID-19-pandemiaan liittyvien vaikutusten lieventämiseksi sopeuttamalla toimintojaan ja tavoittelemalla sekä väliaikaisia että pysyviä kustannussäästöjä. Väliaikaisiin toimenpiteisiin sisältyy työntekijöiden lomauttaminen, menojen rajoittaminen vain pakollisiin ja lakisääteisten vaatimusten noudattamiseen perustuviin eriin sekä laivaston väliaikainen parkkeeraaminen. Tarkoitus on voida sopeuttaa kustannuksia alempaan toimintatasoon siihen asti, kunnes lentojen kysyntä jälleen käynnistyy. Finnair ilmoitti lisäksi 28. lokakuuta 2020 tavoittelevansa 140 miljoonan euron pysyviä kustannussäästöjä (vuoden 2019 tasoon verrattuna) vuoteen 2022 mennessä. Osana mainittua säästöohjelmaa Finnair saattoi tilikauden aikana päätökseen merkittävät yhteistoimintaneuvottelut johtaen noin 600 työpaikan vähentämiseen.

Liiketoiminnan operatiivisten toimenpiteiden lisäksi Finnair ryhtyi heti pandemin puhjettua toimiin riittävän rahoituksen hankkimiseksi ja maksuvalmiutensa turvaamiseksi. Yhtiön toteuttamaan uudelleenrahoitussuunnitelmaan sisältyi mm. 500 miljoonan euron suuruinen osakeanti, 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlaina, aiemman ulkona olevan 200 miljoonan euron arvoisen hybridijoukkovelkakirjan uudelleenrahoitus, kolme A350-lentokoneisiin liittyvää rahoitusjärjestelyä sekä tulevien lentokonetoimitusten aikataulun siirtäminen myöhemmäksi.

Edellä mainituista toimista johtuen, Finnairin rahavarat pysyivät korkealla tasolla ja olivat vuoden 2020 lopussa 792,2 miljoonaa euroa (481,7). Konsernin kassavarat sisältäen myös muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk) olivat kauden lopussa yhteensä 823,7 miljoonaa euroa (952,7). Konsernin johto ja hallitus seuraavat tarkasti konsernin kassatilannetta huomioiden erityisesti nykyisen toimintaympäristön haastavan dynamiikan, joka vaikuttaa negatiivisesti konsernin kassavirtoihin. Finnairin tämän hetkisen arvion (perusskenaario) perusteella nostamattomaan 175 miljoonan euron valmiusluottolimiittiin liittyvien kovenanttiehtojen ennustetaan mahdollisesti rikkoutuvan vuoden 2021 toisen neljänneksen aikana. Valmiusluottolimiitti ei ole tilinpäätöksen laatimishetkellä käytössä eikä Finnairin rahoitus toiminnan jatkuvuuden arviointijakson aikana ole riippuvainen valmiusluottolimiitin olemassaolosta. Finnair suunnittelee aloittavansa neuvottelut syndikaattipankkien kanssa finanssikovenantin lievennyksistä. Konsernin velkojen maturiteettirakenne on esitetty liitetiedossa 3.3. ja lisätietoa kovenanteista, suojauspolitiikan muutoksista ja likviditeettiriskien hallinnasta annetaan liitetiedoissa 3.4, 3.5 ja 3.8.

Merkittävimmät tunnistetut epävarmuudet johdon ennusteissa liittyvät COVID-19-pandemian kestoon ja asiakaskysynnän palautumisen ajoittumiseen, joiden kulkua ei voida tietää varmuudella vielä tilinpäätöshetkellä ja jotka riippuvat rokotusohjelmien ajoittumisesta ja tehokkuudesta, hyväksyttävästä rokotuspassista, matkustusrajoitusten poistoista sekä kiristyvästä kilpailusta. Nämä seikat eivät ole Finnairin johdon vaikutusvallassa. Finnairin johto on joutunut käyttämään ennusteita laatiessaan erityistä harkintaa liittyen COVID-19-pandemian kestoon sekä tekemään arvoita rokoteohjelmien tehokkuudesta ja toteutumisaikataulusta sekä lentomatkustuskysynnän elpymisen ajoittumisesta ja nopeudesta. Näihin tekijöihin taas vaikuttavat voimakkaasti eri maiden hallitusten toimet ja aika, joka kuluu pandemian hallintaan saamiseen.

Finnairin johdolla on kuitenkin käytettävissään muita vaikutusvallassaan olevia mitigointitoimenpiteitä, joiden avulla se uskoo kykenevänsä suoriutumaan velvoitteistaan vähintään seuraavan 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen julkistamisesta edellä mainituista epävarmuustekijöistä huolimatta. Näitä ovat, edellä mainitun 140 miljoonan euron vuosittaisen säästöohjelman lisäksi, Finnairin johdon suunnitelmat jatkaa aktiivista lisärahoitus- ja kustannussopeutusmahdollisuuksien tavoittelemista, käyttöpääoma- ja huoltoinvestointien lykkäämistä sekä rakenteellisten uudistusten ja tilapäisten kustannussäästöjen jatkamista sisältäen muun muuassa henkilöstön lomautuksia.

Lisäksi riittävän rahoituksen ja maksuvalmiuden turvaamiseksi sekä rahoitusasemansa vahvistamiseksi Finnair on 16. joulukuuta 2020 ilmoittanut valmistelevansa yhdessä Suomen valtion kanssa rahoitusjärjestelyä, jossa valtio myöntäisi Finnairille vakuudettoman, enintään 400 miljoonan euron hybridilainan. Finnair odottaa rahoitusjärjestelyn toteutuvan vuoden 2021 ensimmäisen neljänneksen aikana. Lopullisen päätöksen mahdollisesta rahoitusjärjestelystä tekee valtioneuvoston yleisistunto. Hybridilainan myöntäminen edellyttää vielä EU-komission hyväksyntää. Tämän lisäksi Finnair suunnittelee maaliskuussa 2022 erääntyvän 200 miljoonan euron suuruisen vakuudettoman joukkovelkakirjan uudelleenrahoitusta.

Huomioiden edellä mainitut olosuhteet ja epävarmuustekijät sekä yhtiön toimesta toteutetut ja suunnitellut toimenpiteet COVID-19-tilanteen lieventämiseksi, yhtiön hallitus on tullut siihen johtopäätökseen, ettei arvio anna merkittävää aihetta epäillä yhtiön toiminnan jatkuvuutta, eikä näin ollen ole perusteltua poiketa sen aikaisemmasta arviosta, jonka mukaan tilinpäätökset laaditaan perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta. Johtopäätös perustuu konsernitilinpäätöksen julkistamispäivänä käytettävissä oleviin tietoihin ja niiden perusteella suoritettuun arvioon, joiden perusteella oletetaan, että yhtiö onnistuu toteuttamaan sopeutettua liiketoimintaansa tämänhetkisen suunnitelman mukaisesti ja varmistamaan rahoituksen riittävyyden vähintään 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen julkistamisesta. Finnairin johto ja hallitus ovat tarkastelleet myös tilinpäätöspäivän jälkeisiä tapahtumia ja tulleet siihen johtopäätökseen, ettei näillä ole olennaista vaikutusta hallituksen hyväksymiin ennusteskenaarioihin tai konsernin liiketoiminnan jatkuvuuden arviointiin.

Huolimatta yhtiön toteuttamista toimenpiteistä, vähentynyt lentomatkojen kysyntä tulee edelleen vaikuttamaan tuleviin kuukausiin merkittävästi, johtaen alhaiseen liikevaihtoon ja heikompaan taloudelliseen tulokseen ja jatkuen ajanjakson ajan, jonka kestoa ei voida tällä hetkellä varmuudella arvioida. Mikäli tulevaisuuden tapahtumat tai olosuhteet johtaisivat siihen, että konserni ei pysty jatkamaan toimintaansa johdon nykyisen arvion mukaisesti, jatkuvuuden periaatteen käyttäminen voi osoittautua perusteettomaksi ja konsernin kirjanpitoarvot sekä varojen ja velkojen luokittelu olisi mukautettava vastaavasti.

Tuloslaskelman ja taseen esittäminen

IAS 1 Tilinpäätöksen esittäminen -standardi ei määrittele liiketuloksen käsitettä. 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 lentokaluston vuokrakulut ja poistot. Kurssierot ja johdannaisten realisoituneet käypien arvojen muutokset sisältyvät liiketulokseen, mikäli ne syntyvät liiketoimintaan liittyvistä eristä. Muuten ne on kirjattu rahoituseriin. Liiketulokseen ei sisällytetä rahoituseriin liittyviä tuottoja ja kuluja, osuutta osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista ja tuloveroihin liittyviä eriä.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

! = Kriittiset tilinpäätösarviot

Tuloslaskelmassa esitetään liiketuloksen ohella vertailukelpoinen liiketulos ja vertailukelpoinen EBITDA, joiden katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoiseen liiketulokseen ei lasketa mukaan omaisuuden myyntivoittoja tai -tappioita, huoltovarauksen valuuttakurssimuutoksista johtuvia realisoitumattomia vaikutuksia, johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia, etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen muutoksiin liittyvää kertaluonteista erää ja järjestelykuluja. Sen peruste on selitetty tarkemmin liitteessä 1.3.7 Vertailukelpoisesta liiketuloksesta oikaistut erät. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liiketuloksen kehitystä ilman pääomakuluja, eikä siihen tämän vuoksi sisällytetä poistoja.

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.

Vaihtoehtoisten tunnuslukujen esittäminen

Finnair käyttää Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja vaihtoehtoisia tunnuslukuja kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä antaakseen vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnastaan sekä mahdollistaakseen paremman vertailtavuuden toimialan yhtiöiden välillä. Vaihtoehtoiset tunnusluvut eivät korvaa IFRS:n mukaisia tunnuslukuja. Finnairin pääasialliset vaihtoehtoiset tunnusluvut ovat vertailukelpoinen liiketulos ja EBITDA (määritelty yllä). Vertailukelpoinen liiketulos on eritelty liitteessä 1.3.7 Vertailukelpoisesta liiketuloksesta oikaistut erät.

Finnair noudattaa johdonmukaisuutta jättäessään vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät vertailukelpoisen liiketuloksen ulkopuolelle. Pääperiaatteet on kuvattu yllä kohdassa Tuloslaskelman ja taseen esittäminen ja tarkemmin liitetiedossa 1.3.7. Vertailukelpoisesta liiketuloksesta oikaistut erät.

Tunnuslukujen laskentakaavat on myös määritelty Hallituksen toimintakertomuksessa, kohdassa Tunnuslukujen laskentakaavat.

Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät

Tilinpäätöksen laatiminen IFRS-standardien mukaisesti edellyttää konsernin johdolta tiettyjä arvioita ja oletuksia sekä harkinnan käyttöä laadintaperiaatteiden soveltamisessa, jotka vaikuttavat taseen varoihin ja velkoihin sekä tuottojen ja kulujen määriin raportointikaudella. IFRS-standardien soveltamisen yhteydessä joudutaan tekemään tulevaisuutta koskevia arvioita ja oletuksia, joiden lopputulemat voivat poiketa tehdyistä arvioista ja oletuksista. Lisäksi tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden soveltamisessa tarvitaan johdon harkintaa erityisesti silloin, kun IFRS-standardit sallivat vaihtoehtoisia kirjaamis-, arvostamis- ja esittämistapoja. 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 korjataan.

Meneillään oleva COVID-19-pandemia on lisännyt merkittävästi talouden lähi- ja pitkän aikavälin kehitykseen sekä Finnairin tulevaisuuden toimintaympäristöön liittyvää epävarmuutta. Huolimatta eri valtioiden mittavista toimista viruksen torjumiseksi, on vaikea ennustaa, kuinka kauan maailmanlaajuisen pandemian hallintaan saaminen kestää. Pandemian keston ja sen vaikutusten ennakoimattomuuden vuoksi sen vaikutus Finnairin tulevaan kannattavuuteen, taloudelliseen asemaan ja kassavirtoihin voi poiketa nykyisistä johdon arvioista ja olettamuksista.

Finnair on vuonna 2020 ottanut käyttöön käyttöarvomallin ensisijaiseksi sisäiseksi arviointimenetelmäkseen käyttöomaisuuserien kerrytettävissä olevan rahamäärän määrittämiseen. Aiemmalla, 31.12.2019 päättyneellä tilikaudella Finnair käytti arvioinnissaan pääasiallisesti käyvän arvon menetelmää. Päätös kerrytettävissä olevan rahamäärän määrittelytavan muutoksesta johtui COVID-19-pandemian oletetusta vaikutuksesta markkinahintojen oikeellisuuteen, johtuen pienemmästä toteutuneiden transaktioiden määrästä sekä yleisen kriisitilanteen vaikutuksesta toteutuneisiin hintoihin.

Finnairin johto on pyrkinyt tilinpäätöspäivän parhaimpaan tietämykseensä perustuen ottamaan COVID-19-pandemian aiheuttaman lisääntyneen epävarmuuden huomioon arvioissaan ja olettamuksissaan, ja valmistellut kolme eri ennusteskenaariota, jotka eroavat toisistaan liiketoiminnan elpymisen alkamisajankohdan suhteen. Nämä ennusteskenaariot on esitelty edellä liitetietojen kohdassa Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta. Ottaakseen lisääntyneen epävarmuuden huomioon myös tilikauden lopun arvonalentumistestauksessaan, Finnair on päättänyt tilinpäätöksen laatimisen yhteydessä soveltaa kassavirtaennusteessaan odotusarvomenetelmää, joka huomioi eri skenaarioihin pohjautuvat kassavirrat sen sijaan, että testaus perustuisi vain yhteen, todennäköisimpään kassavirtaennusteeseen.

Tietoa arvioista ja harkinnasta, jota johto on käyttänyt konsernin noudattamia tilinpäätöksen laadintaperiaatteita soveltaessaan ja joilla on eniten vaikutusta tilinpäätöksessä esitettäviin lukuihin, on esitetty seuraavassa kohdassa Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät.

! Konsernin tilinpäätös on laadittu liiketoiminnan jatkuvuuden periaatteen mukaisesti. Liiketoiminnan jatkuvuuden arviointi pohjautuu pitkälti johdon ennusteisiin tulevista tapahtumista sekä muihin johdon ja hallituksen käytettävissä oleviin tietoihin arviointihetkellä. Näitä koskevat merkittävimmät tunnistetut kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitelty aiemmin tässä kappaleessa liitetietojen kohdassa Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta. Merkittävimmät yksittäisiin tilinpäätösosioihin liittyvät tunnistetut kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitetty sen liitetiedon ja erän yhteydessä, johon se lähinnä liittyy. Alla olevassa taulukossa on esitetty, minkä liitetiedon yhteydessä mikäkin epävarmuustekijä on esitetty. !

Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät	Liitetiedon numero	Liitetiedon nimi
Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä	1.2	Liiketoiminnan tuotot
Lentokaluston huoltovaraukset	1.3.6	Varaukset
Eläkevelvoitteet	1.3.8.2	Eläkkeet
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

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

i = Osion sisältö
L = Laadintaperiaatteet

Muutokset laadintaperiaatteissa

Uudet ja päivitetyt IFRS-standardit sekä IFRIC-tulkinnat
Tilikaudella 2020 voimaan tulleet muutokset IFRS-standardeissa ovat käsittäneet lähinnä muutoksia voimassaoleviin standardeihin, eikä niillä ole ollut olennaista vaikutusta Finnairin konsernitilinpäätökseen.

Muut julkaistut standardit, jotka ovat voimassa 1.1.2021 tai sen jälkeen, sisältävät pääosin muutoksia ja parannuksia nykyisiin standardeihin, joilla ei odoteta olevan olennaista vaikutusta Finnairin konsernitilinpäätökseen.

Muutokset tuloslaskelman, taseen ja rahavirtalaskelman esittämisessä
Finnair on tehnyt muutoksen tuloslaskelmalla esitettyjen henkilöstökulujen esittämistapaan ja muuttanut rivin ’Henkilöstökulut’ kuvaukseksi ’Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut’ tarkoituksenaan selkeämmin kuvata tilin luonnetta ja sisältöä. Muutos esittämistavassa on otettu ensimmäisen kerran käyttöön konsernin 24.7.2020 julkistetussa puolivuosikatsauksessa. Finnair on lisäksi vuoden 2020 tilinpäätöksensä yhteydessä uudelleen nimennyt kaksi konsernin kassavirtalaskelmalla esitettyä riviä paremmin vastaamaan rivien sisällön luonnetta. Rivin ’Käyttöomaisuuden myynti’ kuvaukseksi on muutettu ’Laivaston ja muun käyttöomaisuuden myynti’ ja rivin ’Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos’ on nimetty ’Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)’. Tilinpäätöserien sisältö pysyy sekä kuluvalta että aiemmilta vertailukausilta muuttumattomana eikä muutoksilla ole vaikutusta tilikausien väliseen vertailukelpoisuuteen.

1 Liiketulos

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

1.1 Segmentti-informaatio

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

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

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

Finnair kuljetti tilikauden aikana 3,5 miljoonaa matkustajaa (14,7), mikä oli 76,2 prosenttia vähemmän vuoteen 2019 verrattuna. Matkustajakysynnän merkittävä lasku johtui pitkälti COVID-19-pandemiasta ja sitä seuranneista valtioiden välisistä tiukoista matkustusrajoituksista, joiden avulla viruksen maailmanlaajuista leviämistä on pyritty hillitsemään. Kysynnän raju lasku vuoden ensimmäisen kvartaalin lopussa ja kysynnän pysyminen poikkeuksellisen matalalla tasolla koko tilikauden ajan vaikutti erittäin haitallisesti Finnairin taloudelliseen tulokseen. Matkustajamäärien laskun myötä Finnair on joutunut sopeuttamaan toimintaansa muun muassa leikkaamalla merkittävästi lentokapasiteettiaan ja tavoittelemalla sekä väliaikaisia että pysyviä kustannussäästöjä. Vaikutukset liikevaihtoon ja liiketoiminnan kuluihin sekä niihin liittyviin saamisiin ja velkoihin esitetään tarkemmin seuraavissa liitetiedoissa 1.2 ja 1.3.

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

1.2 Liiketoiminnan tuotot

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

L Tuloutus
Liikevaihtona esitetään myytyjen tuotteiden tai palveluiden saadun tai saatavan vastikkeen perusteella määritetty käypä arvo, josta on vähennetty annetut alennukset ja välilliset verot.

Matkustajatuotot koostuvat lentolippujen myynnistä, ja ne tuloutetaan sillä hetkellä, kun lento liikenneohjelman mukaisesti lennetään. Käyttämättä jääneiden lentolippujen tuloutus perustuu odotusarvoon tuotoista, joita vastaan sen ei tarvitse luovuttaa suoritetta, samassa suhteessa kuin asiakkaat käyttävät lentolippuja.

Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmässä myyntihinta allokoidaan lentolipulle ja pisteille. Finnairin kanta-asiakkaat voivat kerryttää Finnairilta tai yhteistyökumppaneilta ostetuista lennoista ja palveluista Finnair Plus -pisteitä, joilla asiakas voi ostaa niiden palveluja tai tuotteita. Asiakkaan kerryttämät pisteet arvostetaan käypään arvoon, ja kirjataan liikevaihdon vähennykseksi ja velaksi pisteitä kerryttävän tapahtuman (esimerkiksi lento on lennetty) tuloutushetkellä. Käyvän arvon 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.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

L = Laadintaperiaatteet
! = Kriittiset tilinpäätösarviot

Viivästyksistä tai peruutuksista johtuvat korvaukset ovat muuttuvaa kauppahintaa ja ne käsitellään liikevaihdon oikaisueränä.

Lisämyyntituotot koostuvat lentolippuun liitännäisten palveluiden, kuten lisämatkatavaramaksuista ja istumapaikkojen ennakkovarauksista kertyvistä tuotoista sekä erilaisista palvelumaksuista ja lennolla tapahtuvasta tuotemyynnistä. Palvelu tuloutetaan, kun lento liikenneohjelman mukaisesti lennetään, koska niiden ei katsota muodostavan erillistä tuloutusstandardin alaista suoritevelvoitetta. Tuotemyynti tuloutetaan, kun tuote on siirtynyt asiakkaalle.

Rahtituotot tuloutetaan silloin, kun rahti on sopimuksen mukaisesti kuljetettu perille ja luovutettu asiakkaalle.

Matkapalveluiden myynti koostuu erillisiksi suoritevelvoitteiksi katsottavasta lennosta ja hotellista, jotka tuloutetaan palveluita luovutettaessa.

Julkiset avustukset lisääntyivät hieman COVID-19-pandemian vuoksi, mutta ne eivät kokonaisuutena olleet merkittäviä. Avustukset kirjataan liiketoiminnan muihin tuottoihin. L

Myyntisaamiset

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

! Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä

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

Asiakaskäyttäytymisen arvioiminen liittyen pisteiden vanhenemiseen on muuttunut jossain määrin vaikeammaksi COVID-19-pandemian seurauksena, joka on johtanut matkustajalentojen pienempään määrään ja Finnair Plus -jäsenten aktiivisuuden vähentymiseen. Tästä johtuen Finnairilla on vähemmän käytettävissä viimeaikaista tietoa, jota voidaan käyttää arvioiden perusteena ja siten lisää epävarmuuden tasoa oletetusta asiakaskäyttäytymisestä ja pisteiden vanhenemisesta tulevaisuudessa. !

1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

2020

Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdista-maton	Yhteensä	Osuus, % liikevaihdosta tuotteittain
Matkustajatuotot	186,0	26,4	244,6	69,1	1,9	**528,1**	63,7
Lisämyynti	18,5	1,4	9,4	2,4	30,6	**62,3**	7,5
Rahti	145,8	11,1	22,0	0,3	-1,5	**177,7**	21,4
Matkapalvelut	19,0	8,1	33,8	0,5	-0,2	**61,1**	7,4
Yhteensä	**369,3**	**47,0**	**309,8**	**72,4**	**30,8**	**829,2**	
Osuus, % liikevaihdosta liikennealueittain	44,5	5,7	37,4	8,7	3,7		

Liikevaihdon jako liikennealueittain on tehty Finnairin lentokohteiden perusteella.

Matkustajatuotot, lisämyynti ja matkapalveluiden liikevaihto vähentyivät merkittävästi COVID-19-pandemiasta johtuvien matkustusrajoitusten ja kysynnän vähenemisen seurauksena. Rahtiliikevaihto laski vähemmän kuin muut tuotteet suhteellisen vahvana säilyneen rahtilentokysynnän ansiosta. Konsernin kokonaisliikevaihto laski 73,2 prosenttia edellisvuodesta.

Finnair toteutti tilikauden 2020 aikana Suomen valtion ulkoministeriölle kotiutuslentoja matkailijoiden avustamiseksi Suomeen paluussa ja rahtilentoja Huoltovarmuuskeskukselle suojavarusteiden toimittamiseksi Suomeen.

2019

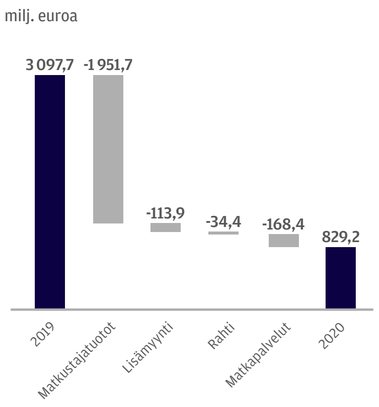
Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdista-maton	Yhteensä	Osuus, % liikevaihdosta tuotteittain
Matkustajatuotot	1 083,6	179,1	997,9	181,4	37,8	**2 479,8**	80,1
Lisämyynti	54,8	11,1	45,1	5,2	60,0	**176,2**	5,7
Rahti	156,8	13,8	32,9	1,3	7,3	**212,1**	6,8
Matkapalvelut	32,9	13,0	183,6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

1.2.2 Liikevaihto valuutoissa

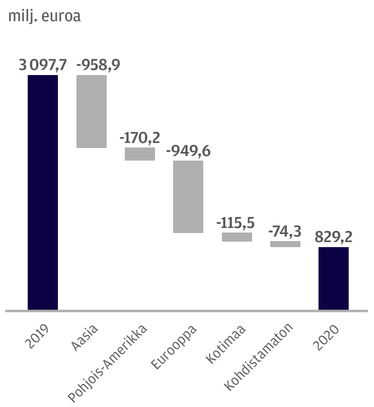
Milj. euroa	2020	2019
EUR	456,0	1 626,5
JPY	61,4	351,4
CNY	50,0	211,4
USD	29,5	147,4
SEK	27,0	101,5
KRW	27,1	80,3
Muut valuutat	178,3	579,1
Yhteensä	**829,2**	**3 097,7**

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

Liikevaihdon kehitys tuotteittain



Liikevaihdon kehitys liikennealueittain



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

i = Osion sisältö

1.2.3 Myyntiin liittyvät saamiset

Milj. euroa	2020	2019
Myyntisaamiset	37,4	108,9
Myynnin siirtosaamiset	20,1	51,8
Yhteensä	**57,5**	**160,6**

Myyntiin liittyvien saamisten lasku tilikauden 2020 aikana on seurausta lentoliikenteen matkustajakysynnän ja liikevaihdon laskusta. Myyntisaamisten ja muiden saamisten käypä arvo ei poikkea olennaisesti tasearvosta.

	2020			2019		
Myyntisaamisten ikäjakauma	Myynti-saamiset, milj. euroa	Luotto-tappion toden-näköisyys, %	Oletettu luottotappio, milj. euroa	Myynti-saamiset, milj. euroa	Luotto-tappion toden-näköisyys, %	Oletettu luottotappio, milj. euroa
Erääntymättömät	33,0	0,3 %	0,1	108,5	0,3 %	0,4
Erääntynyt alle 60 pv	-0,2	0,2 %	0,0	-1,4	1,3 %	0,0
Erääntynyt yli 60 pv	4,6	0,8 %	0,0	1,8	1,4 %	0,0
Yhteensä	**37,4**	**0,3 %**	**0,1**	**108,9**	**0,4 %**	**0,4**

Konserni on kirjannut tilikauden aikana luottotappioita myyntisaamisista sisältäen aiemmin kirjatuista luottotappioista saadut maksut yhteensä 0,0 miljoonaa euroa (0,3). COVID-19-pandemian aiheuttamasta epävarmuudesta huolimatta myyntisaamisiin ei sisälly merkittäviä luottoriskikeskittymiä asiakaskannan hajautumisen vuoksi. Tilinpäätöspäivänä luottoriskille alttiina oleva enimmäismäärä vastaa myyntisaamisten kokonaismäärää. Konserni ei ole vastaanottanut myyntisaamisiin kohdistuvia vakuuksia.

Myyntisaamiset valuutoittain

Milj. euroa	2020	2019
EUR	15,3	48,6
JPY	5,7	9,9
CNY	3,7	5,6
KRW	3,4	3,6
HKD	2,2	4,9
NOK	2,1	3,7
THB	1,9	1,7
USD	1,6	11,3
SEK	0,9	3,7
Muut valuutat	0,7	15,8
Yhteensä	**37,4**	**108,9**

1.2.4 Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot

Milj. euroa	2020	2019
Ennakkoon saadut lentolipputulot	55,7	451,2
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	51,9	43,3
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	3,4	45,4
Muut erät	22,5	12,7
Yhteensä	**133,6**	**552,7**

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

Ennakkoon saadut lentolipputulot ja saadut ennakot valmismatkatuotannosta vähentyivät merkittävästi pandemiasta aiheutuneiden matkustusrajoitusten, kysynnän vähenemisen ja lentojen peruutusten vuoksi. Kaiken kaikkiaan, Finnair palautti asiakkailleen etukäteen saamiaan lentolipputuloja 464 miljoonaa euroa peruutettujen lentojen johdosta. Finnair Plus -kanta-asiakasohjelmaan liittyvät siirtovelat kasvoivat, koska historiallisen asiakaskäyttäytymisen mukaan määritettävä pisteen markkina-arvo nousi hieman ja pisteiden vanhentumisaikaa pidennettiin poikkeusaikana asiakkaiden hyväksi, jotka eivät ole pystyneet hyödyntämään ansaitsemiaan pisteitään normaaliin tapaan COVID-19-pandemian aikana. Muiden erien määrä vastaavasti kasvoi, kun asiakkaille tarjottiin lahjakortteja peruutettujen lentojen korvaukseksi.

1.3 Liiketoiminnan kulut

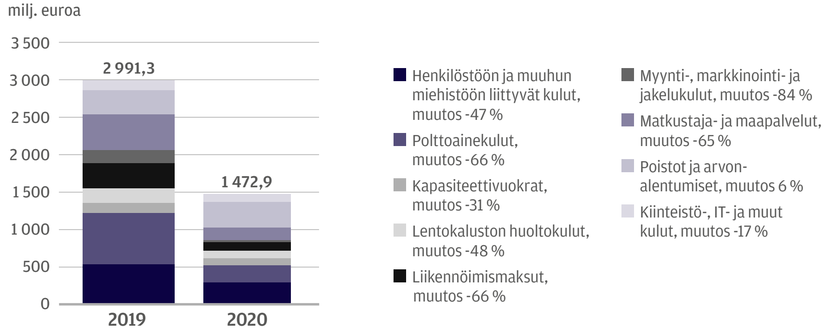
i Liiketoiminnan kuluja käsittelevään liitetietoon on koottu liiketoiminnan kuluihin liittyvien tulos- ja tase-erien liitetiedot, jotta sekä liiketoiminnan luonne että kulujen kokonaiskuva olisi paremmin hahmotettavissa. Huoltokuluihin olennaisesti liittyvät leasingkaluston huoltovaraukset on esitetty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

Finnairin toiminnalliset kulut laskivat selvästi vähemmän kuin liikevaihto, mikä johtui vuokrakulujen ja poistojen, lentokoneiden huoltokustannusten sekä tiettyjen hallinto-, kiinteistö- ja IT-kustannusten joustamattomuudesta. Finnair pystyi vähentämään merkittävästi muuttuvia kustannuksiaan, jotka liittyvät suoraan vähentyneeseen lentämiseen ja operatiivisen toimintatason laskuun.

Finnair on tehnyt merkittäviä kustannussopeutustoimia COVID-19-pandemian Finnairin toiminnalle aiheuttamien vaikutusten vuoksi, kuten henkilöstön laajat lomautukset ja sääntömuutoksia Finnairin eläkesäätiön ehtoihin. Näitä kuvataan tarkemmin liitetiedossa 1.3.8.

Poistot ja arvonalentumiset kasvoivat johtuen pääosin purettuihin lentokoneisiin liittyvistä arvonalentumisista ja kahdesta lentokoneen myynti- ja takaisinvuokraussopimuksesta. Näitä kuvataan tarkemmin liitetiedossa 2.3.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

L = Laadintaperiaatteet

1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa

Milj. euroa	2020	2019
EUR	875,0	1 694,6
USD	510,7	1 073,3
Muut valuutat	87,2	223,4
Yhteensä	**1 472,9**	**2 991,3**

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.3.2 Matkustaja- ja maapalvelut

Milj. euroa	2020	2019
Maapalvelukulut	80,9	206,2
Valmismatkatuotannon kulut	27,8	120,3
Catering-kulut	21,2	74,0
Muut matkustajapalvelut	38,7	76,3
Yhteensä	**168,6**	**476,7**

Matkustaja- ja maapalvelujen kulut laskivat pandemian johdosta hidastuneen liiketoiminnan seurauksena.

1.3.3 Kiinteistö-, IT- ja muut kulut

Milj. euroa	2020	2019
IT-kulut	69,4	75,4
Kiinteistökulut	18,4	22,0
Muut kulut	21,9	35,0
Yhteensä	**109,7**	**132,4**

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

Tilintarkastuspalkkiot

Milj. euroa	2020	2019
Tilintarkastusyhteisö	KPMG	PwC
Tilintarkastuspalkkiot	0,5	0,3
Veroneuvonta	0,1	0,0
Muut palkkiot	0,2	0,2
Yhteensä	**0,8**	**0,5**

KPMG Oy Ab:n tilintarkastuspalkkioihin sisältyi palkkioita tilintarkastuksesta 519 tuhatta euroa ja tilintarkastajan lausunnoista 3 tuhatta euroa. Muut kuin tilintarkastuspalvelut Finnair-konsernin yhtiöille tilikaudella 2020 olivat yhteensä 285 tuhatta euroa. Palvelut koostuivat pääosin pääomamarkkinapalveluista ja työlupapalveluista. Tilintarkastuspalkkioista 205 tuhatta euroa ja muista palkkioista 118 tuhatta euroa liittyivät merkintäoikeusantiin ja uuden hybridilainan liikkeeseen laskuun ja ne kirjattiin suoraan omaan pääomaan.

Tilikaudella 2019 tilintarkastaja oli PricewaterhouseCoopers Oy ja sen muut kuin tilintarkastuspalvelut olivat 128 tuhatta euroa koostuen tilintarkastajan lausunnoista 58 tuhatta euroa ja muista palveluista 70 tuhatta euroa.

1.3.4 Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat

Milj. euroa	2020	2019
Vaihto-omaisuus	22,9	27,4
Saamiset edelleenvuokraussopimuksista	14,2	13,2
Lentokaluston huolto	7,4	4,9
Kapasiteettivuokrasaamiset	7,1	10,0
Korot ja muut rahoituserät	5,3	0,3
Lentopolttoaineet	2,8	4,5
Arvonlisäverosaamiset	0,9	5,0
Muut erät	7,6	14,8
Yhteensä	**68,1**	**80,2**

1.3.5 Muut velat

Milj. euroa	2020	2019
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	15,6	96,9
Korot ja muut rahoituserät	5,8	10,6
Lentokaluston huolto	4,9	6,9
Valmismatkatuotannon velat	1,5	13,7
Tuloverovelat		3,0
Muut erät	31,9	94,5
Yhteensä	**59,8**	**225,7**

Muut velat laskivat pandemian seurauksena merkittävästi, koska se sisältää pitkälti muuttuviin kustannuksiin liittyviä velkoja kuten polttoaineet ja liikennöimismaksut sekä lentokaluston huoltoon ja valmismatkatuotantoon liittyviä eriä, joiden määrä riippuu pitkälti operatiivisen toiminnan tasosta. Rivi muut erät koostuu useista eristä, jotka eivät yksittäisinä ole merkittäviä.

1.3.6 Varaukset

L Varaukset ja ehdolliset velat

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

Konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja niiden moottorit vuokrasopimuksessa sovitun huoltotason mukaisessa kunnossa. Mikäli lentokoneen tai moottorin kunto palautushetkellä poikkeaa sopimuksessa sovitusta palautuskunnosta, Finnairin tulee joko huoltaa kone, jotta se vastaa sovittua kuntoa, tai korvata 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 kurssimuutosten tähden. Realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset kirjataan tuloslaskelman erään lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset.

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. L

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

! 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. COVID-19-pandemian lopulta toteutuva kesto voi vaikuttaa tulevaisuudessa toteutuviin huoltokuluihin, mikä voi johtaa siihen, että toteuma tulevaisuudessa eroaa johdon nykyisistä arvioista. !

Milj. euroa	Lentokaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2020	Lentokaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2019
Varaus kauden alussa	166,3	3,1	169,4	132,2	1,0	133,2
Uudet varaukset	25,4	27,2	52,6	61,6	6,6	68,2
Käytetyt varaukset	-18,3	-6,7	-25,0	-31,7	-5,7	-37,3
Puretut varaukset	-1,3	-10,6	-11,9			
Käyttöoikeus-omaisuuden palautusvaraukset	2,1		2,1	0,1		0,1
Siirrot erien välillä					1,1	1,1
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	0,9		0,9	2,7		2,7
Kurssierot	-12,2		-12,2	1,4		1,4
Yhteensä	**162,8**	**13,0**	**175,8**	**166,3**	**3,1**	**169,4**
Joista pitkäaikaista	153,6	2,2	155,8	151,8	0,4	152,2
Joista lyhytaikaista	9,2	10,8	20,0	14,5	2,7	17,2
Yhteensä	**162,8**	**13,0**	**175,8**	**166,3**	**3,1**	**169,4**

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2032 mennessä. Muut varaukset sisältää pääosin COVID-19-pandemian seurauksena tehtyihin rakennejärjestelyihin liittyviä eriä, joiden odotetaan pääosin purkautuvan vuoden 2021 loppuun mennessä. Lentokaluston huoltovaraukseen liittyvät uudet varaukset ja käytetyt varaukset olivat merkittävästi pienemmät COVID-19-pandemian aikana vähentyneen lentotoiminnan vuoksi. Puretut varaukset muissa varauksissa liittyy pääosin rakennejärjestelyihin, joiden alun perin arvioitiin olevan suuremmat kuin toteutui YT-neuvotteluiden tuloksena.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 161,1 (156,9) miljoonaa euroa sisältää varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 5,2 (4,7) miljoonaa euroa, joka pääosin koostuu saaduista vuokravakuuksista.

1.3.7 Vertailukelpoisesta liiketuloksesta oikaistut erät

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

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

Vertailukelpoiseen liiketulokseen ei myöskään sisällytetä suojauslaskennan ulkopuolisten, suojaustarkoituksessa tehtyjen johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia, koska myös liiketapahtumat, joiden arvon muutoksia vastaan johdannaisilla pyritään suojautumaan, kirjataan vertailukelpoiseen tulokseen vasta liiketapahtuman toteutuessa. Näiden johdannaisten realisoituneiden voittojen ja tappioiden käsittely on kuvattu liitetiedossa 3.8 Johdannaiset.

Näiden lisäksi vertailukelpoisessa liiketuloksessa ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita, tiettyjen etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksia ja uudelleenjärjestelykuluja. Transaktioiden voitot ja tappiot sisältävät myyntivoitot ja -tappiot sekä muut erät, joiden voidaan katsoa liittyvän suoraan omaisuuden myyntiin. Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset sisältävät Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehdyt eläkkeiden indeksikorotuksen poistoon liittyvät sääntömuutokset ja lentäjien tavallista aiempaa eläköitymistä koskevat ilmoitukset. Uudelleenjärjestelykulut sisältävät irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet ja muut kulut, jotka liittyvät suoraan toimintojen uudelleenjärjestelyihin. Alla oleva taulukko kertoo, mihin tuloslaskelman liiketuloksen eriin vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät ovat vaikuttaneet.

	2020			2019		
Milj. euroa	Liiketulos	Vertailu-kelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailu-kelpoinen liiketulos	Liiketulos	Vertailu-kelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailu-kelpoinen liiketulos
Liikevaihto	**829,2**		**829,2**	**3 097,7**		**3 097,7**
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot	0,9	-0,9		0,2	-0,2	
Liiketoiminnan muut tuotot	48,4		48,4	56,4		56,4
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-163,9	-119,7	-283,5	-536,6	1,9	-534,7
Polttoainekulut	-232,8	0,2	-232,7	-686,0	-1,3	-687,3
Kapasiteettivuokrat	-89,3		-89,3	-130,2		-130,2
Lentokaluston huoltokulut	-92,5	-12,2	-104,7	-202,5	1,4	-201,2
Liikennöimismaksut	-112,4		-112,4	-331,3		-331,3
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-28,2		-28,2	-172,1		-172,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-168,6		-168,6	-476,7		-476,7
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntitappiot	-0,1	0,1				
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-111,5	1,8	-109,7	-132,7	0,3	-132,4
EBITDA	**-120,7**	**-130,8**	**-251,5**	**486,2**	**2,1**	**488,3**
Poistot ja arvonalentumiset	-343,8		-343,8	-326,2	0,8	-325,4
Liiketulos	**-464,5**	**-130,8**	**-595,3**	**160,0**	**2,8**	**162,8**

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut sisältävät konsernin tulokseen positiivisesti vaikuttavia eriä yhteensä 119,7 miljoonaa euroa. Ne koostuvat Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehtyjen sääntömuutosten ja lentäjien eläköitymisilmoitusten 132,8 miljoonan euron positiivisesta kertaluonteisesta erästä sekä työsuhteen päättymisen yhteydessä suoritettaviin etuuksiin liittyvistä kuluista, jotka olivat 13,1 miljoonaa euroa. Molemmat erät liittyvät pääosin COVID-19-pandemian vaikutusten seurauksena tehtyihin säästötoimenpiteisiin ja rakenteellisiin muutoksiin.

! = Kriittiset tilinpäätösarviot

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

L = Laadintaperiaatteet

1.3.8 Palkitseminen

1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut

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

Ansaitut, tavoitteiden täyttymistä ja voimassaolevaa työsuhdetta edellyttävät osakeperusteiset palkkiot, jotka sitouttavat työntekijän useammaksi vuodeksi konserniin, jaksotetaan koko oikeuden syntymisjaksolle. Palkkiot kirjataan kokonaisuudessaan omana pääomana maksettavaksi osakeperusteiseksi liiketoimeksi, kun osakkeina tilitettävästä määrästä on vähennetty verot. Palkkiot perustuvat Finnairin osakkeen markkinahintaan niiden myöntämispäivänä ja kirjataan 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 eläkkeelle jäämisaikaa tai kun henkilö suostuu irtisanoutumaan vapaaehtoisesti näitä etuuksia vastaan. Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet kirjataan, kun konserni on todistettavasti sitoutunut lopettamaan nykyisten työntekijöiden työsuhteen yksityiskohtaisen, asianmukaisen suunnitelman mukaisesti ilman peräytymismahdollisuutta. Jos kyseessä on vapaaehtoisen irtisanoutumisen edistämiseksi tehty tarjous, irtisanomisetuus määritetään perustuen niiden henkilöiden lukumäärään, joiden odotetaan hyväksyvän tarjouksen.

Ks. eläkkeisiin liittyvät laadintaperiaatteet liitetiedosta 1.3.8.2 Eläkkeet. L

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut

Milj. euroa	2020	2019
Palkat ja palkkiot	222,4	371,4
Maksupohjaiset järjestelyt	33,9	63,4
Etuuspohjaiset järjestelyt	12,5	11,2
Eläkekulut yhteensä	46,5	74,6
Muut sosiaalikulut	-15,1	16,7
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	**253,8**	**462,7**
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	15,8	42,8
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	6,6	16,2
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	7,3	13,0
Yhteensä	**283,5**	**534,7**
Henkilöstökuluihin liittyvät vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-119,7	1,9
Tuloslaskelman henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut yhteensä	**163,9**	**536,6**

Finnairin henkilöstölleen maksamat kokonaispalkkiot muodostuvat kiinteästä peruspalkasta, lisistä, lyhyen ja pitkän aikavälin kannustimista sekä luontois- ja muista työsuhde-eduista. Tilikauden 2020 lyhytaikaiset kannustimet peruutettiin pandemiasta johtuvien säästötoimenpiteiden vuoksi.

Henkilöstökuluihin liittyvät vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät konsernin tulokseen positiivisesti vaikuttavia eriä yhteensä 119,7 miljoonaa euroa. Ne koostuvat Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehtyjen sääntömuutosten ja lentäjien eläköitymisilmoitusten 132,8 miljoonan euron positiivisesta kertaluonteisesta nettovaikutuksesta sekä työsuhteen päättymisen yhteydessä suoritettaviin etuuksiin liittyvistä kuluista, jotka olivat 13,1 miljoonaa euroa. Nämä erät liittyvät pääosin COVID-19-pandemian vaikutusten seurauksena tehtyihin säästötoimenpiteisiin ja lokakuussa 2020 päättyneitä YT-neuvotteluita seuranneisiin irtisanomisiin.

Tilikaudella 2019 henkilöstökuluihin liittyvät vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisälsivät henkilöstöön liittyviä uudelleenjärjestelykuluja 1,9 miljoonaa euroa. Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut mukaan lukien vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät olivat yhteensä 163,9 miljoonaa euroa (536,6). Kulut laskivat, koska kapasiteettia leikattiin merkittävästi COVID-19-pandemian vuoksi ja Finnair aloitti valtaosan lomautuksista huhtikuussa 2020.

Vuonna 2020 henkilöstölle perustettiin uusi pitkän aikavälin Rebuild-kannustinohjelma, jonka perusteella työntekijä voi ansaita yhden kuukauden palkkaa vastaavan summan, mikäli Finnairin hallituksen asettamat tavoitteet kaudelle 7/2020-6/2023 toteutuvat tavoitteiden mukaisesti. Tavoitteiden ylittävästä suorituksesta palkkio voi olla korkeintaan kahden kuukauden peruspalkkaa vastaava määrä. Mahdollinen palkkio maksetaan 2023 kolmannen kvartaalin aikana. Ohjelmaan ovat oikeutettuja ne henkilöstöryhmät, jotka ovat sopineet henkilöstökulujen säästöihin liittyvistä toimenpiteistä. Tilikaudella 2020 henkilöstölle perustetusta Rebuild-kannustimesta kirjattiin 2,2 miljoonaa euroa ilman sosiaalikuluja. Suoritusmittarit ovat samat kuin johtoryhmälle perustetussa Rebuild-kannustimessa, josta kerrotaan tämän liitteen osiossa Osakeperusteiset maksut.

Henkilöstörahastosiirto
Finnairilla on käytössä henkilöstön omistama ja hallitsema henkilöstörahasto, johon ohjataan osa Finnairin voitosta. Rahastoon ohjattava voittopalkkioerä määräytyy hallituksen asettamien tavoitteiden pohjalta. Finnairin osakepalkkiojärjestelmään (LTI) osallistuvat työntekijät eivät kuulu henkilöstörahastoon. Henkilöstörahasto on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Finnair Oyj:n osakkeisiin. Tilikaudelta 2020 ei ole kirjattu voittopalkkiota, koska tavoitteet eivät täyttyneet. Tilikauden 2019 tilinpäätöksen perusteella henkilöstörahastolle maksettiin 1,5 miljoonan euron suuruinen voittopalkkio.

Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat

Milj. euroa	2020	2019
Lomapalkat	54,6	78,9
Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat	16,1	40,5
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat yhteensä	**70,7**	**119,4**

Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat sisältävät lähinnä ennakonpidätysvelat sekä lakisääteisiin henkilösivukuluihin ja henkilöstön palkitsemiseen liittyviä velkoja. Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat laskivat johtuen käynnissä olevista lomautuksista, lomautusjaksojen välissä pidetyistä kesälomista ja peruutetuista tilikauden 2020 kannustimista. Lisäksi tilinpäätöksen varauksiin (ks. 1.3.6 Varaukset) sisältyy henkilöstön uudelleenjärjestelyihin liittyviä varauksia yhteensä 8,1 miljoonaa euroa (1,7).

Johdon palkat ja palkkiot

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkat ja palkkiot

Tuhatta euroa	Toimitusjohtaja Topi Manner	Johtoryhmä	Yhteensä 2020	Toimitusjohtaja Topi Manner	Johtoryhmä	Yhteensä 2019
Kiinteä palkka	725	1 865	**2 590**	752	2 078	**2 830**
Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot		7	**7**	217	385	**602**
Luontoisedut	15	99	**114**	17	58	**75**
Työsuhteen päättymisen yhteydessä suoritettavat etuudet					832	**832**
Pitkän aikavälin kannustimet (osakepalkkiot)	132	568	**700**	263	390	**653**
Lakisääteinen eläke*	109	301	**410**	138	439	**576**
Maksupohjainen lisäeläke		47	**47**		50	**50**
Yhteensä	**981**	**2 887**	**3 868**	**1 386**	**4 231**	**5 618**

* Lakisääteinen eläke sisältää Suomen lakisääteisen eläkejärjestelmän Tyeliin liittyvät työnantajamaksut.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

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

Vuoden 2020 aikana toimitusjohtaja ja johtoryhmän jäsenet toteuttivat vapaaehtoisesti tilapäisen palkanalennuksen.

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

Tilikauden 2020 aikana johtoryhmän kahden jäsenen lisäeläkejärjestelyt on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Vuoden 2020 lopussa enää yhdellä johtoryhmän jäsenellä on lisäeläkejärjestely. Näiden johtoryhmän jäsenten eläkeikä on 63 vuotta. Eläkejärjestelyt ovat maksupohjaisia.

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

Hallituspalkkiot

Hallitustyöskentelystä maksetut korvaukset, euroa	Yhteensä 2020	Vuosipalkkiot	Kokous-palkkiot	Luontoisedut	Yhteensä 2019
Hallitus	**406 238**	**268 915**	**135 600**	**1 723**	**422 356**
Alahuhta-Kasko Tiina	42 375	27 375	15 000		
Barrington Colm	46 965	29 565	17 400		
Brewer Montie	44 775	27 375	17 400		
Du Mengmeng	44 175	27 375	16 800		
Erlund Jukka	43 965	29 565	14 400		
Karvinen Jouko	68 968	55 845	11 400	1 723	
Kjellberg Henrik	44 775	27 375	17 400		
Strandberg Maija, 29.5.2020 alkaen	23 875	14 875	9 000		
Tuominen Jaana	46 365	29 565	16 800		

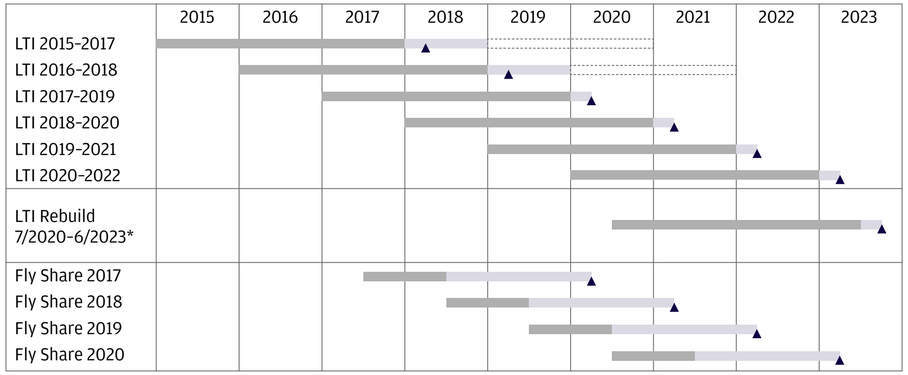
Hallituspalkkiot on esitetty suoriteperusteisina. Hallitukselle maksetaan vuosipalkkion lisäksi kokouspalkkioita. Hallituksen jäsenet ovat oikeutettuja matkakustannusten korvaukseen Finnairin yleisen matkustussäännön mukaisesti. Lisäksi hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on rajoitettu oikeus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

Vuoden 2020 aikana Finnairin hallitus toteutti vapaaehtoisesti tilapäisen palkkioalennuksen koskien vuosipalkkiota.

Osakeperusteiset maksut

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

FINNAIRIN OSAKEPERUSTEISET KANNUSTINOHJELMAT



Ansainta-/säästöjakso
Rajoitusaika
Rajoitusaika johtoryhmälle
Osakkeiden luovutus

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

Finnair Oyj:n osakepalkkiojärjestelmät 2013 alkaen

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

Vuosien 2013–2016 aikana käynnistetyt osakepalkkiojärjestelmät ovat neljä-kuusivuotisia osakeohjelmia. Näistä ohjelmista käynnissä on kaksi ohjelmaa (2015–2017 ja 2016–2018). Jokainen ohjelma pitää sisällään kolmen vuoden ansaintajakson, jota seuraavana rajoitusaikana osallistuja ei voi myydä tai siirtää kannustinpalkkiona saamiaan osakkeita. Rajoitusaika on Finnairin johtoryhmän jäsenillä kolme vuotta ja muilla osallistujilla yksi vuosi.

Vuonna 2017 käynnistettiin rakenteeltaan uusi osakepalkkiojärjestelmä, joista on käynnissä kolme ohjelmaa (2018–2020, 2019–2021 ja 2020–2022). Uudistetun rakenteen mukaan vuosittain alkavat, rullaavat ohjelmat pitävät sisällään kolmen vuoden ansaintajakson kuten aikaisemminkin. Mahdollinen kannustinpalkkio toimitetaan osakkeina osallistujille yhdessä erässä ansaintajaksoa seuraavana vuonna, ja osakkeet ovat osallistujien vapaasti käytettävissä toimituksen jälkeen. Vuoden 2020 aikana toteutetun osakeannin myötä EU-komission asettamien rajoitteiden mukaisesti Finnairin hallitus päätti perua vuosien 2018–2020, 2019–2021 ja 2020–2022 pitkän aikavälin kannustinohjelmat toimitusjohtajan ja johtoryhmän osalta.

Vuonna 2020 käynnistettiin rakenteeltaan osittain uusi Rebuild-osakepalkkiojärjestelmä suunnattu toimitusjohtajalle ja johtoryhmälle. Järjestelmä sisältää kolmen vuoden ansaintajakson 7/2020–6/2023, ja tarkoituksena on, että järjestelmä jää kertaluonteiseksi. Mahdollinen kannustinpalkkio toimitetaan osakkeiden ja rahan yhdistelmänä ansaintajakson päätyttyä ja osakkeet ovat osallistujien vapaasti käytettävissä toimituksen jälkeen. Mikäli toimitusjohtajan tai johtoryhmän osalta yhteenlaskettu muuttuva palkitseminen kaikista kannustinohjelmista ylittää 120 % johtajan peruspalkasta kyseisenä vuonna, siirtyy palkkion maksu ylittävältä osalta seuraavalle vuodelle niin, että minään yksittäisenä vuotena yhteenlasketut kannustinpalkkiot eivät ylitä 120 % johtajan peruspalkasta.

Kaikkien voimassa olevien osakepalkkiojärjestelmien osalta johtoryhmän jäsenen on kerrytettävä ja saavuttamisen jälkeen ylläpidettävä kiinteän vuosipalkkansa määrää vastaavaa osakeomistusta niin kauan kuin hän on johtoryhmän jäsen.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Mahdollinen kannustinpalkkio myönnetään Finnairin osakkeina. Ansaitut osakkeet maksetaan ansaintajaksoa seuraavana vuonna, poislukien uusi Rebuild-osakepalkkiojärjestelmä, jossa ansaintajakso päättyy kesäkuussa 2023 ja ansaittu palkkio maksetaan samana vuonna.

Ohjelmien palkkiomahdollisuudet määritetään suhteessa osallistujien vuosittaiseen peruspalkkaan kunkin ohjelman alussa. 2013–2016 käynnistetyissä ohjelmissa palkkiomahdollisuus on määritetty euromääräisenä. 2017–2020 käynnistetyissä ohjelmissa sekä uudessa Rebuild-ohjelmassa palkkiomahdollisuus on määritetty osakemääräisesti, jolloin suoritusjakson aikaiset muutokset osakekurssissa vaikuttavat palkkiomahdollisuuden euromääräiseen arvoon. Mikäli ohjelman suoritustavoitteet täyttyvät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 2013–2016 käynnistyneissä ohjelmissa 30 % ja 2017 käynnistyneessä ohjelmassa 20 % ja Rebuild-kannustimessa yhteensä 180 % hänen vuosittaisesta peruspalkastaan. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritustavoitteet toteutuvat täysimääräisesti, osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 60 % ja Rebuild-kannustimessa yhteensä 360 % vuosittaisesta peruspalkasta. Muiden avainhenkilöiden kannustinpalkkioiden enimmäistaso vastaa 20–50 % henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Vuoden 2020 aikana toteutetun merkintäoikeusannin yhteydessä vuosia 2018–2020, 2019–2021 ja 2020–2022 koskevien ohjelmien osakeallokaatiomääriä korjattiin 5,5-kertaisiksi, jotta ohjelmien palkkiomahdollisuuksien arvo säilyisi näissä meneillään olevissa ohjelmissa.

2017–2020 käynnistettyjen ohjelmien sääntöjen mukaan yksittäiselle osallistujalle maksettavat kokonaiskannustinpalkkiot (sisältäen sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät minään vuonna voi ylittää 120 % henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Kannustinpalkkiona maksettavien osakkeiden määrä on ilmaistu ennen veroja. Maksettavista osakkeista vähennetään määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa kannustinpalkkiosta maksettavaa ansiotuloveroa ja varainsiirtoveroa. Rebuild-kannustimessa osakkeina määritellystä kokonaispalkkiosta vähennetään ensin määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa palkkiosta maksettavaa veroa. Nettopalkkio maksetaan yhtiön hallituksen päättämässä suhteessa rahan ja osakkeiden yhdistelmänä.

Vuosia 2015–2017 ja 2016–2018 koskevien ohjelmien suoritusmittarit ovat sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) ja osakkeen kokonaistuoton kehitys (TSR). Kummankin mittarin painoarvo on 50 %. Vuosia 2017–2019 ja 2018–2020 koskevien ohjelmien suoritusmittarit ovat osakekohtainen tulos (EPS) ja liikevaihdon kasvu. Kummankin mittarin painoarvo on 50 %. Vuosien 2019–2021 ohjelmassa suoritusmittarit ovat osakekohtainen tulos (EPS), liikevaihdon kasvu sekä yksikkökustannus (CASK) kiinteillä valuutoilla ja polttoaineen hinnalla. Mittareiden painoarvot ovat EPS 50 %, liikevaihdon kasvu 16,7 % ja CASK 33,3 %. Vuosien 2020–2022 ohjelmassa suoritusmittarit ovat osakekohtainen tulos (EPS) sekä yksikkökustannus (CASK) kiinteillä valuutoilla ja polttoaineen hinnalla. Kummankin mittarin painoarvo on 50 %. Uudessa Rebuild-ohjelmassa suoritusmittarit määritetään sekä koko kolmen vuoden ansaintajaksolle että vuosittain kolmelle 12 kuukauden pituisille välijaksoille. Ensimmäisen välijakson (7/2020–6/2021) suoritusmittareina on vertailukelpoinen EBITDA, velkaantumisaste, tapaturmataajuus sekä päästöt. Koko kolmen vuoden jaksolle suoritusmittarina on operatiivinen kassavirta, joka toimii koko ohjelman kertoimena (0-2), mikä tarkoittaa, että määritetty kynnystaso on saavutettava, jotta ohjelman kautta voidaan ylipäätänsä maksaa palkkiota.

Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategisiin tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin. Tilikaudella ohjelman 2017–2019 tavoitteet toteutuivat 194-prosenttisesti, tavoitetason ollessa 100 % ja maksimin 200 %. Vertailukaudella, vuosia 2016–2018 koskevan ohjelman suoritusmittarit toteutuivat 187-prosenttisesti.

Ohjelmasta aiheutuvat kulut jaksotetaan oikeuden syntymisjaksolle, joka 2013–2016 käynnistetyissä ohjelmissa on 4–6 vuotta, kun taas 2017–2020 käynnistetyissä ohjelmissa ja Rebuild-ohjelmassa se on kolme vuotta. 2013–2016 käynnistettyjen ohjelmien palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana rahassa, ja ansaintajakson jälkeen myöntämispäivänä euromääräinen palkkio muunnetaan osakkeiksi. 2017–2020 käynnistettyjen ohjelmien ja Rebuild-ohjelman myöntämispäivä on ansaintajakson alussa, koska palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana osakkeina. Kokonaisuutena ohjelmista kirjattiin tilikaudelle 2020 kulua yhteensä 0,6 miljoonaa euroa (1,2). Arvio määrästä, joka odotetaan siirrettävän veroviranomaisille työntekijän verovelvoitteen täyttämiseksi, on 6,0 miljoonaa euroa (2,1). Osakepalkkioista aiheutuva kulu kirjataan henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin ja sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon, paitsi rahana maksettava osuus Rebuild-ohjelmasta työsuhde-etuuksiin liittyviin velkoihin.

	2015–2017	2016–2018	2017–2019	2018–2020	2019–2021	2020–2022	Rebuild 2020–2023	Yhteensä
Myöntämispäivä	17.12.2014	10.2.2016	7.2.2017	15.2.2018	14.2.2019	7.2.2020	9.10.2020	
Myöntämispäivän käypä arvo, euroa*	1,3196	1,1970	0,6685	1,4272	1,1914	1,0478	0,3948	
Järjestelmän piiriin kuuluvien henkilöiden lukumäärä tilikauden lopussa	1	1	0	29	30	47	9	
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut yhteensä (miljoonaa euroa)	0,0	0,1	0,4	-0,5	-0,1	0,0	0,7	0,6
josta osakkeina toteutettavat (veroilla vähennettynä)	0,0	0,1	0,4	-0,5	-0,1	0,0	0,4	0,4
josta rahana toteutettavat							0,3	0,3
Osakeperusteisista maksuista aiheutuva velka yhteensä							0,3	0,3
Myönnetyt osakkeet, miljoonaa osaketta**	0,2	0,3	0,5	0,6***	1,0***	1,5***	19,0	23,0

* Myöntämispäivän käypä arvo 7.2.2020 myönnettyyn ohjelmaan asti on oikaistu tilikaudella 2020 toteutettuun merkintäoikeusantiin sisältyneellä ilmaiselementillä.
** 2015–2017 ja 2016–2018 ohjelmien ansaintajakson päätteeksi ansaitut eurot muunnettin osakkeiksi ja luovutettiin. 2017–2019, 2018–2020, 2019–2021, 2020–2022 sekä 2020–2023 Rebuild ohjelmissa ansaintakaudella ansaitaan osakkeita, jolloin osakkeiden myöntäminen tapahtuu ohjelman alussa.
*** Tilikaudella 2020 toteutetun merkintäoikeusannin yhteydessä vuosia 2018–2020, 2019–2021 ja 2020–2022 koskevien ohjelmien osakeallokaatiomääriä korjattiin 5,5-kertaisiksi, jotta ohjelmien palkkiomahdollisuuksien arvo säilyisi näissä meneillään olevissa ohjelmissa. Nämä ohjelmat peruttiin toimitusjohtajan ja johtoryhmän osalta.

Henkilöstön FlyShare -osakesäästöohjelma vuodesta 2013

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

Kussakin ohjelmassa on yhden vuoden säästöjakso, jota seuraa kahden vuoden rajoitusaika. Ohjelmassa työntekijälle tarjotaan mahdollisuus säästää osuus palkastaan ja sijoittaa se Finnairin osakkeisiin. Enimmäissäästön määrä on 8 % ja vähimmäissäästön 2 % kunkin osallistujan kunkin kuukauden bruttopalkasta. Osakkeita ostetaan kertyneillä säästöillä markkinahintaan neljännesvuosittain Finnairin osavuosikatsausten julkistamispäivien jälkeen.

Finnair antaa 110 bonusosaketta (ennen vuoden 2020 osakeantia määrä oli 20) jokaiselle työntekijälle, joka osallistuu ohjelmaan ensimmäistä kertaa ja osallistuu säästämiseen vähintään sen ensimmäisen kolmen kuukauden aikana. Bonusosakkeet luovutetaan vuosittain lokakuussa, ja vaikutus kirjataan tilikauden kuluksi. Ohjelma kestää kolme vuotta, ja Finnair antaa ohjelmaan osallistuneille työntekijöille yhden osakkeen kutakin kahta säästökaudella ostettua ja pidettyä osaketta kohden ohjelman päätyttyä. Nämä lisäosakkeet ovat saajalleen verotettavaa tuloa. Maksettavista osakkeista vähennetään määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa niistä maksettavaa ansiotuloveroa ja varainsiirtoveroa. Lisäosakkeiden vaikutus jaksotetaan kuluksi oikeuden syntymisjaksolle aina osakkeiden luovutukseen asti.

FlyShare-osakesäästöohjelmista kirjattiin tilikaudelle 2020 kulua yhteensä 1,3 miljoonaa euroa (1,1). Arvio määrästä, joka odotetaan siirrettävän veroviranomaisille työntekijän verovelvoitteen täyttämiseksi, on 0,7 miljoonaa euroa (1,1). Osakesäästöohjelmasta aiheutuva kulu kirjataan henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin ja sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

L = Laadintaperiaatteet
! = Kriittiset tilinpäätösarviot

1.3.8.2 Eläkkeet

L Etuus- ja maksupohjaiset järjestelyt
Eläkejärjestelyt luokitellaan etuuspohjaisiksi ja maksupohjaisiksi järjestelyiksi. Maksupohjaisiin eläkejärjestelyihin tehdyt suoritukset kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, jota veloitus koskee. Etuuspohjaisissa eläkejärjestelyissä määritellään eläke-etuus, jonka työntekijä saa eläkkeelle jäädessään. Etuuden määrä riippuu muun muassa iästä, palvelusvuosista ja palkkatasosta. Työsuoritukseen perustuvana menona henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin kirjataan tilikauden työsuorituksella ansaitun etuuspohjaisen eläkejärjestelyn nykyarvo. Etuuspohjaisista eläkejärjestelyistä merkitään taseeseen velaksi 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. L

! 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. Vuoden 2020 lopussa yhdellä johtoryhmän jäsenellä on maksupohjainen vanhuuseläkettä koskeva lisäeläkejärjestely, joka on hoidettu eläkevakuutusyhtiössä. Tämän johtoryhmän jäsenen eläkeikä on 63 vuotta. Konsernin kotimaisten yhtiöiden muu lisäeläketurva (vapaaehtoinen) on järjestetty pääsääntöisesti Finnair Oyj:n eläkesäätiössä, jossa eläkejärjestelmät ovat etuuspohjaisia. Lisäeläketurva kattaa sekä vanhuusajan lisäeläkkeen että ammatilliset työkyvyttömyyskorvaukset ja lesken eläkkeen. Eläkesäätiö on suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. 600:lla Finnairin liikennelentäjällä on eläkesäätiössä järjestetyn lisäeläkkeen lisäksi erityinen, eläkevakuutusyhtiössä järjestetty etuusperusteinen lisäeläke, joka koskee ainoastaan yli 58-vuotiaiksi työskenteleviä liikennelentäjiä. Finnairiin vuonna 2015 tai sen jälkeen palkattujen liikennelentäjien lisäeläketurva on maksuperusteinen lukuun ottamatta ammatillista työkyvyttömyyttä, jonka varalta lentäjät on vakuutettu eläkesäätiössä.

Vuonna 2020 päätettiin eläkkeiden indeksikorotusten poistoon liittyvistä sääntömuutoksista, joiden myötä eläkevastuut laskivat merkittävästi. Muutoksen myötä inflaatioon liittyvää riskiä ei enää ole.

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.

Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt

Milj. euroa	2020	2019
Tuloslaskelman etuuspohjainen eläkekulu määräytyy seuraavasti		
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	12,5	10,4
Takautuvaan työsuoritukseen perustuvat menot	17,9	0,9
Järjestelyjen muutokset	-150,7	
Henkilöstökuluihin sisältyvät eläkekulut yhteensä	**-120,3**	**11,2**
Nettokorkomenot (korkokulut)	0,6	0,2
Tulosvaikutteiset kulut yhteensä	**-119,7**	**11,5**
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset etuuspohjaisista eläkkeistä		
Kokemusperäiset oikaisut	-4,2	-3,2
Muutokset taloudellisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	22,5	93,1
Järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotto	-5,2	-39,7
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	**13,1**	**50,2**
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, eläkesäätiö	4 448	4 865
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, muut etuuspohjaiset järjestelyt	159	168

Taseessa esitetyt erät

Milj. euroa	2020		2019
	Eläke-saamiset	Eläke-velvoitteet	Eläke-velvoitteet
Rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo	-397,8	-7,7	-523,2
Järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo	429,6	6,2	446,1
Eläkesaamiset (+) / eläkevelvoitteet (-) taseessa	**31,8**	**-1,5**	**-77,1**

Vuoden 2020 eläkesaamiset ovat 31,8 miljoonaa euroa, josta 31,0 miljoonaa euroa liittyy eläkesäätiön tarjoamiin eläke-etuuksiin ja 0,9 miljoonaa euroa muihin lisäeläkejärjestelyihin. Vuoden 2020 eläkevelvoitteet 1,5 miljoonaa euroa liittyvät muihin lisäeläkejärjestelyihin. Vuoden 2019 eläkevelvoitteista 77,0 miljoonaa euroa liittyy eläkesäätiön tarjoamiin eläke-etuuksiin ja 0,1 miljoonaa euroa muihin lisäeläkejärjestelyihin. Muutos tilikauden 2020 aikana johtuu pääosin etuuspohjaisiin eläkejärjestelyihin tehdyistä muutoksista (Finnairin eläkesäätiön indeksikorotuspoistoista aiheutuvan 150,7 miljoonan euron säästön sekä lentäjien aiemmasta eläköitymisestä aiheutuvan 17,9 miljoonan euron kulun nettovaikutus).

Eläkevelvoitteiden muutokset

Milj. euroa	2020	2019
Järjestelyyn kuuluvat velvoitteet kauden alussa	523,2	435,1
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	12,0	9,1
Aikaisempaan työsuoritukseen perustuvat menot	17,9	0,9
Järjestelyjen muutokset	-150,7	
Korkokulu	3,8	7,4
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset	**-117,0**	**17,4**
Muutokset vakuutusmatemaattisissa olettamissa	22,5	93,1
Kokemusperäiset tarkistukset	-4,2	-3,2
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut uudelleenarvostukset yhteensä	**18,3**	**89,9**
Maksetut etuudet	-19,0	-19,3
Järjestelyyn kuuluvien velvoitteiden nykyarvo	**405,5**	**523,2**

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Järjestelyyn kuuluvien varojen muutokset

Milj. euroa	2020	2019
Järjestelyyn kuuluvien varojen käyvät arvot tilikauden alussa	446,1	418,1
Hallintokulut	-0,5	-1,2
Korkotuotto	3,2	7,2
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset yhteensä	**2,7**	**6,0**
Varojen tuotto	5,2	39,7
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	**5,2**	**39,7**
Kannatusmaksut	0,8	1,6
Maksetut etuudet	-19,0	-19,3
Järjestelyyn kuuluvien varojen arvo tilikauden lopussa	**435,8**	**446,1**

Järjestelyyn kuuluvien varojen jakautuminen omaisuusryhmittäin

%	2020	2019
Pörssiosakkeet	18,8	22,8
Velkakirjat	56,6	52,2
Kiinteistöt	20,0	19,2
Muut	4,6	5,8
Yhteensä	**100,0**	**100,0**

Eläkejärjestelyn varoihin sisältyy Finnair Oyj:n osakkeita käyvältä arvoltaan 1,1 miljoonaa euroa (0,8) sekä konsernin käytössä olevat rakennukset käyvältä arvoltaan 18,2 miljoonaa euroa (19,7).

Etuuspohjaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset oletukset

	2020	2019
Diskonttokorko %	0,254 %	0,87 %
Inflaatio %	0,98 %	1,10 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	1,40 %	1,60 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset %	0,00 %	1,40 %
Arvioitu jäljellä oleva työaika vuosina	8	9

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 %	-10,8	-2,8 %	11,4	2,9 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	0,25 %	2,8	0,7 %	-2,7	-0,7 %
Elinikäolettaman muutos	1 vuosi	9,9	2,5 %		

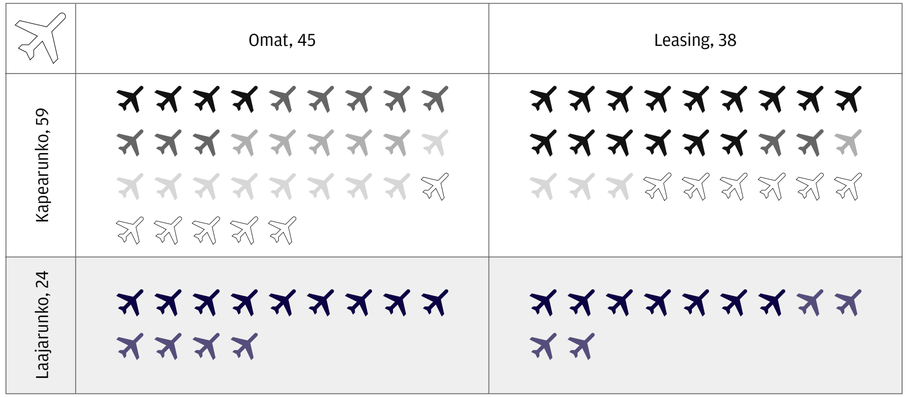
Eläkesäätiön tulee olla suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. Finnair ennakoi, että se ei maksa kannatusmaksua eläkesäätiölle vuoden 2021 aikana. Eläkevelvoitteen duraatio on 11 vuotta. Duraatio on laskettu käyttämällä diskonttokorkokantaa 0,25 %.

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 on tilikauden 2020 lopussa 45 (47) ja vuokrattavia 38 (36).

LAIVASTO



Laivasto Finnairin taseessa

Milj, euroa	2020	2019	Muutos
Maksetut ennakot tulevasta laivastosta	117,7	117,8	0,0
Omistetut lentokoneet	1 322,5	1 415,6	-93,0
Käyttöoikeuslaivasto	772,5	736,4	36,1
Laivasto yhteensä	**2 212,7**	**2 269,7**	**-57,0**
Rahoitusleasingsaamiset laivastosta	**33,7**	**47,0**	**-13,2**
Vuokrasopimusvelat laivastosta	**854,0**	**901,7**	**-47,7**
Tilikauden poistot omistetuista lentokoneista	184,1	171,2	-12,9
Tilikauden poistot käyttöoikeuslaivastosta	107,2	106,1	-1,0
Arvonalennukset omistetuista lentokoneista	8,2		-8,2

= Osion sisältö

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

L = Laadintaperiaatteet

Kauden aikana Finnairin operoiman laivaston määrä pysyi ennallaan. Finnair vastaanotti kauden aikana kaksi uutta A350-lentokonetta Finnairin ja Airbusin aiemmin tekemien sopimusten mukaisesti. COVID-19-pandemian johdosta matkustajalentoliikenteen kysyntä väheni merkittävästi, minkä vuoksi koko laivastokapasiteetti ei ollut täysimääräisessä käytössä. Vuoden lopussa Finnairin 83 lentokoneesta 54 pidettiin Helsinki-Vantaan lentoasemalla jatkuvassa lentovalmiudessa. Kolme laajarunkokonetta ja 26 kapearunkokonetta siirrettiin kauden aikana väliaikaiseen säilytykseen joko Prahaan tai Etelä-Ranskaan, joissa ilmasto soveltuu paremmin lentokoneiden säilytykseen. Tämä vastaa noin 17 % laivaston kokonaistasearvosta tilinpäätöspäivänä ollen yhteensä 350 miljoonaa euroa. Kaikkien väliaikaisesti säilytyksessä olevien koneiden odotetaan olevan täydessä käytössä seuraavan 2-3 vuoden sisällä.

Finnair vastasi COVID-19-pandemian tuomiin haasteisiin toteuttamalla kauden aikana useita lentokoneisiin kohdistuvia rahoitustransaktioita parantaakseen yhtiön taloudellista asemaa sekä vähentämällä ei-aktiivisessa käytössä oleviin lentokoneisiin kohdistuvia kustannuksia. Joulukuussa 2020 kaksi vanhempaa A319-lentokonetta poistettiin aikaistetusti käytöstä ja valmistelut niiden purkamiseksi aloitettiin. Nämä koneet sisältävät osia, jotka Finnair aikoo pitää varaosina hyödyntääkseen niitä lentokoneiden huoltotoimenpiteissä ja pienentääkseen siten tulevaisuuden huoltokustannuksia. Osa lentokoneiden osista myytiin tai tullaan myymään, ja loput kierrätetään. Lisäksi kaksi A350-lentokonetta uudelleenrahoitettiin myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyllä, mikä vähensi omistettujen koneiden määrää ja kasvatti käyttöoikeuslaivaston määrää. Näiden lisäksi yksi A350-lentokone uudelleenrahoitettiin rahoitusleasing-järjestelyllä, jossa lentokoneen omistusoikeus siirtyy takaisin Finnairille sopimuksen päättyessä. Kone esitetään taseessa osana Finnairin omaa laivastoa ja vastaava velka korollisena velkana. Lisätietoa edellä mainittuihin järjestelyihin liittyen on esitetty liitetiedoissa 2.1-2.3 sekä 3.3.

Liitetiedossa 2.1 on esitetty tarkemmat tiedot Finnairin omistamien koneiden osalta ja liitetiedossa 2.2 Finnairin vuokraamien koneiden osalta. Poistot ja arvonalennukset on esitetty liitetiedossa 2.3.

2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus

L Aineelliset ja aineettomat hyödykkeet 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, loppuluovutushuollot, 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 aineellisiin käyttöomaisuushyödykkeisiin. Ennakkomaksuihin liittyvät korkomenot aktivoidaan osaksi hankintamenoa siltä ajalta, kun Finnair rahoittaa niillä lentokoneen valmistusta. Lentokoneiden hankintaan liittyvien sitovien, US-dollarimääräisten ostosopimusten käyvän arvon muutoksiin liittyvät suojausvoitot tai -tappiot kirjataan ennakkomaksuina. Ennakkomaksut, realisoituneet valuuttasuojat ja aktivoidut korot siirretään osaksi lentokoneen hankintahintaa, kun lentokone toimitetaan ja se otetaan kaupalliseen käyttöön.

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

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

Hyödykkeiden luovutuksista ja käytöstä poistamisesta syntyvät voitot ja tappiot sisältyvät vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin.

Taloudellinen vaikutusaika ja jäännösarvo

Laivaston ja muun käyttöomaisuuden poistot perustuvat seuraaviin odotettuihin taloudellisiin vaikutusaikoihin:

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

Hyödykkeiden jäännösarvot ja arvioidut taloudelliset pitoajat tarkistetaan jokaisena tilinpäätöspäivänä ja jos ne eroavat merkittävästi aikaisemmista arvioista, poistoaikoja ja jäännösarvoja muutetaan vastaavasti. COVID-19-pandemian vuoksi Finnairin laivastokapasiteetti ei ole ollut täydessä käytössä tilikauden 2020 aikana, minkä vuoksi Finnair on kiinnittänyt erityistä huomiota laivaston pitoaikojen ja jäännösarvojen mahdolliseen uudelleenmääritystarpeeseen. Arvioinnin tuloksena tehdyt muutokset eivät olleet merkittäviä johtuen laivaston suhteellisen pitkästä pitoajasta.

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.

Arvonalentuminen

Konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että laivaston tai jonkin muun käyttöomaisuuserän arvo olisi alentunut. Arvonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Kerrytettävissä oleva määrä määritetään rahavirtaa tuottaville yksiköille, ja arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavien yksikköjen tasolla. Käyttöarvo määritellään laskemalla omaisuuserästä taikka rahavirtaa tuottavasta yksiköstä saatavissa olevien odotettujen rahavirtojen nykyarvo. Yksittäiset hyödykkeet erotetaan rahavirtaa tuottavasta yksiköstä, mikäli ne on poistettu käytöstä tai niitä pidetään ainoastaan myyntitarkoituksessa. Näiden omaisuuserien arvonalennustarve määritellään käyvän arvon perusteella. Arvonalentumistestaus, sisältäen kriittiset kirjanpidolliset arviot ja laskelmille ominaiset epävarmuustekijät, on kuvattu tarkemmin liitetiedossa 2.3. L

Laivasto 2020

Milj. euroa	Laivasto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2020	2 460,7	117,8	2 578,5
Lisäykset	244,4	47,0	291,4
Vähennykset	-306,5		-306,5
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus		32,4	32,4
Siirrot erien välillä	75,2	-79,5	-4,3
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin			
Hankintameno 31.12.2020	**2 473,8**	**117,7**	**2 591,5**
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2020	-1 045,2		-1 045,2
Vähennykset	86,2		86,2
Tilikauden poistot	-184,1		-184,1
Arvonalentumiset	-8,2		-8,2
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2020	**-1 151,3**		**-1 151,3**
Kirjanpitoarvo 31.12.2020	**1 322,5**	**117,7**	**1 440,3**

Lisäykset omistettuun laivastoon sisältää kahden uuden A350-koneen aktivoidun hankintamenon. Vähennykset liittyvät yhden uuden ja yhden vanhemman A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyihin. Siirrot erien välillä liittyvät Finnairin lentokoneista maksamiin ennakkomaksuihin, jotka kirjattiin osaksi käyttöomaisuushyödykkeen hankintahintaa kahden uuden A350-koneen aktivoinnin yhteydessä. Lentokonehankintojen valuuttasuojauksesta on

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

kerrottu liitteissä 3.5 Rahoitusriskien hallinta ja 3.8 Johdannaiset. Arvonalentumiset on esitetty tarkemmin liitteessä 2.3 Poistot ja arvonalentumiset.

Laivasto 2019

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

Muu käyttöomaisuus 2020

Milj. euroa	Lentokaluston korjauskiertoiset varaosat	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Aineettomat hyödykkeet	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2020	50,1	75,6	96,8	51,6	7,1	281,2
Lisäykset	1,7		17,3	2,8	4,7	26,4
Vähennykset	-0,4		-3,0	-0,4		-3,8
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus						
Siirrot erien välillä	1,0		4,6	1,3	-4,5	2,4
Siirrot myytävänä olevista omaisuuseristä						
Hankintameno 31.12.2020	**52,5**	**75,6**	**115,7**	**55,3**	**7,2**	**306,3**
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2020	-33,4	-8,2	-28,5	-32,8		-102,9
Vähennykset	0,3		4,9	0,5		5,7
Tilikauden poistot	-2,8	-1,6	-9,5	-9,9		-23,8
Arvonalentumiset						
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2020	**-35,8**	**-9,8**	**-33,1**	**-42,3**		**-121,0**
Kirjanpitoarvo 31.12.2020	**16,7**	**65,8**	**82,6**	**13,0**	**7,2**	**185,3**

Käyttöomaisuuteen sisältyvien korjauskiertoisten varaosien lisäksi Finnairin vaihto-omaisuuteen sisältyy kertakäyttöisiä lentokaluston varaosia 19,2 miljoonan euron arvosta (23,1). Muu kalusto sisältää 3,3 miljoonaa euroa sellaisia omaisuuseriä liittyen käytöstä poistettuihin A319-lentokoneisiin, jotka Finnair aikoo myydä, mutta joita ei ole luokiteltu myytävänä olevaksi, koska niiden myyntiä seuraavan 12 kuukauden aikana ei pidetä erittäin todennäköisenä. Aineeton omaisuus koostuu lähinnä tietokoneohjelmista, liittymismaksuista ja liikearvosta. Aineettomaan omaisuuteen sisältyvän liikearvon määrä on 0,5 miljoonaa euroa (0,5).

Muu käyttöomaisuus 2019

Milj. euroa	Lentokaluston korjauskiertoiset varaosat	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Aineettomat hyödykkeet	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2019	45,0	76,0	90,0	51,8	6,4	269,2
Lisäykset	6,4	0,1	13,8	6,3	6,9	33,4
Vähennykset	-1,5	-0,4	-8,9	-10,6		-21,4
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus						0,0
Siirrot erien välillä	0,2	-0,1	1,9	4,2	-6,2	0,0
Siirrot myytävänä olevista omaisuuseristä	0,1					0,1
Hankintameno 31.12.2019	**50,1**	**75,6**	**96,8**	**51,6**	**7,1**	**281,2**
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2019	-30,7	-6,8	-27,1	-31,4		-96,0
Vähennykset	0,6	0,4	6,9	10,6		18,6
Tilikauden poistot	-3,3	-1,8	-8,3	-11,3		-24,7
Arvonalentumiset				-0,8		-0,8
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2019	**-33,4**	**-8,2**	**-28,5**	**-32,8**	**0,0**	**-102,9**
Kirjanpitoarvo 31.12.2019	**16,8**	**67,4**	**68,3**	**18,8**	**7,1**	**178,4**

Aktivoidut vieraan pääoman kulut

	Lentokalusto		Ennakot		Yhteensä	
Milj. euroa	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Kirjanpitoarvo 1.1.	17,6	15,3	4,3	3,6	21,9	18,8
Lisäykset			3,3	3,9	3,3	3,9
Vähennykset	-2,9				-2,9	
Siirrot erien välillä	4,8	3,2	-4,8	-3,2	0,0	
Poistot	-0,9	-0,9			-0,9	-0,9
Kirjanpitoarvo 31.12.	**18,6**	**17,6**	**2,8**	**4,3**	**21,4**	**21,9**

Tilikaudella 2020 aktivoitiin aineellisiin hyödykkeisiin vieraan pääoman kuluja 3,3 miljoonaa euroa (3,9) liittyen Airbus A350 investointiohjelmaan. Finnair käyttää korkokustannuksen aktivoinnissa neljännesvuosittaista efektiivistä korkokantaa, joka vastaa investoinnin rahoittamiseen käytetyn lainan kustannuksia. Vuonna 2020 korkokannan keskiarvo oli 4,29 % (5,24 %). Pääomaprosentin laskentaan sisällytetään käyttöomaisuuden hankinnan rahoittamiseen käytetyt yleiset lainat.

Myytäväksi luokitellut omaisuuserät ja velat

Finnairilla ei ollut vuoden 2020 tai 2019 vuoden lopussa IFRS 5 -standardin mukaisesti myytäväksi luokiteltuja omaisuuseriä tai velkoja.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

L = Laadintaperiaatteet

Pantattu omaisuus ja muut aineellisiin hyödykkeisiin liittyvät rajoitukset
Finnairilla ei ole pantattua omaisuutta pankkilainojen vakuutena. Taseen käyttöomaisuudessa on kolme A350-lentokonetta, joiden hankinnan yhtiö on rahoittanut JOLCO-lainoilla sekä kolme omistettua A330-lentokonetta ja yksi A350-lentokone, joissa juridinen omistusoikeus siirtyy Finnairille, kun lainat on maksettu. Näistä järjestelyistä on kerrottu lisää liitetiedossa 3.3. Rahoitusvelat.

Investointisitoumukset
Investointisitoumukset tilikauden lopussa olivat yhteensä 429 miljoonaa euroa (730) ja luku sisältää lentokonetilaukset, muut lentokoneisiin liittyvät investoinnit sekä huoltositoumuksia. Vastatakseen COVID-19-pandemian aiheuttamaan lentomatkustuksen kysynnän romahtamiseen, Finnair on sopinut Airbusin kanssa kolmen A350-lentokoneen toimitusten viivästyttämisestä vahvistaakseen lyhyen aikavälin maksuvalmiuttaan ja tehostaakseen nykyisen kapasiteetin hallintaa. 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 suhteen koneen toimitushetkellä.

2.2 Vuokrasopimukset

L 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

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

Lentokoneen käytöstä tai vuokra-ajasta riippumattomia huoltotapahtumia, kuten koneen lopullinen tarkastus ja maalaus, pidetään väistämättöminä ylläpitokuluina, jotka toteutuvat, kun lentokone palautetaan vuokranantajalle. Sopimuksessa määritettyjen huoltovelvoitteiden täyttämiseksi Finnair kirjaa taseeseen 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. muuttuvissa lentokoneiden vuokramaksujen perusteena olevien indeksien tai korkojen muutos) muuttuvat, tai silloin kun arvio mahdollisen osto-option käyttämisen todennäköisyydestä muuttuu. Vuokravelan uudelleenarvioinnista syntynyt erotus kirjataan käyttöoikeusomaisuuserän oikaisuksi paitsi, jos omaisuuserän arvo alennetaan nollaan, jolloin jäljelle jäävä arvostus kirjataan tulosvaikutteisesti.

Alkuperäisen kirjaamisen jälkeen käyttöoikeusomaisuuserien arvostuksessa otetaan huomioon kertyneet poistot ja arvonalentumiset. Käyttöoikeushyödyke poistetaan tasapoistoina sen taloudellisen pitoajan kuluessa, tai vuokrasopimuksen päivään mennessä, mikäli se on taloudellista 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 sisästä korkokantaa ei yleensä voida määrittää. Tällöin kullekin omaisuuserälle määritetään yrityksen lisäluoton korkoa vastaava korko, joka perustuu johdon arvioon.

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

Konserni vuokralleantajana
Konsernin ulkopuolelle vuokratut omaisuuserät käsitellään operatiivisina vuokrasopimuksina silloin, kun omistukselle ominaiset riskit ja edut eivät olennaisilta osin siirry vuokralle ottajalle. Operatiivisin vuokrasopimuksin vuokralle annetut hyödykkeet sisältyvät taseen aineellisiin hyödykkeisiin ja niistä tehdään poistot taloudellisena vaikutusaikana. Poistoajat vastaavat omassa käytössä olevien hyödykkeiden 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 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 ja pieniä määriä maalaitteita, joissa se luokittelee vuokrasopimuksen rahoitus- tai operatiiviseksi leasingsopimukseksi päävuokrauksen perusteella syntyvän käyttöoikeuden perusteella. Vuokrasopimus luokitellaan sen alkamispäivänä, ja se arvioidaan uudelleen vain, jos vuokrasopimusta muutetaan. Finnair kirjaa edelleenvuokraussopimuksen alkamispäivänä taseeseensa saamisen (nettoinvestointi), joka vastaa vuokrasopimusten nykyarvoa ja takaamatonta jäännösarvoa. Se osa käyttöoikeushyödykkeestä, joka vuokrataan edelleen, kirjataan pois Finnairin taseesta. Käyttöoikeusomaisuuden ja edelleenvuokraussaamisen (nettoinvestointi) välinen erotus kirjataan myyntivoittoihin ja -tappioihin tulosvaikutteisesti. Myöhemmin saadut vuokramaksut kirjataan vuokrasaamisen takaisinmaksuina ja korkotuottoina.

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

Arvonalentuminen
Konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että käyttöoikeusomaisuuden arvo olisi alentunut. Arvonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Kerrytettävissä oleva määrä määritetään rahavirtaa tuottaville yksiköille, ja arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavien yksikköjen tasolla. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Käyttöarvo määritellään laskemalla omaisuuserästä taikka rahavirtaa tuottavasta yksiköstä saatavissa olevien odotettujen rahavirtojen nykyarvo. Yksittäiset hyödykkeet erotetaan rahavirtaa tuottavasta yksiköstä, mikäli ne on poistettu käytöstä tai niitä pidetään ainoastaan myyntitarkoituksessa. Näiden omaisuuserien arvonalennustarve määritellään käyvän arvon perusteella. Arvonalentumistestaus, sisältäen kriittiset kirjanpidolliset arviot ja laskelmille ominaiset epävarmuustekijät, on kuvattu tarkemmin liitetiedossa 2.3. L

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

! 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.

COVID-19-pandemialla ei ollut merkittävää vaikutusta yhtiön vuokrasopimuksiin eikä edellä mainittuihin kriittisiin tilinpäätösarvioihin ja epävarmuustekijöihin liity merkittävästi tavanomaista enempää harkinnanvaraisuutta. Pandemialla ei ole esimerkiksi ollut merkittävää vaikutusta vuokrasopimusten arvioituun pituuteen, sillä mahdollisia vuokra-ajan pidennysoptioita ei lähtökohtaisesti oteta huomioon alkuperäisen vuokrakauden määrityksen yhteydessä. Myöskään kaudella ennenaikaisesti päätettyjen sopimusten vaikutus tilinpäätökseen ei ollut merkittävä. Käyttöoikeusomaisuus sisältyy rahavirtaa tuottavaan yksikköön, joka on testattu arvonalentumisen varalta tilinpäätöspäivänä. Tästä on kerrottu lisää liitetiedossa 2.3. !

Käyttöoikeusomaisuus 2020

Milj. euroa	Lentokalusto	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2020	736,4	124,0	17,1	877,5
Lisäykset	167,5	2,6	3,3	173,3
Muutokset sopimuksissa	-24,1	21,5	-3,0	-5,7
Vähennykset	-0,1	0,1	0,0	0,0
Tilikauden poistot	-107,2	-14,3	-6,2	-127,7
Kirjanpitoarvo 31.12.2020	**772,5**	**133,8**	**11,2**	**917,5**

Lisäykset käyttöoikeusomaisuuteen vuoden 2020 aikana liittyvät pääasiassa kahteen A350-koneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyyn, jotka toteutettiin osana konsernin COVID-19-pandemiaan liittyviä uudelleenrahoitustoimenpiteitä. Muutokset sopimuksissa liittyy muutoksiin joko vuokrattavassa käyttöoikeusomaisuuden erässä tai siihen liittyvissä maksuissa.

Käyttöoikeusomaisuus 2019

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

Vuokrasopimusvelat

	Lentokalusto		Rakennukset ja maa-alueet		Muu kalusto	
Milj. euroa	2020	2019	2020	2019	2020	2019
alle vuoden	118,5	118,9	12,7	15,8	4,4	5,7
1–5 vuotta	495,1	507,0	49,9	58,9	7,1	11,6
yli 5 vuotta	240,4	275,7	88,1	60,3		
Yhteensä	**854,0**	**901,7**	**150,8**	**135,0**	**11,5**	**17,3**

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 29 vuokralentokonetta, joiden vuokrakaudet päättyvät eri aikoina. Lentokoneet, jotka Finnair on edelleenvuokrannut muille toimijoille esitetään alla olevassa taulukossa.

Rahoitusleasingsaamiset, konserni vuokranantajana

	Lentokalusto	
Milj. euroa	2020	2019
alle 12 kk	14,2	13,2
13-24 kk	15,2	14,2
25-36 kk	4,3	15,2
37-48 kk		4,3
Yhteensä	**33,7**	**47,0**

Rahoitusleasingsaamiset sisältävät saatavia 9 lentokoneen edelleenvuokraussopimuksista.

Vuokrasopimukset tuloslaskelmalla

Milj. euroa	2020	2019
Käyttöoikeusomaisuuden poistot	-127,7	-129,5
Vuokrasopimusvelkojen korkokulut	-58,1	-68,5
Korkotuotto alivuokrasopimuksista	2,8	3,7
Vuokrasopimusvelan valuuttakurssimuutokset	68,5	-18,7
Vuokrasopimusvelan suojaustulos	-36,1	31,1
Lyhytaikaiset lentokonevuokrat miehistöineen	-6,3	-26,6
Lyhytaikaiset toimitilavuokrat	-4,0	-3,7
Muuttuvat ostoliikenteen ja rahtikapasiteetin vuokrat	-83,0	-103,2
Voitot ja tappiot myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyistä	-4,4	
Yhteensä	**-248,3**	**-315,4**

Liiketoiminnan kuluihin sisältyy kuluja taseen ulkopuolisista lyhytaikaisista vuokrasopimuksista ja kapasiteettiin perustuvista sopimuksista, jotka ovat eivät ole konsernin kannalta merkittäviä tai eivät ole IFRS 16-mukaisia vuokrasopimuksia. Lyhytaikaiset lentokonevuokrat miehistöineen ja muuttuvat ostoliikenteen ja rahtikapasiteetin vuokrat sisältyvät tuloslaskelmalla kapasiteettivuokrien erään ja lyhytaikaiset toimitilavuokrat sisältyvät kiinteistö-, IT- ja muihin kuluihin. Tappiot myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyistä on luokiteltu tuloslaskelmassa arvonalentumiseksi. Vuokrasopimuksista johtuva tilikauden aikainen kassavirtavaikutus oli -284,5 miljoonaa euroa (-317,5).

Vuokriin liittyvät taseen ulkopuoliset vastuut, konserni vuokralle ottajana

	Kiinteistöjen vuokrat		Muut vuokrat	
Milj. euroa	2020	2019	2020	2019
alle vuoden	2,5	3,0	1,1	2,3
1–5 vuotta	6,3	6,5	0,6	0,8
yli 5 vuotta	8,5	7,8	0,0	
Yhteensä	**17,3**	**17,2**	**1,8**	**3,1**

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

! = Kriittiset tilinpäätösarviot

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

L = Laadintaperiaatteet
! = Kriittiset tilinpäätösarviot

ei ole yksinomaan Finnairin käytössä. Muut vuokrat sisältävät IT-laitteiden, kuten matkapuhelinten vuokria, jotka eivät ole olennaisia.

Operatiivisiin vuokrasopimuksiin liittyvät taseen ulkopuoliset saamiset, konserni vuokralle antajana

	Lentokalusto		Rakennukset ja maa-alueet	
Milj. euroa	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**
alle 12 kk	13,2	27,0	1,5	2,1
13-24 kk	13,2	21,9	1,5	2,1
25-36 kk	9,2	9,7	1,5	2,1
37-48 kk		5,1	1,5	2,1
49-60 kk			1,5	2,1
yli 60 kk			3,6	11,9
Yhteensä	**35,6**	**63,8**	**11,0**	**22,4**

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

2.3 Poistot ja arvonalentumiset

L 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. L

Milj. euroa	**2020**	**2019**
Poistot aineettomista hyödykkeistä	9,9	11,3
Poistot omistetuista lentokoneista	184,1	171,2
Poistot käyttöoikeuslaivastosta	107,2	106,1
Poistot muista aineellisista hyödykkeistä	13,9	13,5
Poistot muista käyttöoikeusomaisuuksista	20,5	23,3
Poistot yhteensä	**335,6**	**325,4**
Arvonalentumiset laivastosta	8,2	
Arvonalentumiset yhteensä	**8,2**	
Yhteensä	**343,8**	**325,4**
Arvonalentumiset liikearvosta*		0,8
Poistot ja arvonalentumiset tuloslaskelmalla	**343,8**	**326,2**

*Vertailukaudella kirjattu liikearvon arvonalentuminen on luokiteltu vertailukelpoisuuteen vaikuttaviin eriin.

Poistot ja arvonalentumiset sisältää sekä suunnitelman mukaiset poistot käyttöomaisuudesta että kaudella kirjatut arvonalentumiset. Vuoteen 2019 verrattuna suunnitelman mukaiset poistot kasvoivat johtuen kahden uuden A350-koneen vastaanottamisesta tilikauden aikana. Kaikki kaudella 2020 kirjatut arvonalentumiset liittyvät COVID-19-pandemian johdosta tehtyihin lentokonejärjestelyihin. Arvonalentumisista 4,4 miljoonaa euroa liittyy kahden A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyyn ja 3,8 miljoonaa euroa kahden A319-lentokoneen käytöstä poiston yhteydessä alaskirjattuihin osiin.

Arvonalentumistestaus

L Arvonalentumistestaus
Konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että laivasto, 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.

Tilikauden 2020 aikana Finnair siirtyi määrittämään kerrytettävissä olevan rahamäärän ensisijaisesti perustuen käyttöarvoon. COVID-19-pandemialla arvioidaan olevan vaikutuksia markkinahintojen luotettavuuteen johtuen vähäisistä transaktiomääristä sekä toimijoiden taloudellisen ahdingon vaikutuksista markkinahintoihin, minkä vuoksi näihin perustuvasta menetelmästä päätettiin luopua. Vertailukaudella, joka päättyi 31.12.2019, Finnair käytti käypää arvoa luovutuksessa aiheutuvilla menoilla vähennettynä ensisijaisena lähestymistapana arvonalentumistestauksessa. Käyttöarvoon perustuvaa mallia on kuvattu tarkemmin jäljempänä liitetiedossa. L

! Laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumistestaus
Arvonalentumistestauksessa käytettävien laskelmien laatiminen vaatii merkittävää johdon harkintaa sekä johdon arvioiden käyttöä. Nämä arviot perustuvat liiketoimintabudjetteihin ja ennusteisiin, jotka jo itsessään sisältävät jonkin verran epävarmuutta. Epävarmuuden taso on entisestään kasvanut johtuen vallitsevasta COVID-19-pandemiasta, jossa pandemian lopullista kestoa ja lentokonematkustuksen kysynnän palautumisen ajoittumista ei pystytä ennalta varmuudella määrittämään. Siten tämän hetkiset tulevaisuutta koskevat arviot ja oletukset voivat poiketa tulevaisuudessa toteutuvista lopputulemista. Arvonalennustestin yhteydessä merkittävää johdon harkintaa sisältyy erityisesti pandemian keston ja kysynnän elpymisnopeuden arviointiin, yksikkökohtaisen liikevaihdon kehittymiseen sekä polttoaineen hinnoitteluun. Lisäksi käyttöarvolaskelma reagoi herkästi EBITDA-marginaalin, pitkän aikavälin kasvuodotuksen sekä diskonttokoron muutoksiin. Käytetyt oletukset ja niihin liittyvät herkkyydet on kuvattu tarkemmin alempana.

Finnairin johto on pyrkinyt tilinpäätöspäivän parhaimpaan tietämykseensä perustuen ottamaan COVID-19-pandemian aiheuttaman lisääntyneen epävarmuuden huomioon arvioissaan ja olettamuksissaan, ja valmistellut kolme eri ennusteskenaariota, joiden arviot eroavat toisistaan liiketoiminnan elpymisen alkamisajankohdan suhteen. Optimistisimmassa skenaariossa kysynnän elpymisen odotetaan alkavan merkittävämmissä määrin kesäkuussa 2021. Perusskenaariossa, jota pidetään skenaarioista todennäköisimpänä, lentojen kysynnän odotetaan alkavan elpymään merkittävissä määrin elokuusta 2021 alkaen. Viimeisessä, pessimistisessä skenaariossa merkittävämmän kysynnän elpymisen alkamisajankohdan uskotaan ajoittuvan lokakuulle 2021. Nämä ennusteskenaariot on esitelty tarkemmin edellä liitetietojen kohdassa Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta. Huomioidakseen kysynnän elpymisen ajankohtaa ennustavat mahdolliset eri skenaariot, Finnair on päättänyt soveltaa tilikauden lopussa tekemässään arvonalentumistestauksessaan odotusarvomenetelmää, joka huomioi kaikkiin eri skenaarioihin pohjautuvat kassavirtaennusteet sen sijaan, että perustuisi vain yhteen, todennäköisimpään kassavirtaennusteeseen. Todennäköisyyksien määrittely eri skenaarioille vaatii merkittävää johdon harkintaa ja ne perustuvat johdon parhaaseen arvioon tilinpäätöshetkellä. Tilikauden lopussa käyttöön otetusta odotusarvoon pohjautuvasta menetelmästä on kerrottu tarkemmin jäljempänä tässä liitetiedossa. !

Tilikauden 2020 aikana Finnair on jokaisen kvartaalin yhteydessä arvioinut, onko viitteitä siitä, että yhtiön omaisuuserien arvo olisi alentunut. Finnair pitää useita COVID-19-pandemian johdosta aiheutuneita taloudellisia ja liiketoiminnallisia negatiivisia vaikutuksia viitteinä mahdollisesta arvonalentumisesta ja on suorittanut arvonalentumistestauksen tilinpäätöspäivänä. Tällaisia indikaattoreita ovat pandemiasta johtuva ennennäkemätön maailmanmarkkinoiden häiriö, pandemian kielteiset vaikutukset konsernin omaan toimintaympäristöön sekä tämän hetkinen erittäin alhaisen matkustajakysynnän negatiivinen vaikutus konsernin taloudelliseen tulokseen ja matalaan kapasiteetin käyttöasteeseen.

Arvonalentumistestaus suoritetaan rahavirtaa tuottavalle yksikölle (CGU). 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. Aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen pitoaika, mukaan lukien liikearvo, luokitellaan sisältyvän kyseiseen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Liikearvon määrä Finnairin taseessa 31.12.2020 oli 0,5 (0,5) miljoonaa euroa ja muut aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, olivat 1,7 (1,7) miljoonaa euroa. Omaisuuserät, jotka on tarkoitus myydä, on jätetty rahavirtaa tuottavan yksikön ulkopuolelle ja niiden arvonalentumisviitteet on arvioitu

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

erikseen. Arvonalentumistestaus on suoritettu rahavirtaa tuottavalle yksikkölle perustuen sen käyttöarvoon. Testauksen perusteella rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä ylittää omaisuuserien kirjanpitoarvon. Rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä 31.12.2020, joka on määritetty rahavirtojen odotusarvoon perustuvalla menetelmällä, oli 2 897,3 miljoonaa euroa ja omaisuuserien kirjanpitoarvo 2 498,3 miljoonaa euroa.

Käyttöarvo määritetään käyttäen diskontattuihin rahavirtoihin perustuvaa menetelmää, jossa rahavirtaennusteet perustuvat yhtiön johdon viimeisimpään ennusteeseen seuraavalle viidelle vuodelle. Viiden vuoden ennusteperiodin jälkeiset rahavirrat on määritetty perustuen yhtiön johdon määrittämään pitkän aikavälin kasvuodotukseen. Ottaakseen huomioon epävarmuutta joka liittyy COVID-19-pandemiaan sekä tulevaisuuden näkymiin, Finnair käyttää arvonalentumistestauksessa rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa, jossa johdon kolme eri rahavirtaskenaariota painotetaan niiden arvioiduilla todennäköisyyksillä. Skenaariot ja niille allokoidut todennäköisyydet on arvioitu ja hyväksytty yhtiön hallituksen toimesta. Määrittäessään todennäköisyyksiä johto on harkinnut epävarmuutta liittyen COVID-19-rokotusohjelmien aikatauluihin, matkustusrajoitusten poistamiseen sekä muihin kysyntään vaikuttaviin tekijöihin. Optimistisen skenaarion, jossa kysynnän elpymisen odotetaan alkavan merkittävissä määrin kesäkuussa 2021, todennäköisyydeksi on määritetty 5%. Perusskenaariossa lentojen kysynnän elpymisen odotetaan alkavan merkittävissä määrin elokuussa 2021 ja sen todennäköisyydeksi on määritetty 55%. Pessimistisen skenaarion, jossa kysynnän elpymisen uskotaan alkavan lokakuussa 2021, todennäköisyydeksi on määritetty 40%. Kussakin skenaariossa liiketoiminnan odotetaan palaavan vuoden 2019 kaltaiselle toiminnan tasolle (tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna) vuoden 2023 aikana.

Arvonalentumistestauksessa käytetyt oletukset

	31.12.2020	30.9.2020	30.6.2020
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus verojen jälkeen), %	8,2	8,4	8,4
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus ennen veroja), %	9,3	9,5	9,8
Pitkän aikavälin kasvu -%	2,4	2,4	2,4
Polttoainekustannusten vaihtelu, per tonni (USD)	540-610	500-615	520-650

Yllä olevassa taulukossa on esitetty arvonalentumistestausta varten laadituissa laskelmissa käytetyt oletukset. Oletukset ovat samat kaikille edellä mainituille skenaarioille.

Käytetty diskonttokorko perustuu yhtiön painotettuun keskimääräiseen pääoman kustannukseen, joka heijastaa markkinoiden arviota rahan aika-arvosta sekä Finnairin liiketoiminnalle ominaista riskiä. Diskonttokorko on esitetty yllä sekä verovaikutus huomioiden että ilman verovaikutusta. Liiketoiminnan lisääntynyttä epävarmuutta ei ole huomioitu erikseen diskonttokoron määrittelyssä, vaan se huomioidaan arvonalentumistestauksessa käyttämällä vaihtoehtoisia skenaarioita ja rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa.

EBITDA ja pitkän aikavälin kasvuolettama on määritetty perustuen yhtiön johdon parhaaseen arvioon koronaviruspandemiasta toipumisesta sekä tulevasta markkinakysynnästä ja -ympäristöstä. Arvioita on verrattu ulkoisiin tietolähteisiin, kuten toimialan pitkän aikavälin keskimääräiseen kasvuodotukseen.

Polttoaineen hinta on määritetty perustuen hintasuojilla painotetun polttoaineen hintaan, joka on perustuu termiinikäyrään, suunniteltujen lentojen arvioituun polttoaineen kulutukseen sekä historiaan perustuvaan tietoon kunkin konetyypin polttoaineen kulutuksesta.

Oletuksien muutosherkkyydet

Johtuen käytettyihin oletuksiin sekä johdon arvioihin liittyvästä kasvaneesta epävarmuudesta Finnair on laatinut herkkyysanalyysin, jonka tarkoituksena on heijastella, miten arvonalentumistestauksen tulos reagoi eri oletuksien ja johdon arvioiden muuttuessa. Herkkyysanalyysi huomioi yhden oletuksen muutoksen kerrallaan muiden oletusten pysyessä ennallaan. Herkkyysanalyysin tulokset heijastelevat rahavirtojen odotusarvoon perustuvan mallin pohjalta määritetyn kerrytettävissä olevan rahamäärän herkkyyttä. Epävarmuus liittyen yhtiön toiminnan elpymisen ajoittumiseen ja palautumiseen pandemiaa edeltävälle tasolle on huomioitu käyttämällä useita ennusteskenaarioita ja rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa arvonalentumistestauksessa, eikä sitä ole erikseen herkistelty.

Alla olevassa taulukossa on esitetty muutokset oletuksissa, joilla käyttöarvon ja omaisuuserien kirjanpitoarvon välinen ero laskisi nollaan.

	Muutos
EBITDA marginaali %	-1,0 %-yksikköä
Diskonttokorko %	+0,9 %-yksikköä
Pitkän aikavälin kasvu %	-1,0 %-yksikköä
Polttoaineen hinta, % muutos hintatasossa	15 %

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

i = Osion sisältö
L = Laadintaperiaatteet

3 Pääomarakenne ja rahoituskulut

3.1 Rahoitustuotot ja -kulut

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

L Korkotuotot ja -kulut
Korkotuotot ja -kulut kirjataan ajan kulumisen perusteella efektiivisen koron menetelmää käyttäen. Merkittävien investointien rahoittamisesta aiheutuvat korkokulut aktivoidaan osaksi omaisuuden hankintamenoa ja poistetaan taloudellisena pitoaikana.
Rahoitusvaroista kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.2 ja korollisista veloista kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.3. L

Milj. euroa	2020	2019
Rahoitustuotot lopetetuista suojaussuhteista	32,5	
Korkotuotot vuokrasopimuksista	2,8	3,7
Tuotot tulosvaikutteisesti kirjattavista sijoitusinstrumenteista	3,3	0,4
Korkotuotot jaksotettuun hankintamenoon arvostettavista rahoitusvaroista	0,0	0,1
Muut korkotuotot	0,0	0,4
Muut rahoitustuotot	0,0	0,2
Osinkotuotot	0,0	0,0
Rahoitustuotot yhteensä	**38,7**	**4,8**
Rahoituskulut lopetetuista suojaussuhteista	-168,3	
Korkokulut vuokrasopimuksista	-58,1	-68,5
Muut rahoituskulut	-19,3	-5,5
Korkokulut jaksotettuun hankintamenoon arvostettavista leasingveloista	-9,5	-9,6
Rahoituskulut yhteensä	**-255,2**	**-83,6**
Kurssivoitot ja tappiot	**26,6**	**12,7**
Rahoituskulut, netto	**-189,9**	**-66,1**

Konsernin suojauslaskennan tehokkuustestauksessa todettiin, että sekä rahavirran, että käyvän arvon suojaus on tehokasta lopetettujen suojaussuhteiden jälkeen. Näin ollen rahoituseriin ei sisälly tehottomuutta vuoden 2020 tilinpäätöshetkellä eikä myöskään vertailuvuonna 2019. COVID-19 pandemia on vaikuttanut negatiivisesti Finnairin liiketoimintaan vuoden 2020 aikana vähentämällä lentämisen määrää ja siitä johtuen suurin osa Finnairin suojauslaskennassa olevista valuutta- ja lentopetroolisuojista on lopetettu. Lopetut suojaussuhteet näytetään tuloslaskelmalla rahoituskuluissa muiden laajan tuloksen erien sijasta. Rahoitustuottoihin ja -kuluihin sisältyy käyvän arvon suojausinstrumenteistä ja suojattavasta riskistä johtuvista suojauskohteista yhtäläinen määrä voittoja ja tappioita. Vuoden 2019 muihin rahoituskuluihin sisältyy takaisin peritty 1,8 miljoonaa euroa korkotuottoja, joka liittyy vuonna 2014 alaskirjattuun lainaan Nordic Regional Airlines - yhtiölle.

Vuoden 2020 rahoituskuluihin kirjatut kurssivoitot ja -tappiot koostuvat 50,2 miljoonan euron realisoituneista nettokurssivoitoista ja 76,7 miljoonan euron realisoitumattomista nettokurssitappiosta. Lopetetuista suojaussuhteista Finnair kirjasi tilikaudella 2020 kuluina 168,3 miljoonaa euroa ja tuottoina 32,5 miljoonaa euroa. Tilikaudella 2020 on aktivoitu A350-investointiohjelmaan liittyen yhteensä 3,3 miljoonaa euroa korkokuluja (2,2) Korkojen aktivoinnista on kerrottu liitetiedossa 2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus.

Muut rahoituskulut sisältävät muun muassa syndikoituun luottolimiittiin ja takauksiin liittyviä kuluja sekä veroihin liittyvät viivästysseuraamukset ja veronkorotukset.

3.2 Rahoitusvarat

L Rahoitusvarat
Konsernissa rahoitusvarat on luokiteltu IFRS 9 ”Rahoitusinstrumentit” – standardin mukaisesti seuraaviin ryhmiin: jaksotettu hankintameno ja käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Luokittelu tapahtuu liiketoimintamallin tavoitteen sekä sijoitusten sopimusperusteisten rahavirtojen perusteella tai soveltamalla käyvän arvon vaihtoehtoa alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä.

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat sisältävät varat kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastot. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät varat on hankittu pääasiallisesti voiton saamiseksi lyhyen aikavälin markkinahintojen muutoksista. Kaikki ne johdannaiset, jotka eivät täytä suojauslaskennan soveltamisen edellytyksiä, luokitellaan kaupankäyntitarkoituksessa 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 rahat ja pankkisaamiset koostuvat käteisvaroista ja lyhytaikaisista pankkitalletuksista, joiden maturiteetti on alle kolme kuukautta. Ulkomaanrahan määräiset erät on muunnettu euroiksi käyttäen tilinpäätöspäivän keskikursseja. L

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat

Milj. euroa	2020	2019
Yritys- ja sijoitustodistukset ja joukkovelkakirjalainat		38,5
Lyhyen koron rahastot	358,3	762,3
Yhteensä	**358,3**	**800,8**
Vastapuolien luottoluokittelu		
BBB		14,0
BB		5,0
Luottoluokittelemattomat	358,3	781,8
Yhteensä	**358,3**	**800,8**

Tilinpäätöshetkellä sijoitukset luottoluokittelemattomiin instrumentteihin sisälsivät pääosin sijoituksia rahamarkkinarahastoihin 358,3 miljoonaa euroa.

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

3.2.2 Rahavarat

Milj. euroa	2020	2019
Käteinen raha ja pankkitalletukset	465,3	151,9
Yhteensä	**465,3**	**151,9**

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

3.3 Rahoitusvelat

L Rahoitusvelat

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

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

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

Pitkäaikaiset velat

Milj. euroa	2020	2019
Lainat rahoituslaitoksilta, pitkäaikaiset	599,0	
JOLCO-lainat ja muut lainat	312,2	277,6
Joukkovelkakirjalainat	199,8	199,6
Vuokrasopimusvelat	880,6	913,6
Korolliset velat yhteensä	**1 991,6**	**1 390,8**
Korottomat velat	**5,2**	**4,7**
Yhteensä	**1 996,8**	**1 395,5**

Lyhytaikaiset korolliset velat

Milj. euroa	2020	2019
JOLCO-lainat ja muut lainat	51,5	43,5
Vuokrasopimusvelat	135,6	140,4
Yhteensä	**187,2**	**183,9**

Konsernin korolliset velat kasvoivat tilikauden aikana merkittävästi johtuen COVID-19-pandemian seurauksena toteutetusta merkittävästä jälleenrahoitusohjelmasta. Pitkäaikaiset lainat rahoituslaitoksilta kasvoivat johtuen Finnairin nostamasta 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainasta. Suomen valtio on taannut lainasta 540 miljoonan euron osuuden ja 60 miljoonan euron suuruiselle loppuosalle on saatu yksityisen liikepankin takaus. Korottomat pitkäaikaiset velat sisältävät pääosin vuokra- ja huoltovarauksia liittyen lentokoneisiin, jotka on vuokrattu muille lentoyhtiöille.

Konsernin vuokrasopimusvelat sisältävät kaksi uutta A350-lentokoneen vuokrasopimusta johtuen tilikauden aikana toteutetuista myynti- ja takaisinvuokraussopimuksista. JOLCO-lainat ja muut lainat sisältävät kolmen A350 koneiden hankintaa varten nostetut JOLCO-lainat (Japanese Operating lease with call option) sekä saadut vientiluottotakaukset yhdelle A350-lentokoneelle ja kolmelle A330-lentokoneelle. Finnairin kirjanpidossa JOLCO-rahoitus käsitellään lainana ja kone omistettuna.

	Lyhytaikaiset lainat	Pitkäaikaiset lainat	Lyhytaikaiset vuokrasopimus-velat	Pitkäaikaiset vuokrasopimus-velat	Yhteensä
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 1.1.2020	**43,5**	**477,3**	**140,4**	**913,6**	**1 574,8**
Takaisinmaksut	-174,9	-43,1		-134,9	-353,0
Hankinnat	175,0	697,8	3,1	170,1	1 046,0
Luovutukset				-4,1	-4,1
Valuuttakurssioikaisut		-20,7	-9,8	-58,3	-88,8
Siirto lyhytaikaisiin velkoihin	8,0	-8,0	3,9	-3,9	0,0
Muut muutokset, joihin ei liity maksua		7,7	-2,0	-1,9	3,8
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 31.12.2020	51,5	**1 111,0**	**135,6**	**880,6**	**2 178,7**

L = Laadintaperiaatteet

KONSERNIN TULOSLASKELMA
KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA
KONSERNIN TASE
KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA
LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA
KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT
1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS
HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA
TILINTARKASTUSKERTOMUS

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

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2020 milj. euroa	2021	2022	2023	2024	2025	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset					28,9	14,5	43,4
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	51,5	40,9	35,3	36,4	77,4	82,2	323,7
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset		300,0	300,0				600,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset		200,0				0,0	200,0
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	96,4	102,3	95,0	92,9	137,3	147,1	671,1
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	39,2	41,5	43,8	46,0	35,3	139,3	345,1
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	**187,2**	**684,7**	**474,1**	**175,2**	**278,9**	**383,1**	**2183,3**
Maksut valuuttajohdannaisista	865,9	36,3					902,2
Saamiset valuuttajohdannaisista	-826,3	-33,2					-859,5
Hyödykejohdannaiset	44,4	0,2					44,6
Ostovelat ja muut velat	84,5						84,5
Sopimuksiin perustuvat korkomaksut	65,3	63,5	50,1	32,3	41,8	61,2	314,3
Yhteensä	**421,0**	**751,6**	**524,2**	**207,5**	**320,8**	**444,3**	**2669,4**

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

Konsernin vaihtuvakorkoiset lainat on sidottu 3 kuukauden viitekorkoihin, ja vaihtuvakorkoiset leasingsopimukset on sidottu 6 kuukauden viitekorkoihin. Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä joukkovelkakirjalainasta tehtyä 0,2 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2017 ja erääntyy vuonna 2022. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,3 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025 ja lainat rahoituslaitoksilta ei sisällä 1,0 miljoonaa euroa TyEL takaisinlainan järjestelypalkkiota. Näin ollen, korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

Korolliset velat jakaantuvat valuutoittain seuraavasti:

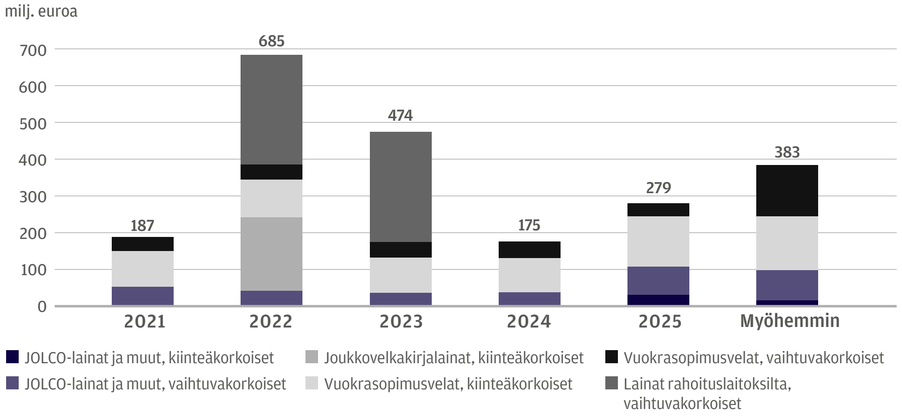
Milj. euroa	2020	2019
EUR	994,5	412,8
USD	1 126,8	1 096,3
JPY	57,3	65,3
HKD	0,2	0,4
SGD	0,0	0,1
	2 178,7	**1 574,8**

Korollisten velkojen efektiivisten korkokantojen painotettu keskiarvo oli 3,3% (4,5%).

Korollisten velkojen koronmääräytymisjakso

	2020	2019
Enintään 6 kuukautta	24,6 %	40,5 %
6–12 kuukautta	0,1 %	3,1 %
1–5 vuotta	46,5 %	18,0 %
Yli 5 vuotta	28,9 %	38,4 %
Yhteensä	**100,0 %**	**100,0 %**

Rahoitusvelkojen erääntymisajat



KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Valtion tuki Finnairin rahoitusjärjestelyissä

Euroopan komissio päätyi ratkaisuun, jonka mukaan Suomen valtion 540 miljoonan euron takaus Finnairin TyEL-takaisinlainassa, jonka Euroopan komissio hyväksyi 18.5.2020, ja Suomen valtion osallistuminen osakeantiin ovat niin läheisesti sidoksissa toisiinsa, että niiden voidaan yhdessä katsoa muodostavan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107(1) artiklan mukaisen valtiontuen. Komission päätöksen nojalla yhtiö on sitoutunut osakennin jälkeen tiettyihin ehtoihin, jotka koskevat muun muassa yritysostokieltoa, jonka mukaan yhtiö ei saa kolmen vuoden kuluessa osakeannista hankkia yli 10 prosentin osuutta kilpailijoissa tai muissa saman alan toimijoissa, tuotantoketjun alku- ja loppupään toimijat mukaan luettuina.

Komission päätökseen perustuvien rajoitusten seurauksena yhtiön johtoon kuuluville henkilöille ei makseta suurempaa palkkiota kuin kyseisen henkilön kiinteä palkkio oli 31.12.2019. Jos henkilöstä tulee yhtiön johdon jäsen osakeannin yhteydessä tai sen jälkeen, hänen suurin sallittu palkkionsa on samantasoinen kuin vastaavissa johtoasemissa toimivien ja vastaavia vastuualueita omaavien johtohenkilöiden palkkiot Finnairissa 31.12.2019. Finnair ei maksa bonuksia ja muita muuttuvia tai vastaavia palkkioeriä kolmen tilikauden 2020-2022 aikana johtoon kuuluville henkilöille.

Lisäksi Finnair on sitoutunut julkaisemaan tiedot saadun tuen käytöstä 12 kuukauden kuluessa osakeannista ja sen jälkeen säännöllisesti 12 kuukauden välein kolmen vuoden ajan. Kyseisiin tietoihin on erityisesti sisällyttävä tiedot siitä, miten yhtiö edistää saamallaan tuella toimintaansa vihreään ja digitaaliseen siirtymään liittyvien EU:n tavoitteiden ja kansallisten velvoitteiden mukaisesti, mukaan lukien vuotta 2050 koskeva EU:n ilmastoneutraaliustavoite.

Suomen valtio ja Finnair ovat valmistelleet rahoitusjärjestelyä, jossa valtio myöntäisi Finnairille vakuudettoman, enintään 400 miljoonan euron hybridilainan. Lopullisen päätöksen mahdollisesta rahoitusjärjestelystä tekee valtioneuvoston yleisistunto, jolloin myös hybridilainan lopulliset ehdot vahvistetaan. Hybridilainan myöntäminen edellyttää EU-komission hyväksyntää.

3.4 Vastuusitoumukset

Milj. euroa	2020	2019
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	32,1	79,6
Yhteensä	**32,1**	**79,6**

3.5 Rahoitusriskien hallinta

Rahoitusriskien hallinnan periaatteet

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

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

Valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden hallinnassa yhtiö käyttää rahoituspolitiikan määrittelemissä rajoissa seuraavia johdannaisinstrumenttejä: termiinejä, swappeja ja optioita. Johdannaiset määritellään niiden tekohetkellä erittäin todennäköisten kassavirtojen suojauksiksi (rahavirtasuojaus), sitovien ostosopimusten suojauksiksi (kiinteäehtoisen sitoumuksen käyvän arvon suojaus) tai 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 hintariskillä tarkoitetaan sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu polttoaineen hintavaihtelusta. Suojautuakseen lentopetrolin hintariskiltä, Finnair käyttää lentopetrolitermiinejä ja optioita. Lentopetrolijohdannaisten kohde-etuutena käytetään Jet Fuel CIF Cargoes NWE -indeksiä, sillä yli 60 prosenttia Finnairin polttoaineen ostosopimuksista pohjautuu kyseiseen hintaindeksiin.

Finnair noudattaa lentopetrolisuojauksissaan aikahajauttamisen periaatetta. Rahoituspolitiikan mukainen suojaushorisontti on kaksi vuotta. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on lähimmältä puolelta vuodelta yli 60 prosenttia ja laskee tästä eteenpäin periodikohtaisesti. COVID-19 pandemiasta johtuen suojausasteisiin haettiin väliaikainen muutos, joka on kuvattu tarkemmin alla. Suojauksien jaksottamisella periodikohtainen petrolikulu ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa petrolikulu nousee hitaammin.

Polttoainesuojaukset käsitellään kirjanpidossa rahavirran suojauksena IFRS 9 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. IFRS 9 mukaan rahavirran suojaukseksi määriteltyjen johdannaisten käyvän arvon muutokset kirjataan suoraan omaan pääomaan sisältyvään käyvän arvon rahastoon. Omaan pääomaan kirjattu käyvän arvon muutos puretaan tulokseen samaan aikaan suojattavan erän kanssa. Vuoden 2020 aikana Finnair on suojannut polttoaineriskin kokonaan erottamatta sen riskikomponentteja, kuten raakaöljyn hintariski.

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

Rahoituspolitiikan väliaikainen muutos

COVID-19 pandemia on vaikuttanut voimakkaasti lentomatkustamiseen ja sen kysyntään. Kysynnän lasku puolestaan vaikutti myös Finnairin suojausoperaatioihin valuutta- ja lentopetroliriskin osalta. Kysynnän katoaminen tarkoitti suojauksien osalta merkittävää muutosta ennustettuihin myynteihin ja kuluihin eri valuutoissa ja lentopetrolin kulutukseen, joka puolestaan johti suojaussuhteiden lopettamiseen valuutta- ja lentopetrolin osalta. Koska COVID-19 pandemia aiheuttaa edelleen epävarmuutta tulevaisuutta ajatellen Finnairin hallitus hyväksyi väliaikaisen muutoksen rahoituspolitiikkaansa koskien suojausasteita. Väliaikainen muutos laskee suojausasteiden alarajan nollaan prosenttiin valuutta- ja lentopetrolisuojauksien osalta koko suojaushorisontin ajalta. Myös taseen valuuttariskin osalta suojausaste on laskettu väliaikaisesti nollaan prosenttiin, pitäen kuitenkin tavoitetason 50 prosentissa. Muutoksen tarkoituksena valuutta- ja lentopetrolisuojauksien osalta on välttää joutumista ylisuojaus tilanteeseen uudelleen, jos suunniteltu toipuminen koronaviruksen aiheuttamista vaikutuksista ei toteudu suunnitelmien mukaisesti ja taseen valuuttariskin osalta tarkoituksena on alentaa kassavirtariskiä lyhyellä aikavälillä. Väliaikainen muutos on voimassa kunnes rahoituspolitiikkaa uudelleen arvioidaan vuoden 2021 aikana.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta	Suojattu hinta $/tonni	Nimellis-määrä (tonnit)	Erääntymisaika Vuoden aikana	Erääntymisaika 1–2 vuotta
31.12.2020				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	527,7	237 423	227 423	10 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	609,8	2 577	2 577	
31.12.2019				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	655,2	992 382	761 382	231 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	682,6	61 618	61 618	

Erittäin todennäkoisia polttoaineostoja suojaavien instrumenttien suojattu keski-hinta lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan suojaava, eli ostettu, instrumentti optioiden kaulusrakenteista. Kyseisellä menetelmällä laskettu suojattu hinta edustaa siis konsernin kannalta huonointa toteumaa. Paras mahdollinen suojattu hinta, joka lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan optioiden kaulusrakenteen myyty instrumentti, on 527.7 Yhdysvaltain dollaria tonnilta NWE-kulutuksen puolelta ja 609.8 dollaria SING-kulutuksen puolelta. Suojauslaskennan ulkopuoliset optiot eivät ole mukana kummassakaan laskelmassa.

Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 67 prosenttia ennustetuista polttoaineostoistaan vuoden 2021 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta ja 33 prosenttia toiselta vuosipuoliskolta. Tilikaudella 2020, lentotoiminnan polttoaineiden osuus suhteessa konsernin liikevaihtoon oli noin neljännes. Tilinpäätöshetkellä ennuste vuodelle 2021 on noin neljännes. Tilinpäätöshetkellä lentopetrolin markkinahinnan 10 prosentin nousu lisää – ilman suojaustoimintaa reittiliikenteen ennustetuilla lentomäärillä laskettua – vuosittaista petrolikulua arviolta 15 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – petrolin 10 prosentin nousu alentaa toiminnallista liikevoittoa noin 8 miljoonaa euroa.

COVID-19 pandemia on vaikuttanut voimakkaasti lentomatkustamiseen ja sen kysyntään. Kysynnän lasku puolestaan vaikutti myös Finnairin suojausoperaatioihin valuutta- ja lentopetroliriskin osalta. Kysynnän katoaminen tarkoitti suojauksien osalta merkittävää muutosta ennustettuihin myynteihin ja kuluihin eri valuutoissa ja lentopetrolin kulutukseen, joka puolestaan johti suojien purkuun valuutta- ja lentopetrolin osalta.

Valuuttariski

Valuuttariski tarkoittaa sitä kassavirran, tuloksen ja taseen epävarmuutta, joka aiheutuu valuuttakurssimuutoksista. Finnair-konsernin valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja myynneistä, lentokoneiden leasingmaksuista, lentokoneiden huoltomaksuista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Konsernin liikevaihdosta noin 55 prosenttia kertyy euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset liikevaihtovaluutat ovat Japanin jeni (7 prosenttia liikevaihdosta), Kiinan yuan (6 prosenttia), Yhdysvaltain dollari (4 prosenttia) ja Ruotsin kruunu (3 prosenttia). Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin 40 prosenttia. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on vajaa 35 prosenttia kaikista operatiivisista kuluista. Merkittävin dollarikulueriä on polttoainekulut. Suurimmat investoinnit, lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta, tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa.

Rahoituspolitiikka jakaa valuuttaposition kolmeen osaan; ennustettuun kassavirtaan, tase- ja investointipositioon.

Kassavirtapositio muodostuu pääasiassa dollarimääräisistä kuluista ja useissa eri valuutoissa tapahtuvista myyntituloista. Ennustetut polttoaineostot, lentokaluston huoltokulut ja liikennöimismaksut muodostavat samankaltaisten suojauskohteiden ryhmän, joka suojataan samalla suojausinstrumentilla. Kassavirran suojaamisen tarkoitus on vähentää kurssivaihteluiden aiheuttamaa 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). Näiden kahden suojaushorisontti on kaksi vuotta, joka on jaettu neljään kuuden kuukauden periodiin. Aikahajauttamisen hyödyntämiseksi lähimmän kuuden kuukauden minimisuojausaste on 60 prosenttia laskien aina viimeisen neljännen kuuden kuukauden periodin nollaan prosenttiin. Tällä hetkellä kuitenkin voimassa on väliaikainen muutos rahoituspolitiikkaan laskien minimisuojausasteen nollaan prosenttiin kunnes rahoituspolitiikkaa uudelleen arvioidaan vuoden 2021 aikana. Myös pienempiä valuuttavirtoja voidaan suojata vaikka politiikka ei sitä vaadi. Tässä tapauksessa sovelletaan myös osittain porrastettua suojausstrategiaa mutta suojilla ei ole minimi suojausastetta.

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

Tasepositio muodostuu valuuttamääräisistä rahoitusvaroista ja -veloista sekä muista valuuttamääräisistä tase-eristä kuten varaukset, myyntisaamiset, ostovelat, vuokravelat ja myytävänä olevista omaisuuseristä. Finnair-konserni suojaa 75-100% 10 miljoonaa euroa ylittävistä valuuttamääräisistä rahoitusvarojen ja rahoitusvelkojen nettopositioista. Kuitenkin väliaikaisen rahoituspolitiikan muutoksen johdosta suojausaste taseposition osalta on laskettu nollaan prosenttiin, kuitenkin säilyttäen tavoite suojausaste 50 prosentissa.

Ennustettujen liiketoiminnan nettokassavirtojen osalta, Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 42 prosenttia USD-korista ja 44 prosenttia Japanin jenistä seuraavalle 12 kuukaudelle, sekä 4 prosenttia USD-korista ja 2 prosenttia Japanin jenistä vuodelle 2022. Tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 12 kuukauden tulokseen noin 27 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti noin 11 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta noin 10 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen huonontaa tulosta noin 5 miljoonalla eurolla. Edellä mainituissa luvuissa dollaririskiin on sisällytetty myyntivaluuttana Hongkongin dollari, jonka historiallinen korrelaatio dollarin kanssa on erittäin korkea. Taseposition osalta suojausasteet olivat tilinpäätöshetkellä USD:n osalta 53 prosenttia ja jenin osalta 92 prosenttia. Tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti tulokseen 115 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 6 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta 44 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin vahvistuminen huonontaa tulosta noin 0,5 miljoonaa euroa

Nimellismäärän ajoitus milj. euroa 31.12.2020	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika Vuoden aikana	Erääntymisaika 1–2 vuotta
USD	1 100,7	973,6	127,1
JPY	270,6	265,7	5,0

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan.

Tuloksen valuuttariski milj. euroa 31.12.2020	JPY	USD-kori
Ennustetut liiketoiminnan nettokassaavirrat, 24 kk	474,8	-1 411,8
Liiketoiminnan nettokassavirtojen suojat, 24 kk	-75,8	273,2
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	120,2	1,14
Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttariskit suojauksen jälkeen, 24 kk	**399,1**	**-1 138,6**

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Erittäin todennäköisia ennustettuja myyntejä ja ostoja suojaavien instrumenttien suojattu keski-kurssi lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan suojaava, eli ostettu, instrumentti optioiden kaulusrakenteesta. Kyseisellä menetelmällä laskettu suojattu hinta edustaa siis konsernin kannalta huonointa toteumaa. Paras mahdollinen suojattu kurssi, joka lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan optioiden kaulusrakenteen myyty instrumentti, on 1.17 Yhdysvaltain dollarin puolelta ja 118.42 Japanin jenin puolelta.

Taseen valuuttariski milj. euroa 31.12.2020	JPY	USD
Nettotasepositio	-63,3	-943,6
Nettotaseposition suojat	57,6	509,0
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	126,8	1,18
Taseposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	**-5,7**	**-434,6**

Investointiposition valuuttariski milj. euroa 31.12.2020	USD
Nettoinvestointipositio	-335,5
Nettoinvestointiposition suojat	180,4
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	1,14
Investointiposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	**-155,1**

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

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

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

Korkoriski

Korkoriski tarkoittaa sitä kassavirran, tuloksen ja taseen epävarmuutta, joka aiheutuu korkojen muutoksesta. Finnair-konsernissa korkoriskin mittarina käytetään korkosidonnaisuusaikaa. Korkosidonnaisuusajan muokkaamiseksi käytetään tarvittaessa korkojohdannaisia. Rahoituspolitiikan mukaisesti sijoitussalkun korkosidonnaisuusajan mandaatti on 0 -12 kuukautta ja korollisten velkojen 36-72 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä sijoitussalkun korkosidonnaisuusaika oli noin 3 kuukautta ja korollisten velkojen ja korkojohdannaisten noin 50 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä korkojen yhden prosenttiyksikön nousu lisää vuotuista sijoitussalkun korkotuottoa noin 7.1 miljoona euroa ja lainasalkun korkokulua noin 4.3 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.

Nimellismäärän ajoitus milj. euroa 31.12.2020	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika: Vuoden aikana	Erääntymisaika: 1–2 vuotta
Koronvaihtosopimukset	286,0	189,4	96,6

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, rahoituspolitiikan sallimien vastapuoliriskirajojen puitteissa. Rahavaroja sijoitetaan myös rahamarkkinarahastoihin ja konservatiivisesti valittujen yritysten liikkeellelaskemiin velkakirjoihin ja yritystodistuksiin, yrityskohtaisten limiittien puitteissa. Riskit yksittäisten vastapuolien kohdalla eivät näin ollen ole merkittäviä. Konsernin käypään arvoon arvostettujen lainojen arvostus johtuu täysin valuutan ja koron, ei luottoriskin, muutoksista. Konsernin luottoriski aiheutuu liitteessä 3.2.1 eritellyistä lyhytaikaisista muista rahoitusvaroista, liitteessä 3.2.2 esitetyistä rahavaroista, liitteessä 1.2.3 eritellyistä myyntisaamisista sekä liitteessä 3.8 eritellyistä johdannaisista.

Likviditeettiriski

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

COVID-19 pandemia ei suoranaisesti vaikuttanut Finnairin likviditeettiriskin hallintaan. Koronaviruspandemia on kuitenkin kasvattanut Finnairin rahoitusriskiä ja pandemiasta johtuvan tulevaisuuteen liittyvän epävarmuuden vuoksi Finnair toteutti tilikauden aikana useita rahoitustoimia varmistaakseen maksuvalmiuden ja toiminnan jatkuvuuden. Näihin rahoitustoimiin kuului esimerkiksi vakuudettoman 175 miljoonan euron syndikoidun luottolimiitin nosto, joka maksettiin takaisin kokonaisuudessaan syyskuussa 2020, 600 miljoonan euron TyEL takaisinlainan varmistaminen ja nostaminen, yli 500 miljoonan euron merkintäoikeusannin järjestäminen ja 200 miljoonan euron hybridilainan uudelleenrahoitus. Finnair myös teki lentokoneisiin liittyviä rahoitusjärjestelyitä kuten kaksi myynti- ja takaisinvuokraussopimusta, joiden arvo on yhteensä yli 200 miljoonaa euroa ja yhden vienttiluottotakauksen, jonka arvo on yli 100 miljoonaa euroa. Mainittujen rahoitustransaktioiden lisäksi Finnair myös neuvotteli kovenantin lievennyksen oikaistuun nettovelkaantumisasteeseen, joka on osana 175 miljoonan euron sitovaa luottolimiittiä. Suomen valtio ja Finnair ovat lisäksi yhdessä valmistelleet rahoitusjärjestelyä, jossa valtio myöntäisi Finnairille vakuudettoman, enintään 400 miljoonan euron hybridilainan. Lopullisen päätöksen mahdollisesta rahoitusjärjestelystä tekee valtioneuvoston yleisistunto, jolloin myös hybridilainan lopulliset ehdot vahvistetaan. Hybridilainan myöntäminen edellyttää EU-komission hyväksyntää.

Konsernin likvidit kassavarat olivat tilikauden 2020 päättyessä 823,7 miljoonaa euroa. Finnair Oyj:llä on kotimainen yritystodistusohjelma määrältään 200 miljoonaa euroa, joka ei ollut käytössä tilinpäätöshetkellä. Lisäksi Finnairilla on käyttämätön 175 miljoonan euron sitova luottolimiitti. Luottolimiitti sisältää finanssikovenantin, joka perustuu oikaistuun

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

nettovelkaantumisasteeseen (adjusted gearing). Oikaistun nettovelkaantumisasteen kovenanttitaso alkuperäisen sopimuksen mukaan on 175 prosenttia. COVID-19 pandemiasta johtuvan heikentyneen toimintaympäristön vuoksi Finnair haki kovenanttiin lievennyksen syndikaattipankeilta. Lievennys poisti kovenantin kokonaan, kunnes merkintäoikeusanti on toteutettu tai vuosi 2020 tulee päätökseen. Tämän jälkeen nettovelkaantumisasteen kovenanttitaso on 225 prosenttia kesäkuun 2021 loppuun. Heinäkuusta 2021 eteenpäin kovenanttitaso on 200 prosenttia kesäkuun 2022 loppuun, jonka jälkeen se laskee takaisin175 prosenttiin. Tilinpäätöshetkellä tunnusluku on 153.2 prosenttia. Hallituksen määrittelemä enimmäistaso nettovelkaantumisasteesta perustuu sopimuksessa määritettyyn kovenanttiin.

Tilikauden 2020 aikana Finnair onnistui pitämään likviditeetin hyvällä tasolla huolimatta COVID-19-pandemiasta, joka vaikutti merkittävästi Finnairin liiketoimintaan. Likviditeetti saatiin pidettyä hyvällä tasolla useiden yllä kuvattujen rahoitustransaktioiden johdosta, jotka Finnair onnistui toteuttamaan pandemiasta huolimatta. Yllä mainituilla rahoitustransaktioilla oli kuitenkin merkittäviä taloudellisia vaikutuksia Finnairin taseeseen. Finnairilla on tällä hetkellä 28 prosenttia enemmän korollista velkaa taseessaan verrattuna vuoteen 2019 ja Finnairin oikaistu nettovelkaantumisaste on noussut merkittävästi verrattuna tilikauteen 2019 jolloin oikaistu nettovelkaantumisaste oli 64,3 prosenttia kun tilipäätöshetkellä se on 153,2 prosenttia, kuitenkin pysyen finanssikovenantin sallimissa rajoissa. Finnairin tämän hetkisen arvion perusteella nostamattomaan 175 miljoonan euron valmiusluottolimiittiin liittyvien kovenanttiehtojen ennustetaan mahdollisesti rikkoutuvan vuoden 2021 toisen neljänneksen aikana. Näin ollen, Finnair suunnittelee aloittavansa neuvottelut syndikaattipankkien kanssa finanssikovenantin lievennyksistä.

COVID-19 pandemiasta johtuvan epävarmuuden jatkuessa pidempään kuin nyt on ennakoitu, on mahdollista että Finnairin rahoitusriski kasvaa entisestään ja rahoituksen saaminen on kalliimpaa ja rajoittuneempaa.

Pääomarakenteen hallinta

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

COVID-19 pandemialla on ollut merkittävä vaikutus Finnairin liiketoimintaan ja siitä johtuen myös Finnairin taseeseen. Vuoden 2020 aikana Finnair toteutti rahoitustransaktioita vahvistaakseen tasettaan, lieventääkseen koronaviruksen aiheuttamia negatiivisia vaikutuksia ja pitämään oikaistun nettovelkaantumisasteen terveellä tasolla. Vuoden 2020 aikana Finnair toteutti esimerkiksi merkintäoikeusannin ja hybridilainan uudelleenrahoituksen lieventääkseen koronaviruksen aiheuttamia negatiivisia vaikutuksia. Merkintäoikeusannista Finnair sai noin 501 miljoonan euron nettotuotot ja hybridilainan 200 miljoonan uudelleenrahoitus auttoi edelleen koronaviruksen aiheuttamien negatiivisten vaikutusten lieventämistä.

Konsernin pääomarakenteen kehitystä seurataan jatkuvasti oikaistulla nettovelkaantumisasteella (adjusted gearing), jota laskettaessa oikaistu korollinen nettovelka on jaettu oman pääoman määrällä. Konsernin oikaistu nettovelkaantumisaste oli vuoden 2020 lopussa 153,2 prosenttia (64,3).

Käyvän arvon rahaston herkkyysanalyysi

Mikäli Jet fuel CIF NWE- hinta olisi ollut 10 prosenttia korkeampi, olisi rahaston saldo ollut 6.6 miljoonaa euroa (50.7) suurempi. Vastaavasti taas 10 prosenttia alempi Jet fuel CIF NWE-hinta olisi pienentänyt rahastoa 6.6 miljoonaa euroa (52.0). Yhdysvaltain dollarin osalta 10 prosenttia heikompi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 9.9 miljoonaa euroa (58.4) ja 10 prosenttia vahvempi dollari olisi vaikuttanut positiivisesti 5.2 miljoonaa euroa (61.7). Japanin jenin osalta 10 prosenttia vahvempi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 5.1 miljoonaa euroa (20.7) ja 10 prosenttia heikompi JPY olisi vaikuttanut positiivisesti 4.6 miljoonaa euroa (19.0). Korkojen muutoksella ei ole olennaista vaikutusta oman pääoman käyvän arvon rahastoon. Oheisissa herkkyysluvuissa ei ole otettu huomioon laskennallisen verovelan (verosaamisen) muutosta.

3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu

Milj. euroa	Suojaus-laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat	Jaksotettuun hankintamenoon arvostettavat	Kirjanpitoarvo
31.12.2020				
Rahoitusvarat				
Saamiset			3,1	3,1
Muut rahoitusvarat		358,3		358,3
Myyntisaamiset ja muut saamiset			125,7	125,7
Johdannaiset	7,4	5,0		12,4
Rahavarat			465,3	465,3
Kirjanpitoarvo yhteensä	**7,4**	**363,3**	**594,1**	**964,9**
Käypä arvo yhteensä	**7,4**	**363,3**	**594,1**	**964,9**
Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat			1 162,6	1 162,6
Leasingvelat			1 016,2	1 016,2
Johdannaiset	46,1	53,6		99,7
Ostovelat ja muut velat			84,5	84,5
Kirjanpitoarvo yhteensä	**46,1**	**53,6**	**2 263,2**	**2 362,9**
Käypä arvo yhteensä	**46,1**	**53,6**	**1 244,9**	**1 344,6**

Milj. euroa	Suojaus-laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat	Jaksotettuun hankintamenoon arvostettavat	Kirjanpitoarvo
31.12.2019				
Rahoitusvarat				
Saamiset			3,3	3,3
Muut rahoitusvarat		800,8		800,8
Myyntisaamiset ja muut saamiset			240,9	240,9
Johdannaiset	54,4	1,2		55,7
Rahavarat			151,9	151,9
Kirjanpitoarvo yhteensä	**54,4**	**802,0**	**396,0**	**1 252,5**
Käypä arvo yhteensä	**54,4**	**802,0**	**396,0**	**1 252,5**
Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat			520,8	520,8
Leasingvelat			1 054,0	1 054,0
Johdannaiset	29,4	9,5		38,9
Ostovelat ja muut velat			999,6	999,6
Kirjanpitoarvo yhteensä	**29,4**	**9,5**	**2 574,4**	**2 613,3**
Käypä arvo yhteensä	**29,4**	**9,5**	**1 527,9**	**1 566,8**

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

L = Laadintaperiaatteet

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 tarkemmin käyvän arvon hierarkia taulukossa. Käypään arvoon arvostettavat rahoitusvarat ovat joko rahastoja (käypien arvojen hierarkiataso 1) tai joukkovelkakirjoja-, tai yritystodistuksia (käypien arvojen hierarkiataso 2). Lainat ja saamiset ovat pääosin lyhytaikaisia ja niiden kirjanpitoarvo vastaa käypää arvoa, sillä diskonttauksen vaikutus ei ole merkittävä. Lyhytaikaisten jaksotettuun hankintamenoon arvostettavien lainojen osuus ilman joukkovelkakirjalainoja on 187,2 miljoonaa euroa ja niiden kirjanpitoarvo vastaa käypää arvoa, sillä diskonttauksen vaikutus ei ole merkittävä. Merkittävimmän erän jaksotettuun hankintamenoon arvostettavien pitkäaikaisten lainojen osalta muodostavat liikkeelle lasketut joukkovelkakirjalainat. Joukkovelkakirjalaina, joka erääntyy vuonna 2022, noteerattiin arvolla 98,584 prosenttia, mikä selittää käyvän arvon ja kirjanpitoarvon eron. Rahoitusvarojen ja -velkojen arvostusperiaatteet on kuvattu tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa.

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa

Milj. euroa	31.12.2020	Taso 1	Taso 2
Varat			
Käypään arvoon rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	358,3	358,3	
Johdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	8,6		8,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,3		4,3
Hyödykejohdannaiset	3,8		3,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,2		3,2
Yhteensä	**370,8**	**358,3**	**12,4**
Velat			
Käypään arvoon rahoitusvelat			
Johdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	18,8		18,8
Valuuttajohdannaiset	32,5		32,5
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	13,8		13,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	15,0		15,0
Hyödykejohdannaiset	48,4		48,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	17,3		17,3
Yhteensä	**99,7**		**99,7**

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.

3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus

Milj. euroa	2020	2019
Johdannaisvarat bruttomäärä	12,4	55,7
Taseessa esitetty rahoitusvarojen määrä	**12,4**	**55,7**
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	-11,8	-22,3
Johdannaisvarat netto	**0,6**	**33,4**
Milj. euroa	**2020**	**2019**
Johdannaisvelat bruttomäärä	-99,7	-38,9
Taseessa esitetetyt rahoitusvelkojen määrä	**-99,7**	**-38,9**
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	11,8	22,3
Johdannaisvelat netto	**-87,9**	**-16,6**

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

L Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta

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

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

L = Laadintaperiaatteet
! = Kriittiset tilinpäätösarviot

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

Termiinien ja optioiden puolelta, suojauskohteen ja suojausinstrumentin välillä on taloudellinen suhde, koska odotetaan, että suojausinstrumentin ja suojauskohteen arvon muutokset ovat vastakkaisia yhteisen allaolevan tai suojatun riskin vuoksi. Tämä koskee kaikkia suojaussuhteita paitsi Cargoes FOB Singapore-kulusta, joka suojataan Jet Fuel CIF Cargoes NWE-perustuvien instrumenttien avulla (kuten esitetään liitetiedossa 3.5). Tässä tilanteessa kohde-etuutena oleva indeksi on erilainen, 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, esimerkiksi jos perusteena oleva polttoainekulutuksen ennuste ei ole riittävästi tarkka. Koska konsernissa ei suojata 100% polttoainekulutusta, ylisuojauksen riski on vähäinen. Finnair on soveltanut 1:1 suojausaste suojauskohteille.

Finnair käyttää termiinejä ja optioita suojautuessaan valuuttamääräisten kassavirtojen aiheuttamat riskit. Valuuttamääräisten kassavirtojen suojat käsitellään kirjanpidossa IFRS 9-standardin mukaisesti rahavirtasuojauksina. Ennakoitujen rahavirtojen suojaamiseksi tehtyjen johdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon rahavirran suojauksiksi 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% kassavirtoja, ylisuojauksen riski on vähäinen. Realisoituneiden JPY-määräisten myyntien suojien voitto tai tappio kirjataan liikevaihtoon, ja realisoituneiden USD-määräisten kulujen suojien voitto tai tappio kohdistetaan kuluihin suhteessa realisoituneisiin kuluihin. Muiden valuuttamääräisten rahavirtojen voitto tai tappio kirjataan muihin kuluihin.

Suojaussuhteen suojausaste määritellään sekä suojausinstrumentin että suojattavan kohteen suhteellisen määrän mukaan. Suojautuessaan valuuttariskiltä Finnair yleensä soveltaa 1:1 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.

COVID-19 pandemian vaikutukset suojauslaskentaan ja johdannaisiin

COVID-19 pandemia on vaikuttanut voimakkaasti lentomatkustamiseen ja sen kysyntään. Kysynnän lasku puolestaan vaikutti myös Finnairin suojausoperaatioihin valuutta-, ja lentopetroliriskin osalta. Kysynnän katoaminen tarkoitti suojauksien osalta merkittävää muutosta ennustettuihin myynteihin ja kuluihin eri valuutoissa ja lentopetrolin kulutukseen, joka puolestaan johti suojaussuhteiden lopettamiseen suuressa osassa valuutta- ja lentopetrolinsuojauksia. Lopetetut suojaussuhteet näytetään tuloslaskelmalla oman pääoman sijasta. Realisoimaton ja realisoitu kulu tai tuotto purettujen suojien osalta näytetään tuloslaskelmalla rahoitustuotoissa ja -kuluissa. L

! Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta

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 parhaaseen 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. !

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

▶ KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

	2020				2019			
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								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	268,4	4,2	-13,1	-8,8	924,4	23,6	-5,9	17,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	80,5	0,0		0,0	201,5	3,3		3,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	74,3		-1,9	-1,9	201,8		-1,0	-1,0
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	180,4		-13,8	-13,8	336,5	19,0	-0,4	18,6
Leasemaksujen suojaus					22,3	1,7		1,7
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	**603,7**	**4,3**	**-28,8**	**-24,5**	**1 686,5**	**47,5**	**-7,3**	**40,2**
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	173,9	4,1	-3,1	1,0				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	20,3	0,1		0,1				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	20,3	0,0	-0,1	-0,0				
Taseen suojaus, termiinit	267,1	0,1	-0,5	-0,4	775,1	0,1	-9,4	-9,3
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	**481,6**	**4,4**	**-3,7**	**0,7**	**775,1**	**0,1**	**-9,4**	**-9,3**
Valuuttajohdannaiset yhteensä	**1 085,3**	**8,6**	**-32,5**	**-23,8**	**2 461,6**	**47,7**	**-16,8**	**30,9**
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	240 000	3,2	-17,3	-14,2	898 000	6,2	-21,5	-15,3
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia					57 000	0,7		0,7
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia					57 000		-0,5	-0,5
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		**3,2**	**-17,3**	**-14,2**		**6,9**	**-22,0**	**-15,1**
Lentopetrolitermiinit, tonnia	336 000	0,6	-31,1	-30,5				
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia					42 000		-0,1	-0,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		**0,6**	**-31,1**	**-30,5**		**0,0**	**-0,1**	**-0,1**
Hyödykejohdannaiset yhteensä		**3,8**	**-48,4**	**-44,6**		**6,9**	**-22,1**	**-15,2**
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	286,0		-18,8	-18,8	217,9	1,1		1,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	**286,0**	**0,0**	**-18,8**	**-18,8**	**217,9**	**1,1**	**0,0**	**1,1**
Korkojohdannaiset yhteensä	**286,0**	**0,0**	**-18,8**	**-18,8**	**217,9**	**1,1**	**0,0**	**1,1**
Johdannaiset yhteensä		**12,4**	**-99,7**	**-87,2**		**55,7**	**-38,9**	**16,8**

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2020 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset - erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaissopimuksiin perustuvat velat - erässä). COVID-19 pandemian vaikutuksista johtuen Finnair on joutunut lopettamaan suojaussuhteen suurimmalta osalta suojauslaskennassa olleista suojista. Täten myös johdannaisten määrä on pienempi verrattuna vuoteen 2019. Finnair on väliaikaisesti muuttanut rahoituspoitiikkaansa, joka laskee suojausasteet nollaan prosenttiin koko suojaushorisontin ajalta kunnes rahoituspolitiikka on uudelleen arvioitu vuoden 2021 aikana.

Suojauskohteet suojaussuhteissa

	Suojaus-kohteiden kirjanpitoarvo		Suojauskohteiden kirjanpitoarvoon sisältyvät kertyneet käyvän arvon oikaisut			Tehottomuuden testauksessa käytetty suojauskohteen käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta	Tehottomuuden testauksessa käytetty suojaus-instrumentin käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta
31.12.2020	Varat	Velat	Varat	Velat			
Rahavirtasuojaukset							
Polttoaineen hintariski							
- Ennustetut polttoaineostot						612,7	-29,3
Valuuttariski							
- Ennustetut myynnit ja ostot						304,4	-21,0
- Leasemaksut						-33,2	-1,7
Käyvän arvon suojaukset							
Valuuttariski							
- Lentokoneiden hankinnat	13,8		13,8		Pitkäaikaiset varat	32,4	-32,4

Johdannaisvastapuolien luottoluokittelu

Milj. euroa	2020	2019
Parempi kuin A	-18,9	
A	-54,1	23,2
BBB	-14,2	-6,5
Yhteensä	**-87,2**	**16,8**

Tulosvaikutteisesti realisoituneet johdannaiset

Milj. euroa		2020	2019
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	-73,5	-5,5
Leasemaksujen suojaus	Rahoituskulut	1,7	8,1
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Polttoainekulut	12,1	25,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Lentokaluston huoltokulut	2,1	3,4
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikennöimismaksut	4,0	3,9
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikevaihto	-1,8	-10,8
Kulut suojauslaskennassa olevista eristä yhteensä		**-55,4**	**24,1**
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut		1,0
Polttoaineen suojaus, puretut suojat	Rahoituskulut	-111,8	
Taseen suojaus	Rahoituskulut	-40,3	37,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, puretut suojat	Rahoituskulut	-5,4	
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	Rahoituskulut	1,9	5,1
Kulut suojauslaskennan ulkopuolisista eristä yhteensä		**-155,6**	**43,2**

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

L = Laadintaperiaatteet

3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

L Oma pääoma

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

Sijoitetun vapaan pääoman rahastoon on kirjattu osakeannista 2007 ja merkintäoikeusannista 2020 saadut varat transaktiokuluilla ja veroilla vähennettynä, sekä osakeperusteiset maksut IFRS 2:n mukaisesti.

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

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

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

Omaan pääomaan kirjataan oman pääoman ehtoinen laina, joka on vakuudeton ja muita velkasitoumuksia heikommassa etuoikeusasemassa. Lainan velkakirjan haltijalla ei ole osakkeenomistajille kuuluvia oikeuksia, eikä se laimenna yhtiön osakkeenomistajien omistusta. Finnair ei ole velvollinen lunastamaan uutta hybridilainaa tiettynä ajankohtana eivätkä hybridilainan haltijat voi vaatia Finnairia lunastamaan uutta hybridilainaa. Korkokulut kirjataan maksuperusteisesti edellisten tilikausien tulokseen verovaikutuksella oikaistuna. Osakekohtaisen tuloksen laskennassa oman pääoman ehtoisen lainan korko- ja transaktiokulut sisällytetään tilikauden tulokseen. L

COVID-19-pandemia sekä paikallisten ja kansallisten viranomaisten toimenpiteet sen rajoittamiseksi merkitsivät ennennäkemätöntä haastetta Finnairin liiketoiminnalle. Pandemian maailmantaloudelle aiheuttama negatiivinen shokki on heikentänyt merkittävästi makrotaloudellisia olosuhteita markkinoilla, joilla Finnair toimii, sekä vähentänyt Yhtiön palveluiden kysyntää äkillisesti ja olennaisesti. Viranomaisten eri puolilla maailmaa asettamat matkustusrajoitukset ovat kärjistäneet tilannetta.

Finnair on yhä sitoutunut pitkän aikavälin strategiaansa COVID-19-pandemiaan liittyvistä väliaikaisista sopeutustoimista huolimatta ja pyrkii varmistamaan, että Yhtiö pysyy kilpailukykyisenä lentoyhtiönä myös tulevaisuudessa. Yhtiön johto uskoo, että COVID-19-pandemiaan liittyvien matkustusrajoitusten poistuttua lentoliikenne on edelleen kasvuala, jossa Finnair tavoittelee kestävää ja kannattavaa kasvua maantieteelliseen kilpailuetuun perustuvan strategian ja vahvan omistusrakenteen tukemana.

Saavuttaakseen tavoitteensa poikkeuksellisista olosuhteista huolimatta Finnair katsoi tässä tilanteessa järkeväksi vahvistaa tasettaan ja luoda perusta Finnairin pitkän aikavälin strategian onnistuneelle toteuttamiselle sen varmistamiseksi, että yhtiö on toimintakykyinen kriisin jälkeisessä ympäristössä. Osakeanti toteutetiin osana Finnairin uudelleenrahoitussuunnitelmaa, jota toteutetaan vuoden 2020 ja 2021 aikana.

COVID-19 pandemiasta johtuen Finnair päätti vahvistaa omaapääomaansa merkintäoikeusannilla. Merkintäoikeusanti oli osa Finnairin uudelleenrahoitussuunnitelmaa, jolla pyritään lieventämään COVID-19 pandemian vaikutuksia. Finnairin merkintäoikeusannin lopullisen tuloksen mukaan osakeannissa merkittiin yhteensä 1 416 635 293 uutta osaketta, joka vastaa noin 110,7 prosenttia tarjotuista osakkeista, ja siten merkintäoikeusanti oli ylimerkitty. Yhteensä 1 253 946 070 tarjottavaa osaketta merkittiin käyttäen merkintäoikeuksia. Jäljelle jääneet 25 319 080 tarjottavaa osaketta, jotka merkittiin ilman merkintäoikeuksia, on allokoitu osakeannin ehtojen mukaan toissijaisessa merkinnässä. Merkintähinta oli 0,40 euroa tarjottavalta osakkeelta. Finnair saa merkintäoikeusannista noin 512 miljoonan euron bruttotuotot.

Euroopan komissio päätyi ratkaisuun, jonka mukaan Suomen valtion 540 miljoonan euron takaus Finnairin TyELtakaisinlainassa, jonka Euroopan komissio hyväksyi 18.5.2020, ja Suomen valtion osallistuminen osakeantiin ovat niin läheisesti sidoksissa toisiinsa, että niiden voidaan yhdessä katsoa muodostavan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107(1) artiklan mukaisen valtiontuen. Lisää tietoa valtiontuesta ja siihen liittyvistä ehdoista löytyy kappaleesta 3.3 Rahoitusvelat.

Osakkeiden lukumäärä	2020	2019
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden alussa	127 583 802	127 487 107
Merkintäoikeusanti	1 279 265 150	
Omien osakkeiden osto		-148 000
Osakepalkkiojärjestelmästä 2017-2019 myönnetyt osakkeet	269 774	
Osakepalkkiojärjestelmästä 2016-2018 myönnetyt osakkeet		149 894
FlyShare henkilöstön osakesäästöohjelmasta myönnetyt osakkeet	111 879	111 452
Yhteistilillä olleiden paperiosakkeiden siirto Finnairin arvo-osuustilille		**-16 651**
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	**1 407 230 605**	**127 583 802**
Emoyhtiön hallussa olevat osakkeet	170 660	552 213
Osakkeiden lukumäärä yhteensä tilikauden lopussa	**1 407 401 265**	**128 136 115**

Finnair Oyj:n kokonaan maksettu ja kaupparekisteriin rekisteröity osakepääoma oli vuosien 2019 ja 2020 lopussa 75 442 904,30 euroa. Osakkeilla ei ole nimellisarvoa. Vuoden 2020 aikana yhtiö myönsi 111 879 osaketta FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille, sekä 269 774 osaketta yhtiön 2017-2019 osakepalkkiojärjestelmän osallistujille.

Konsernin käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät

Milj. euroa	2020	Siirretty tulosvaikutteisiksi	Realisoitumattomat voitot ja tappiot muun laajan tuloksen kautta	Rahoituskuluihin siirretyt puretut suojat	2019	Laajan tuloslaskelman erä, johon luokittelun muutoksesta johtuva oikaisu sisältyy
Polttoaineen hintasuojaus	-14,2	73,5	-214,8	142,3	-15,1	Polttoainekulut
Leasemaksujen suojaus		-1,7			1,7	Lentokaluston leasemaksut
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	-10,2	-16,3	-7,1	-6,5	19,6	Liikevaihto ja kulu-erät*
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-5,0	0,7			-5,7	Lentokaluston leasemaksut
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	-22,5		-13,1		-9,4	
Muuntoerot		-0,7			0,7	
Suojauskustannusten rahasto	-0,4		0,1		-0,4	
Verovaikutus	10,5		8,6		1,9	
Yhteensä	**-41,8**	**55,4**	**-226,3**	**135,8**	**-6,7**	

*Ennustettujen valuutamääräisten myyntien ja kulujen suojaukset (termiinit ja optiot) määritellään samankaltaisten suojauskohteiden ryhmän suojaksisi. 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.

KONSERNIN TULOSLASKELMA
KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA
KONSERNIN TASE
KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA
LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA
KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT
1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS
HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA
TILINTARKASTUSKERTOMUS

Käyvän arvon rahastoon kirjattujen arvostusten erääntymisajat

Milj. euroa	2021	2022	2023	2024	2025	Myöhemmin	Yhteensä
Polttoaineen hintasuojaus	-14,0	-0,2					-14,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	-8,2	-2,1					-10,2
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-1,6	-5,0
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	-22,5						-22,5
Suojauskustannusten rahasto	-0,4						-0,4
Verovaikutus	9,1	0,6	0,1	0,1	0,1	0,3	10,5
Yhteensä	**-36,6**	**-2,4**	**-0,5**	**-0,5**	**-0,5**	**-1,2**	**-41,8**

Oman pääoman ehtoinen hybridilaina

COVID-19-pandemia sekä paikallisten ja kansallisten viranomaisten toimenpiteet sen rajoittamiseksi merkitsivät ennennäkemätöntä haastetta Finnairin liiketoiminnalle. Pandemian maailmantaloudelle aiheuttama negatiivinen shokki on heikentänyt merkittävästi makrotaloudellisia olosuhteita markkinoilla, joilla Finnair toimii, sekä vähentänyt yhtiön palveluiden kysyntää äkillisesti ja olennaisesti. Viranomaisten eri puolilla maailmaa asettamat matkustusrajoitukset ovat kärjistäneet tilannetta. Finnair katsoi tässä tilanteessa järkeväksi vahvistaa tasettaan ja luoda perusta Finnairin pitkän aikavälin strategian onnistuneelle toteuttamiselle ja sen varmistamiseksi, että Yhtiö on toimintakykyinen kriisin jälkeisessä ympäristössä. Edellä mainituista syistä johtuen Finnair päätti uudelleen rahoittaa 200 miljoonan euron hybridilainansa.

Omaan pääomaan (omistajille kuuluvan pääoman jälkeen) sisältyy vuoden 2020 kolmannella neljänneksellä nostettua hybridilainaa 200 miljoonaa euroa. Lainan korko on kiinteä 10,25 prosenttia vuodessa ensimmäiset kolme vuotta ja sen jälkeen kiinteä 15,25 prosenttia vuodessa. Finnairilla on oikeus viivästyttää hybridilainan koronmaksu, mikäli se ei maksa osinkoa tai muuta hyvitystä osakepääomalle. Lainalla ei ole eräpäivää, mutta yhtiöllä on oikeus lunastaa se kolmen vuoden kuluttua liikkeelle laskusta, ja sen jälkeen jokaisena koronmaksupäivänä. Omaan pääomaan kirjattu hybridilainojen pääoma on 197,5 miljoonaa euroa kulujen jälkeen. Hybridilainat ovat vakuudettomia ja muita velkasitoumuksia heikommassa etuoikeusasemassa. Hybridilainan velkakirjan haltijalla ei ole osakkeenomistajalle kuuluvia oikeuksia. Uuden hybridilainan liikkeesenlaskun yhteydessä Finnair teki takaisinostotarjouksen vuonna 2015 liikkeeseenlasketusta hybridilainasta. Takaisinostotarjouksen mukaisesti lainaosuuksien haltijoiden pätevästi ostettavaksi tarjoamien lainaosuuksien määrä oli nimellisarvoltaan yhteensä 157,8 miljoonaa euroa ja loput 42,2 miljoonaa euroa hybridilainasta lunastettiin ehtojen mukaisesti viimeisen neljänneksen aikana.

Osakekohtainen tulos

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

Merkintähinta vuoden 2020 merkintäoikeusannissa oli vähemmän kuin osakkeiden käypä arvo välittömästi ennen merkintäoikeuksien irtoamista. Merkintäoikeusantiin sisältynyt ilmaiselementti vaikutti ulkona olevien osakkeiden määrään ennen merkintäoikeusantia laimentamattoman ja laimennetun osakekohtaisen tuloksen laskennassa. Osakkeen käypä arvo oli 3,90 euroa ja teoreettinen arvo oikeuksien käyttämisen jälkeen 0,72 euroa. Osakkeen käypä arvo jaettuna teoreettisella arvolla oikeuksien käyttämisen jälkeen johti ilmaiselementtikertoimeen 5,43.

Milj. euroa	2020	2019
Tilikauden tulos, milj. euroa	-523,2	74,5
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot, milj. euroa	-17,9	-15,8
Maksetut transaktiokulut liittyen vuoden 2015 hybridilainan takaisinmaksuun	-1,4	
Vuonna 2020 liikkeeseenlasketun hybridilainan transaktiokulut	-2,5	
Verovaikutus	4,4	3,2
Oikaistu tilikauden tulos	**-540,7**	**61,9**
Keskimääräinen painotettu ulkona olevien osakkeiden määrä, milj. kpl	1 052,0	692,6
Laimentamaton osakekohtainen tulos, euroa	-0,51	0,09
Laimennettu osakekohtainen tulos, euroa	-0,51	0,09

Osinko

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa ei makseta vuodelta 2020. Yhtiökokous päätti 29.5.2020 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2019 vahvistetun taseen perusteella ei jaeta osinkoa. Yhtiökokous päätti 20.3.2019, että vuodelta 2018 maksetaan 0,274 euron osinko osakkeelta, yhteensä 35,0 miljoonaa euroa. Osinko maksettiin 2.4.2019.

Finnair Oyj:n voitonjakokelpoiset varat

Milj. euroa	2020
Käyvän arvon rahasto	-19,8
Sijoitetun vapaan pääoman rahasto	772,0
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden lopussa	175,5
Tilikauden tulos	-566,0
Voitonjakokelpoiset varat yhteensä	**361,7**

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

4 Konsolidointi

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

4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet

Yhdistely konsernitilinpäätökseen

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

Ulkomaanrahan määräisten erien muuntaminen

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

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

4.2 Tytäryhtiöt

L Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätökseen sisältyvät emoyhtiö Finnair Oyj ja kaikki sen tytäryhtiöt. Tytäryhtiöitä ovat ne yhtiöt, joissa Finnairilla on määräysvalta. Finnair katsoo sillä olevan määräysvalta, kun se on oikeutettu sijoituskohteen muuttuvaan tuottoon ja pystyy määräysvallallaan vaikuttamaan sen määrään. Pääsääntöisesti määräysvaltasuhde syntyy, kun Finnairilla on yli puolet yhtiön äänivallasta tai kun sillä muutoin on valta määrätä yhtiön liiketoiminnasta ja talouden periaatteista. Hankitut tytäryhtiöt yhdistellään konsernitilinpäätökseen siitä päivästä lukien, jona konserni on saanut määräysvallan, ja luovutetut tytäryhtiöt siihen saakka, jolloin määräysvalta lakkaa.

Konsernin keskinäinen osakkeenomistus on eliminoitu hankintamenomenetelmällä, jonka mukaisesti hankitun yhtiön varat ja velat arvostetaan hankintahetkellä käypään arvoon. Se määrä, jolla hankintahinta ylittää hankitun, käypään arvoon arvostetun nettovarallisuuden, kirjataan liikearvoksi.

Kaikki konsernin sisäiset liiketapahtumat, saamiset ja velat sekä realisoitumattomat voitot eliminoidaan konsernitilinpäätöksessä. Realisoitumattomia tappioita ei eliminoida siinä tapauksessa, että tappio johtuu arvonalentumisesta. Tytäryhtiöiden tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita.

Määräysvallattomien omistajien osuus ja liiketoimet määräysvallattomien omistajien kanssa

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

Tytäryritykset

Yrityksen nimi	Konsernin omistus %	Yrityksen nimi	Konsernin omistus %
Finnair Cargo Oy, Suomi	100,0	Balticport 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 Engine Services Oy, Suomi	100,0	Aurinko Oü, Viro	100,0
Finnair Kitchen Oy, Suomi	100,0	Matkayhtymä Oy, Suomi	100,0
Kiinteistö Oy Lentokonehuolto, Suomi	100,0	FTS Financial Services Oy, Suomi	100,0
Northport Oy, Suomi	100,0	Finnair Business Services Oü, Viro	100,0

Finnair Kitchen Oy sulautui Finnair Travel Retail Oy:hyn 31.12.2020. Samalla Finnair Travel Retail Oy:n toiminimi muuttui Finnair Kitchen Oy:ksi.

OOO Aurinko purettiin 23.11.2020.

4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot

Yrityshankintoja tai -myyntejä ei ollut tilikausien 2020 ja 2019 aikana.

i = Osion sisältö
L = Laadintaperiaatteet

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

L = Laadintaperiaatteet

4.4 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä

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

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

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

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

Milj. euroa	2020	2019
Tilikauden alussa	2,5	3,3
Vähennykset		0,9
Tilikauden lopussa	**2,5**	**2,5**

Tilikaudella 2020 ei ollut muutoksia. Tilikaudella 2019 omistus Nordic Regional Airlinesin taseesta uudelleenarvostettiin, mikä johti vähennykseen osuudessa yhteisyritysten omaisuuseristä ja veloista. Osakkuus- ja yhteisyritysten kanssa tehdyistä liiketoimista on kerrottu lisäksi liitetiedossa 4.5 Lähipiiritapahtumat.

Tiedot konsernin osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2020

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus-osuus %
Nordic Regional Airlines AB	Ruotsi	103,2	104,7	86,6	-2,0	40,00
Suomen Ilmailuopisto Oy*	Suomi	19,9	1,4	9,3	0,3	49,50

* Esitetyt tiedot perustuvat alustaviin, tilintarkastamattomiin lukuihin hetkeltä 31.12.2020.

Tiedot konsernin osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2019

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

* Esitetyt tiedot on oikaistu lopullisen, tilintarkastetun tilinpäätöksen 31.12.2019 mukaiseksi.

Finnair-konsernin omistama osakkuusyhtiö, Suomen Ilmailuopisto Oy, on noteeraamaton yhtiö, joka ei ole Finnairin kokonaisuuteen nähden olennainen. Konsernin osakkuus- ja yhteisyritysten tulos tilikaudelta 2020 oli -1,7 (-3,3) miljoonaa euroa, josta Finnairin osuus on 0,0 (-0,9) miljoonaa euroa.

Suomen Ilmailuopisto Oy

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

Nordic Regional Airlines AB

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

4.5 Lähipiiritapahtumat

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

Finnairissa määräysvaltaa käyttävä Suomen valtio omistaa 55,9 % (55,8 %) Finnairin osakkeista. Suomen valtio osallistui tilikaudella 2020 toteutettuun merkintäoikeusantiin omistusosuutensa suhteessa 286,1 miljoonalla eurolla ja antoi 540 miljoonan euron takauksen Finnairin TyEL-takaisinlainassa. Euroopan komissio tulkitsi näiden liiketoimien yhdessä muodostavan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107(1) artiklan mukaisen valtiontuen, johon liittyvistä ehdoista kerrotaan liitetiedossa 3.3. Kaikki liiketoimet Finnairin sekä muiden suomalaisten valtionyhtiöiden ja muun lähipiirin välillä tapahtuvat markkinaehtoisesti ja ne vastaavat ehdoiltaan riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia.

KONSERNIN TULOSLASKELMA
KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA
KONSERNIN TASE
KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA
LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA
KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT
1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS
HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA
TILINTARKASTUSKERTOMUS

Osakkuusyhtiöiden, yhteisyritysten ja Finnairin eläkesäätiön kanssa toteutuivat seuraavat liiketapahtumat:

Milj. euroa	2020	2019
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	28,4	27,0
Eläkesäätiö	0,4	0,7
Työsuhde-etuudet		
Eläkesäätiö	-121,5	10,3
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	88,2	107,8
Eläkesäätiö	1,9	2,5
Rahoitustuotot ja -kulut		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	2,8	5,7
Eläkesäätiö	-0,6	-0,3
Saamiset		
Pitkäaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä	19,6	33,7
Pitkäaikaiset saamiset eläkesäätiöltä	31,0	
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä	15,9	23,4
Velat		
Pitkäaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille	3,6	3,6
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle		77,0
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille	2,1	1,0

Työsuhde-etuudet, pitkäaikaiset saamiset eläkesäätiöltä ja pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle liittyvät etuuspohjaisiin eläkejärjestelyihin Finnairin eläkesäätiössä. Näitä kuvataan tarkemmin liitetiedossa 1.3.8.2. Johdon palkkiot on esitetty liitetiedossa 1.3.8. Johdolle ei ole myönnetty lainoja eikä johdon kanssa ole tehty muita liiketoimia.

Lisätietoa osakkuus- ja yhteisyriyrityksistä löytyy liitetiedosta 4.4.

Finnairin eläkesäätiö

Finnairin eläkesäätiö on erillinen juridinen yksikkönsä, joka tarjoaa lähinnä etuuspohjaista lisäeläketurvaa Finnairin henkilöstölle ja hallinnoi säätiön varallisuutta. Säätiö omistaa Finnairin ulkona olevista osakkeista 0,1 % (0,1 %). Säätiön omistamat kiinteistöt on pääosin vuokrattu Finnairille. Vuonna 2020 ja 2019 Finnair ei maksanut eläkesäätiölle kannatusmaksuja. Eläkevastuu tilikauden 2019 lopussa 77,0 miljoonaa euroa muuttui eläkevaroiksi 31,0 miljoonaa euroa tilikauden 2020 lopussa, koska Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehtiin eläkkeiden indeksikorotuksen poistoon liittyviä sääntömuutoksia. Lisätietoa eläkkeistä löytyy liitetiedosta 1.3.8.2.

5 Muut liitetiedot

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

5.1 Tuloverot

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

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. L

! **Laskennalliset verot**
Laskennallisen verosaamisen kirjaaminen perustuu johdon ennusteisiin ja arvioihin siitä, tuleeko yhtiölle tulevaisuudessa riittävästi verotettavaa tuloa. Laskennassa käytetyt arviot perustuvat viimeisimpiin johdon ennusteisiin raportointipäivänä ja oletuksiin, jotka ovat yhdenmukaisia muualla tilinpäätöksessä käytettyjen oletusten kanssa. Johtuen taloudellisessa toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta tilanteesta ja COVID-19-pandemian lopullisen keston ja vaikutusten ennustamisen vaikeudesta, johto on tarkastellut vaihtoehtoisia ennusteskenaarioita, jotka heijastelevat mahdollisia eri arvioita Finnairin liiketoiminnan elpymisen alkamisajankohdasta. Skenaariot esitellään tarkemmin liitetietojen alussa kohdassa Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta. Finnair olettaa pystyvänsä käyttämään verotappiot hyvissä ajoin ennen 10 vuoden vanhentumisaikaa kaikissa eri skenaarioissa. !

Tuloverot

Milj. euroa	2020	2019
Tilikauden verot		
Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero		-4,8
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut	-3,4	0,1
Laskennalliset verot	134,5	-13,8
Yhteensä	**131,1**	**-18,4**

Tilikaudella 2020 Finnair Aircraft Finance Oy on kirjannut oikaisun aiemman tilikauden laskennallisiin veroihin, joka aiheutti lisää maksettavia veroja 3,4 miljoonaa euroa koskien tilikautta 2019.

i = Osion sisältö
L = Laadintaperiaatteet
! = Kriittiset tilinpäätösarviot

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Tuloverojen täsmäytys Suomen yhteisöverokannan mukaiseen tuloveroon

Milj. euroa	2020	2019
Tulos ennen veroja	-654,4	93,0
Verot laskettuna kotimaan verokannalla 20 %	130,9	-18,6
Ulkomaisten tytäryritysten erilaiset verokannat	0,1	-0,1
Verovapaat tulot	0,3	0,6
Vähennyskelvottomat kulut	-0,2	-0,4
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut	0,1	0,1
Tuloverot yhteensä	**131,1**	**-18,4**
Efektiivinen verokanta	-20,0 %	19,8 %

Laskennalliset verosaamiset ja -velat

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

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2020 aikana:

Milj. euroa	2019	Kirjattu tulos-laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2020
Laskennalliset verosaamiset ja -velat				
Vahvistetut tappiot	0,0	135,6	5,9	141,5
Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt	15,3	-24,1	2,6	-6,2
Käyttöomaisuus	-116,4	32,5		-83,9
Vuokrasopimukset	30,7	-13,6		17,1
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	0,0		6,0	6,0
Muut väliaikaiset erot	6,1	4,2		10,3
Yhteensä	**-64,3**	**134,5**	**14,5**	**84,8**

Finnairin verotettava tulos vuonna 2020 oli vahvasti tappiollinen johtuen COVID-19-pandemian vaikutuksesta sen toimintaan ja kannattavuuteen, minkä seurauksena konserni on kirjannut taseeseensa 84,8 miljoonan euron suuruisen laskennallisen verosaamisen. Vahvistettavien verotappioiden arvioitu määrä vuoden 2020 verotettavan tuloksen jälkeen on yhteensä noin 707 miljoonaa euroa. Verotuksessa vuodelta 2020 vahvistettavat tappiot vanhenevat 10 vuoden kuluttua ja Finnair arvioi, että nämä voidaan hyödyntää sen tulevia verotettavia tuloksia vastaan. Arviointi perustuu viimeisimpiin Finnairin johdon ennusteisiin, joissa tarkastellaan erilaisia skenaarioita liittyen elpymisen alkamisajankohtaan. Finnair pystyisi käyttämään verotappiot hyvissä ajoin ennen 10 vuoden vanhentumisaikaa kaikissa eri skenaarioissa. Tämä perustuu sekä oletettuihin tuleviin voittoihin että Finnairin käytössä oleviin sallittuihin verosuunnittelumenetelmiin. Tilikaudella 2019 Finnair kirjasi taseeseensa 64,3 miljoonaa euroa laskennallista verovelkaa.

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

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2019 aikana:

Milj. euroa	2018	Kirjattu tulos-laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2019
Laskennalliset verosaamiset ja -velat				
Vahvistetut tappiot	0,1	-3,2	3,2	0,0
Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt	3,3	2,0	10,0	15,3
Käyttöomaisuus	-100,1	-16,3		-116,4
Vuokrasopimukset	21,8	8,9		-162,6
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	15,1		-15,2	0,0
Muut väliaikaiset erot	12,1	-5,0	-0,9	6,1
Yhteensä	**-47,6**	**-13,8**	**-2,9**	**-64,3**

5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit

Finnair raportoi vain olennaisista riidoista ja oikeudenkäynneistä, tai sellaisista joihin se ei varautunut vakuutuksella. Tilinpäätöshetkellä 31.12.2020 ei ollut vireillä kyseeseen tulevia riita-asioita.

5.3 Tilinpäätöspäivän jälkeiset tapahtumat

Finnair tiedotti 26.1.2021, että sen hallitus päätti uudesta osakepalkkio-ohjelmasta, joka käsittää vuodet 2021–2023. Ohjelman osallistujilla on mahdollisuus ansaita Finnairin osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritustavoitteet täyttyvät. Ohjelman perusteella mahdollisesti maksettavat osakepalkkiot maksetaan sen osallistujille keväällä 2024. Ohjelma koskee noin 70 henkilöä. Ohjelmaa on kuvattu tarkemmin pörssitiedotteessa, yhtiön palkka- ja palkkioselvityksessä vuodelta 2020 ja yhtiön internet-sivuilla.

Finnair tiedotti 17.2.2021 tehneensä vuokrasopimusjärjestelyn seuraavaksi yhtiölle toimitettavasta A350-lentokoneesta. Järjestelyssä Finnair siirtää Airbus A350 -lentokoneen osto-oikeuden kolmannelle osapuolelle ja takaisinvuokraa lentokoneen käyttöönsä. Lentokone on tarkoitus toimittaa yhtiölle vuoden 2022 toisella neljänneksellä. Vuokrakausi on vähintään 12 vuotta, ja siihen sisältyy varastointijakso, jonka on tarkoitus alkaa myyntihetkellä vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä. Järjestelyllä on vuosina 2021–2022 Finnairille yhteensä yli 100 miljoonan Yhdysvaltain dollarin positiivinen kassavaikutus verrattuna tilanteeseen, jossa Finnair olisi ostanut lentokoneen omakseen.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

6 Emoyhtiön tilinpäätös

Finnair Oyj:n tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2020	2019
Liikevaihto	6.2	**791,9**	**2 935,8**
Liiketoiminnan muut tuotot	6.3	84,1	84,5
Liiketoiminnan tuotot yhteensä		**876,0**	**3 020,4**
Materiaalit ja palvelut	6.4	574,3	1 431,9
Henkilöstökulut	6.5	183,7	350,7
Poistot ja arvonalentumiset	6.6	18,4	15,1
Liiketoiminnan muut kulut	6.7	812,2	1 217,7
Liiketoiminnan kulut yhteensä		**1 588,6**	**3 015,4**
Liikevoitto/-tappio		**-712,6**	**4,9**
Rahoitustuotot ja -kulut	6.8	-189,8	-11,1
Voitto/tappio ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja		**-902,4**	**-6,1**
Tilinpäätössiirrot	6.9	194,6	33,1
Tuloverot	6.10	141,8	-4,8
Tilikauden voitto/tappio		**-566,0**	**22,1**

Finnair Oyj:n tase

Milj. euroa	Liite	2020	2019
VASTAAVAA			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	6.11	35,3	40,9
Aineelliset hyödykkeet	6.12	93,5	82,5
Sijoitukset			
Osuudet saman konsernin yrityksissä		640,6	440,6
Osuudet omistusyhteysyrityksissä		2,5	2,5
Muut osakkeet ja osuudet		0,4	0,4
Laina- ja muut saamiset	6.14	218,2	1,5
Sijoitukset yhteensä	6.13	861,6	444,9
Pysyvät vastaavat yhteensä		**990,5**	**568,3**
Vaihtuvat vastaavat			
Laskennalliset verosaamiset	6.15	147,4	0,0
Lyhytaikaiset saamiset	6.16	303,5	887,6
Rahoitusarvopaperit	6.17	358,3	800,8
Rahat ja pankkisaamiset	6.18	464,2	149,7
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		**1 273,4**	**1 838,1**
VASTAAVAA YHTEENSÄ		**2 263,9**	**2 406,3**
VASTATTAVAA			
Oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Ylikurssirahasto		24,7	24,7
Muut rahastot			
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto		772,0	258,7
Vararahasto		147,7	147,7
Käyvän arvon rahasto		-19,8	3,3
Edellisten tilikausien voitto (tappio)		175,5	153,4
Tilikauden voitto (tappio)		-566,0	22,1
Oma pääoma yhteensä	6.19	**609,5**	**685,3**
Tilinpäätössiirtojen kertymä	6.20	21,0	26,0
Pakolliset varaukset	6.21	155,9	157,0
Vieras pääoma			
Pitkäaikainen vieras pääoma	6.22	1 002,1	401,8
Lyhytaikainen vieras pääoma	6.23	475,3	1 136,2
Vieras pääoma yhteensä		**1 477,4**	**1 538,0**
VASTATTAVAA YHTEENSÄ		**2 263,9**	**2 406,3**

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 OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Finnair Oyj:n rahoituslaskelma

Milj. euroa	2020	2019
Liiketoiminnan rahavirta		
Tilikauden tulos ennen tilinpäätössiirtoja	-902,4	-6,1
Poistot ja arvonalentumiset	18,4	15,1
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	-5,6	35,4
Rahoitustuotot ja -kulut	189,8	12,2
Käyttöpääoman muutos	-512,0	62,9
Maksetut korko- ja muut rahoituskulut	-199,9	-20,9
Saadut korko- ja muut rahoitustuotot	39,1	11,2
Maksetut tuloverot	-3,0	-10,6
Liiketoiminnan nettorahavirta	**-1 375,6**	**99,1**
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin	-23,9	-22,1
Laina- ja muiden saamisten muutos	180,6	-249,5
Saadut osingot	0,0	0,0
Investointien nettorahavirta	**156,7**	**-271,7**
Rahoituksen rahavirta		
Omien osakkeiden osto		-0,5
Lainojen nostot	775,0	
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-229,8	39,5
Osakeanti	511,7	
Hybridilainan nostot	200,0	
Hybridilainan takaisinmaksut	-200,0	
Maksetut osingot		-35,0
Saadut ja maksetut konserniavustukset	34,1	48,3
Rahoituksen nettorahavirta	**1 091,0**	**52,4**
Rahavirtojen muutos	**-127,9**	**-120,2**
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	950,4	1 070,6
Rahavirtojen muutos	-127,9	-120,2
Rahavarat tilikauden lopussa	**822,5**	**950,4**

Finnair Oyj:n tilinpäätöksen liitetiedot

6.1 Laadintaperiaatteet

Yleistä

Finnair Oyj on Finnair-konsernin emoyhtiö, jonka kotipaikka on Helsinki, Suomi. Finnair Oyj:n tilinpäätös on laadittu noudattaen Suomen kirjanpitolainsäädäntöön perustuvia laskentaperiaatteita.

Ulkomaanrahan määräiset erät

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

Johdannaissopimukset

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair käyttää valuutta-, korko-, osake- ja hyödykejohdannaisia pienentämään valuuttakurssi-, korko- ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat konsernin taseen eristä, valuuttamääräisista ostosopimuksista, ennakoidusta valuuttamääräisista 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. Johdannaisten käyvät arvot määritetään alla esitetyllä tavalla. Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatiliteetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen Black-Scholes-optiohinnoittelumallia. Koron - ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaissopimuksen käyttötarkoituksen 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.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

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

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

Rahoitusvarat ja -velat

Finnairin rahoitusvarat jaotellaan seuraaviin ryhmiin: 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 tulosvaikutteisesti. Arvonalentumismallilla ei ole vaikutusta muihin rahoitusvaroihin, kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastoihin, sillä ne arvostetaan IFRS 9:n mukaan käypään arvoon tulosvaikutteisesti, jolloin odotetut luottotappiot on jo otettu huomioon. Jaksotettuun hankintamenoon arvostettujen rahoitusinstrumenttien osalta, Finnair suorittaa seurantaa aktiivisesti ja kirjaa kriteerien toteutuessa arvonalentumista tulosvaikutteisesti.

Pysyvät vastaavat ja poistot

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

Tutkimus- ja kehitysmenot

Tietokoneohjelmiin liittyviä merkittäviä kehittämishankkeita lukuun ottamatta tutkimus- ja 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.

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.

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	2020	2019
Liikevaihto toimialoittain		
	791,9	**2 935,8**
Matkustajatuotot	561,4	2 587,8
Lisäpalvelut	52,8	131,0
Rahti	178,6	217,0
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain lentoreittien perusteella, % liikevaihdosta		
Suomi	9 %	6 %
Eurooppa	36 %	38 %
Muut	55 %	55 %
Yhteensä	**100 %**	**100 %**

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

6.3 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2020	2019
Lentokoneiden lease tuotot	28,0	28,1
Muut vuokratuotot	23,5	26,1
Muut tuotot	32,6	30,4
Yhteensä	**84,1**	**84,5**

6.4 Materiaalit ja palvelut

Milj. euroa	2020	2019
Aineet ja tarvikkeet		
Maaselvitys- ja cateringkulut	116,6	323,6
Polttoainekulut	232,7	687,3
Lentokaluston huoltokulut	165,6	288,3
Tietohallintokulut	11,5	19,7
Muut erät	48,0	113,1
Yhteensä	**574,3**	**1 431,9**

6.5 Henkilöstökulut

Milj. euroa	2020	2019
Palkat ja palkkiot	168,9	286,6
Eläkekulut	27,3	49,5
Muut henkilösivukulut	-12,5	14,7
Yhteensä	**183,7**	**350,7**
Johdon palkat ja palkkiot		
Toimitusjohtaja ja hänen sijaisensa	1,0	1,4
Hallitus	0,4	0,4
Henkilöstö keskimäärin	4 852	4 796

6.6 Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset

Milj. euroa	2020	2019
Muista pitkävaikutteisista menoista	13,4	13,1
Rakennuksista	1,0	1,2
Muusta kalustosta	4,0	0,7
Yhteensä	**18,4**	**15,1**

6.7 Liiketoiminnan muut kulut

Milj. euroa	2020	2019
Lentokaluston leasemaksut	442,6	419,3
Lentokapasiteetin muut vuokrat	89,2	129,6
Toimitila- ja muut vuokrat	29,9	31,3
Liikennöimismaksut	112,4	331,3
Myynti- ja markkinointikulut	24,5	161,8
Muut kulut	113,6	144,4
Yhteensä	**812,2**	**1 217,7**

Tilintarkastuspalkkiot

Milj. euroa	2020	2019
Tilintarkastusyhteisö	KPMG	PwC
Tilintarkastuspalkkiot	0,4	0,2
Veroneuvonta	0,1	0,0
Muut palkkiot	0,1	0,2
Total	**0,6**	**0,4**

6.8 Rahoitustuotot ja -kulut

Milj. euroa	2020	2019
Korkotuotot		
Saman konsernin yrityksiltä	7,0	10,6
Muilta		
Nettotuotot kaupankäyntitarkoituksessa pidettävistä varoista	3,3	0,4
Muut korkotuotot	0,1	0,5
Yhteensä	**10,4**	**11,5**
Myyntivoitot osakkeista		1,1
Korkokulut		
Muille	-28,5	-23,7
Yhteensä	**-28,5**	**-23,7**
Muut rahoitustulut		
Muilta		
Rahoitustuotot puretuista suojista	32,0	
Muut rahoitustuotot		0,9
Yhteensä	**32,0**	**0,9**
Muut rahoituskulut		
Muille		
Rahoituskulut puretuista suojista	-168,3	
Muut rahoituskulut	-31,1	-0,7
Yhteensä	**-199,4**	**-0,7**
Kurssierot	-4,3	-0,2
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	**-189,8**	**-11,1**

KONSERNIN TULOSLASKELMA
KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA
KONSERNIN TASE
KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA
LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA
KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT
1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS
HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA
TILINTARKASTUSKERTOMUS

6.9 Tilinpäätössiirrot

Milj. euroa	2020	2019
Poistoeron muutos	5,0	-1,0
Saadut konserniavustukset	189,6	34,1
Yhteensä	**194,6**	**33,1**

6.10 Tuloverot

Milj. euroa	2020	2019
Tilikauden verot	138,2	-4,9
Laskennallisten verojen muutos	3,6	0,0
Yhteensä	**141,8**	**-4,8**

6.11 Aineettomat hyödykkeet

Milj. euroa	2020	2019
Muut pitkävaikutteiset menot		
Hankintameno 1.1.	77,8	66,2
Lisäykset	7,9	21,6
Lisäykset fuusiosta		0,1
Vähennykset	-0,3	-10,2
Hankintameno 31.12.	**85,4**	**77,8**
Kertyneet poistot 1.1.	-37,0	-34,0
Vähennykset	0,3	8,8
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	-13,4	-11,7
Kertyneet poistot 31.12.	**-50,1**	**-37,0**
Kirjanpitoarvo 31.12.	**35,3**	**40,9**
Aineettomat hyödykkeet 31.12.	**35,3**	**40,9**

6.12 Aineelliset hyödykkeet

Aineelliset hyödykkeet 2020

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2020	0,7	54,3	43,6	5,1	103,8
Lisäykset			13,9	6,6	20,5
Vähennykset			-3,1	-4,5	-7,6
Hankintameno 31.12.2020	**0,7**	**54,3**	**54,5**	**7,2**	**116,7**
Kertyneet poistot 1.1.2020	0,0	-5,2	-16,0	0,0	-21,3
Vähennykset			1,6		1,6
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset		-1,0	-2,5		-3,5
Kertyneet poistot 31.12.2020	**0,0**	**-6,3**	**-17,0**	**0,0**	**-23,2**
Kirjanpitoarvo 31.12.2020	**0,7**	**48,1**	**37,5**	**7,2**	**93,5**
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2020			39,9 %		

Aineelliset hyödykkeet 2019

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

KONSERNIN TULOSLASKELMA
KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA
KONSERNIN TASE
KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA
LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA
KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT
1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS
HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA
TILINTARKASTUSKERTOMUS

6.13 Sijoitukset

Milj. euroa	2020	2019
Konserniyritykset		
Hankintameno 1.1.	440,6	447,3
Lisäykset	200,0	
Vähennykset fuusiosta		-6,7
Kirjanpitoarvo 31.12.	**640,6**	**440,6**
Osakkuus- ja yhteisyritykset		
Hankintameno 1.1.	2,5	2,5
Kirjanpitoarvo 31.12.	**2,5**	**2,5**
Osuudet muissa yrityksissä		
Hankintameno 1.1.	0,4	0,4
Kirjanpitoarvo 31.12.	**0,4**	**0,4**

Osakkuus- ja yhteisyritykset	Emoyhtiön omistus-%
Suomen Ilmailuopisto Oy, Suomi	49,50
Nordic Regional Airlines AB, Ruotsi	40,00

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

Finnair Kitchen Oy, Suomi sulautui Finnair Travel Retail Oy:hin 31.12.2020. Samalla Finnair Travel Retail Oy:n toiminimi muuttui Finnair Kitchen Oy:ksi.

6.14 Pitkäaikaiset laina- ja muut saamiset

Milj. euroa	2020	2019
Konserniyrityksiltä	216,7	
Muilta yrityksiltä	1,5	1,5
Yhteensä	**218,2**	**1,5**

6.15 Laskennalliset verosaamiset

Milj. euroa	2020	2019
Laskennalliset verosaamiset 1.1.	0,0	17,3
Tilikauden tuloksesta	138,2	-1,9
Jaksotuseroista	3,6	0,2
Johdannaisten arvostuksesta käypään arvoon	5,8	-15,7
Netotettu laskennallisiin verovelkoihin	-0,1	0,1
Laskennalliset verosaamiset 31.12.	**147,4**	**0,0**

6.16 Lyhytaikaiset saamiset

Milj. euroa	2020	2019
Lyhytaikaiset saamiset konserniyrityksiltä		
Myyntisaamiset	7,5	21,6
Konserniavustus	189,6	34,1
Siirtosaamiset	1,5	5,3
Muut saamiset	8,5	605,4
Yhteensä	**207,1**	**666,4**
Lyhytaikaiset saamiset osakkuus- ja yhteisyrityksiltä		
Myyntisaamiset	0,1	0,0
Siirtosaamiset	7,2	9,9
Yhteensä	**7,3**	**10,0**
Lyhytaikaiset saamiset muilta		
Myyntisaamiset	32,6	102,5
Siirtosaamiset	40,8	58,3
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	12,4	33,9
Muut saamiset	3,3	16,6
Yhteensä	**89,0**	**211,3**
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	**303,5**	**887,6**

KONSERNIN TULOSLASKELMA
KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA
KONSERNIN TASE
KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA
LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA
KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT
1. LIIKETULOS
2. LAIVASTO JA MUU KÄYTTÖOMAISUUS SEKÄ VUOKRASOPIMUKSET
3. PÄÄOMARAKENNE JA RAHOITUSKULUT
4. KONSOLIDOINTI
5. MUUT LIITETIEDOT
6. EMOYHTIÖN TILINPÄÄTÖS
HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA
TILINTARKASTUSKERTOMUS

6.17 Rahoitusarvopaperit

Milj. euroa	2020	2019
Lyhytaikaiset sijoitukset käypään arvoon	358,3	800,8

6.18 Rahat ja pankkisaamiset

Milj. euroa	2020	2019
Konsernin pankkitileillä olevat varat ja alle kolmen kuukauden talletukset	464,2	149,7

6.19 Oma pääoma

Milj. euroa	Osake-pääoma	Ylikurssi-rahasto	Vara-rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarat	Oma pääoma yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2020	**75,4**	**24,7**	**147,7**	**3,3**	**258,7**	**175,5**	**685,3**
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos				-23,1			-23,1
Osakeanti					511,7		511,7
Osakeperusteiset maksut					1,6		1,6
Tilikauden tulos						-566,0	-566,0
Oma pääoma 31.12.2020	**75,4**	**24,7**	**147,7**	**-19,8**	**772,0**	**-390,5**	**609,5**

Milj. euroa	Osake-pääoma	Ylikurssi-rahasto	Vara-rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarat	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 31.12.2019	**75,4**	**24,7**	**147,7**	**-59,6**	**256,5**	**188,8**	**633,6**
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos				62,9			62,9
Osakeperusteiset maksut					2,2		2,2
Omien osakkeiden osto						-0,5	-0,5
Osingonjako						-34,9	-34,9
Tilikauden tulos						22,1	22,1
Oma pääoma 31.12.2019	**75,4**	**24,7**	**147,7**	**3,3**	**258,7**	**175,5**	**685,3**

Jakokelpoiset varat

Milj. euroa	2020	2019
Käyvän arvon rahasto	-19,8	
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	772,0	258,7
Edellisten tilikausien voitto	175,5	153,4
Tilikauden voitto/tappio	-566,0	22,1
Yhteensä	**361,7**	**434,2**

6.20 Tilinpäätössiirtojen kertymä

Milj. euroa	2020	2019
Kertynyt poistoero 1.1.	26,0	22,4
Poistoeron muutos	-5,0	3,6
Kertynyt poistoero 31.12.	**21,0**	**26,0**
Tilinpäätössiirrot yhteensä	**21,0**	**26,0**

6.21 Pakolliset varaukset

Milj. euroa	2020	2019
Varaukset 1.1.	157,0	121,0
Uudet varaukset	36,4	78,1
Varausten purku	-25,2	-43,5
Kurssierot	-12,2	1,4
Varaukset 31.12.	**155,9**	**157,0**
Joista pitkäaikaista	141,7	140,1
Joista lyhytaikaista	14,2	16,9
Yhteensä	**155,9**	**157,0**

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2032 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 OSINGONJAOSTA
TILINTARKASTUSKERTOMUS

6.22 Pitkäaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2020	2019
Lainat rahoituslaitoksilta	600,0	0,0
Joukkovelkakirjalainat	200,0	200,0
Hybridilaina	200,0	200,0
Laskennallinen verovelka	0,0	0,1
Muut velat	2,1	1,7
Yhteensä	**1 002,1**	**401,8**
Korollisten velkojen erääntymisajat		
1–5 vuotta	800,0	200,0
Myöhemmin	200,0	200,0
Yhteensä	**1 000,0**	**400,0**

6.23 Lyhytaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2020	2019
Lyhytaikaiset velat konserniyrityksille		
Ostovelat	22,5	46,3
Siirtovelat	8,8	17,5
Konsernipankkitilivelat	107,2	162,1
Yhteensä	**138,5**	**225,9**
Lyhytaikaiset velat osakkuus- ja yhteisyrityksille		
Ostovelat	0,0	0,1
Siirtovelat	0,3	
Yhteensä	**0,3**	**0,1**
Lyhytaikaiset velat muille		
Ostovelat	23,8	74,5
Siirtovelat	308,5	824,2
Muut velat	4,2	11,5
Yhteensä	**336,5**	**910,2**
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	**475,3**	**1 136,2**

Siirtovelat	2020	2019
Ennakkoon saadut lentolipputulot	55,7	450,7
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	15,6	96,9
Lomapalkkavelka	44,0	64,1
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	52,0	43,9
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	66,6	29,1
Muut erät	83,8	157,1
Yhteensä	**317,6**	**841,7**

6.24 Annetut vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut

Milj. euroa	2020	2019
Takaukset ja vastuusitoumukset		
Konserniyritysten puolesta	32,1	79,6
Yhteensä	**32,1**	**79,6**
Lentokoneiden vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	367,8	377,0
1–5 vuoden kuluessa	1 215,8	1 285,7
Myöhemmin	507,0	543,9
Yhteensä	**2 090,7**	**2 206,5**

Emoyhtiö on vuokrannut lentokaluston 100 %:sesti omistamaltaan tytäryhtiöltä.

Milj. euroa	2020	2019
Muista vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	27,5	30,2
1–5 vuoden kuluessa	87,0	91,5
Myöhemmin	162,4	130,9
Yhteensä	**276,9**	**252,6**
Eläkevastuut		
Eläkesäätiön kokonaisvastuu	345,9	350,0
Lisäetuusosuutta katettu	-345,9	-350,0
Yhteensä	**0,0**	**0,0**

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

▶ KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

6.25 Johdannaissopimukset

	2020				2019			
Milj. euroa	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä nettoarvo	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä nettoarvo
Valuuttajohdannaiset								
Polttoaineen valuuttasuojaus								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	268,4	4,2	-13,1	-8,8	924,4	23,6	-5,9	17,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	80,5	0,0		0,0	201,5	3,3		3,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	**74,3**		**-1,9**	**-1,9**	**201,8**		**-1,0**	**-1,0**
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	**423,3**	**4,3**	**-15,0**	**-10,7**	**1 327,7**	**26,8**	**-6,9**	**19,9**
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	173,9	4,1	-3,1	1,0				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	20,3	0,1		0,1				
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	20,3	0,0	-0,1	0,0				
Taseen suojaus, termiinit	5,7	0,0		0,0				
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	**220,4**	**4,3**	**-3,2**	**1,1**				
Valuuttajohdannaiset yhteensä	**643,5**	**8,5**	**-18,1**	**-9,6**	**1 327,7**	**26,8**	**-6,9**	**19,9**
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	240 000	3,2	-17,3	-14,2	898 000	6,2	-21,5	-15,3
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia					57 000	0,7		0,7
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia					57 000		-0,5	-0,5
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		**3,2**	**-17,3**	**-14,2**		**6,9**	**-22,0**	**-15,1**
Lentopetrolitermiinit, tonnia	336 000	0,6	-31,1	-30,5				
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia					42 000		-0,1	-0,1
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		**0,6**	**-31,1**	**-30,5**			**-0,1**	**-0,1**
Hyödykejohdannaiset yhteensä		**3,8**	**-48,4**	**-44,6**		**6,9**	**-22,1**	**-15,2**
Johdannaiset yhteensä		**12,4**	**-66,6**	**-54,2**		**33,9**	**-29,1**	**4,8**

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2020 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset -erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaissopimuksiin perustuvat velat -erässä).

6.26 Käypään arvoon arvostettavat varat ja velat

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

Milj. euroa	31.12.2020	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	404,6	404,6	
Johdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	8,5		8,5
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,3		4,3
Hyödykejohdannaiset	3,8		3,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	3,2		3,2
Yhteensä	**417,0**	**404,6**	**12,4**
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvelat			
Johdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	18,1		
- joista rahavirran suojauslaskennassa	15,0		
Hyödykejohdannaiset	48,4		
- joista rahavirran suojauslaskennassa	17,3		
Yhteensä	**66,6**		

6.27 Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta

			Erääntymisaika	
31.12.2020	Suojattu hinta $/tonni	Nimellismäärä (tonnit)	Vuoden aikana	1–2 vuotta
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	527,7	237 423	227 423	10 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	609,8	2 577	2 577	

Valuuttariski

			Erääntymisaika	
Nimellismäärän ajoitus Milj. euroa 31.12.2020	Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	Nimellismäärä (brutto)	Vuoden aikana	1–2 vuotta
USD	1,14	430,5	399,9	30,5
JPY	120,2	213,1	208,1	5,0

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

▶ HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

TILINTARKASTUSKERTOMUS

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat 31.12.2020 olivat 361 672 701,47 euroa, josta tilikauden 2020 tulos on -566 008 349,96 euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että yhtiökokouksen vahvistaman taseen 31.12.2020 perusteella osinkoa ei jaeta ja tilikauden tulos jätetään omaan pääomaan.

Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus

Helsingissä 17. päivänä helmikuuta 2021
Finnair Oyj:n hallitus

Jouko Karvinen | Tiina Alahuhta-Kasko | Colm Barrington

Montie Brewer | Mengmeng Du | Jukka Erlund

Henrik Kjellberg | Maija Strandberg | Jaana Tuominen

Topi Manner
Finnair Oyj:n toimitusjohtaja

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä 17. päivänä helmikuuta 2021

KPMG Oy Ab
Tilintarkastusyhteisö

Kirsi Jantunen
KHT

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

▶ TILINTARKASTUSKERTOMUS

TILINTARKASTUSKERTOMUS

Finnair Oyj:n yhtiökokoukselle

Tilinpäätöksen tilintarkastus

Lausunto

Olemme tilintarkastaneet Finnair Oyj:n (y-tunnus 0108023-3) tilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.–31.12.2020. Tilinpäätös sisältää konsernin taseen, tuloslaskelman, laajan tuloslaskelman, laskelman oman pääoman muutoksista, rahavirtalaskelman ja liitetiedot, mukaan lukien yhteenveto merkittävimmistä tilinpäätöksen laatimisperiaatteista, 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 tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaisesti,
- tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset.

Lausuntomme on ristiriidaton tarkastusvaliokunnalle annetun lisäraportin kanssa.

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 c -kohdan 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
Rahoitusasema ja rahoitusjärjestelyt (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetiedot 3.3 ja 3.5)	
COVID-19 pandemian seurauksena konsernin tilikauden tappio oli 523 miljoonaa euroa ja liiketoiminnan nettorahavirta -1 043 miljoonaa euroa. Likvidit varat olivat 792 miljoonaa euroa ja korolliset velat 2 184 miljoonaa euroa. Yhtiön tilikaudella toteuttamaan uudelleenrahoitussuunnitelmaan sisältyi useita merkittäviä rahoitusjärjestelyitä. Kuten tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa todetaan, taloudellisessa toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta tilanteesta ja COVID-19 pandemian lopullisen keston ja vaikutusten ennustamisen vaikeudesta johtuen emoyhtiön hallitus on tarkastellut kolmea vaihtoehtoista skenaariota. Yhtiön hallituksen arvion mukaan Finnair kykenee täyttämään velvoitteensa vähintään 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen julkistamisesta kaikissa kolmessa skenaariossa.	Arvioimme rahoitussopimusten ehtoja, luokittelua ja kirjauskäytäntöjä suhteessa konsernin laadintaperiaatteisiin ja sovellettavaan tilinpäätösnormistoon. Muodostimme käsityksen ennusteiden laatimisprosessista. Analysoimme muun muassa eri skenaarioiden kassavirtaennusteita, niiden taustalla olevien tietojen luotettavuutta ja johdon suunnitelmien toteuttamiskelpoisuutta. Haastoimme johdon kassavirtaennusteissa käyttämien keskeisten oletusten asianmukaisuutta arvioimalla ja testaamalla johdon laatimien herkkyyslaskelmien osoittamaa liikkumavaraa sopeutetun liiketoiminnan toteuttamiselle. Lisäksi arvioimme rahoitusjärjestelyistä ja rahoitusasemasta annettujen tietojen asianmukaisuutta tilinpäätöksessä.

KONSERNIN TULOSLASKELMA

KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA

KONSERNIN TASE

KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA

LASKELMA KONSERNIN OMAN PÄÄOMAN MUUTOKSISTA

KONSERNITILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

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

HALLITUKSEN ESITYS OSINGONJAOSTA

▶ TILINTARKASTUSKERTOMUS

TILINTARKASTUKSEN KANNALTA KESKEISET SEIKAT	KUINKA KYSEISIÄ SEIKKOJA KÄSITELTIIN TILINTARKASTUKSESSA
Laivaston arvostus (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 2)	
Laivastoon sisältyvien omistettujen lentokoneiden ja käyttöoikeuskoneiden tasearvo oli 2 213 miljoonaa euroa muodostaen 61% konsernitaseesta. Lentokoneiden poistot tilikaudelta olivat 291 miljoonaa euroa. COVID-19 pandemiasta johtuen osa laivastosta oli väliaikaisessa säilytyksessä ja useiden lentokoneiden rahoitusjärjestelyiden toteutuessa kirjattiin arvonalentumisia 8 miljoonaa euroa. Lentokoneiden komponenttien oletetun käyttöiän ja jäännösarvon, lentokoneiden arvonalentumisen ja ostositoumuksiin mahdollisesti sisältyvien tappiollisten sopimusten olemassaolon arviointi edellyttävät huomattavaa johdon harkintaa. Laivaston arvostus on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka tasearvojen merkittävyydestä ja tulevaisuuden kassavirtojen ennustamiseen liittyvästä johdon harkinnasta ja pandemian lisäämästä epävarmuudesta 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 ulkoisiin markkinatietoihin, emoyhtiön hallituksen hyväksymiin skenaarioihin ja omiin näkemyksiimme. Tarkastelimme myös COVID-19 pandemiasta johtuvien epävarmuuksien vaikutuksia johdon oletuksiin kassavirtalaskelmissa ja laadimme omat herkkyysanalyysit keskeisimmille oletuksille. Arvioimme laivaston arvostuksesta esitettyjen liitetietojen asianmukaisuutta.
Matkustajatuottojen tuloutus (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 1.2.4)	
Matkustajatuottoihin liittyvän velan tasearvo oli 134 miljoonaa euroa. Matkustajatuottojen myynti esitetään konsernitaseessa velkana, kunnes lento on lennetty ja myynti kirjataan liikevaihdoksi. Käyttämättä jääneiden lentolippujen tuloutus perustuu asiakaskäyttäytymisen mukaiseen odotusarvoon lopullisesti käyttämättä jäävistä lipuista. Kanta-asiakasohjelmaan kertyneet pisteet arvostetaan käypään arvoon ja kirjataan liikevaihdon vähennykseksi ja velaksi pisteitä kerryttävän tapahtuman tuloutushetkellä tai pisteiden vanhentuessa. COVID-19 pandemia on lisännyt epävarmuutta oletetusta asiakaskäyttäytymisestä. Suuri määrä tapahtumia kulkee erilaisten tietokonejärjestelmien kautta myyntipäivästä liikevaihdon tuloutushetkeen asti. Kirjausprosessin monimutkaisuus lisää virheriskiä liikevaihdon määrän ja tuloutushetken määrittämisessä. Matkustajatuottojen tuloutus on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka konsernitilinpäätöksen tarkastuksessa.	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.

TILINTARKASTUKSEN KANNALTA KESKEISET SEIKAT	KUINKA KYSEISIÄ SEIKKOJA KÄSITELTIIN TILINTARKASTUKSESSA
Lentokaluston huoltovaraus (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 1.3.6)	
Konsernin lentokonelaivasto koostuu omistetuista ja vuokratuista lentokoneista. Konserni on velvollinen palauttamaan vuokratut lentokoneet ja niiden moottorit vuokrasopimuksessa määritellyn huoltotason mukaisessa kunnossa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi on kirjattu runkojen raskashuoltoihin, moottoreiden performanssihuoltoihin, moottoreiden käyntiaikarajoitteisiin osiin ja muihin materiaalisiin huoltoihin liittyviä varauksia, joiden arvo oli 163 miljoonaa euroa. Lentokaluston huoltovarauksen arvostus edellyttää johdon harkintaa erityisesti huoltotapahtumien ajoittumisen ja tulevaisuudessa toteutuvien huoltokustannusten arvioinnin suhteen. Tulevat huoltokustannukset ja niiden ajoitus ovat riippuvaisia muun muassa lentosuunnitelmien toteutumisesta, huoltokustannusten markkinahintakehityksestä ja lentokoneen kunnosta huoltohetkellä. Varauksen laskentamallin monimutkaisuudesta ja sen sisältämästä johdon harkinnasta johtuen lentokaluston huoltovaraus on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka.	Muodostimme käsityksen vuokrasopimusten ehtojen analysointiin, rekisteröintiin ja huoltovarauksen laskentamallin muuttujien arviointiin liittyvästä prosessista. Arvioimme käytetyn mallin asianmukaisuutta ja haastoimme johtoa käytettyjen keskeisten oletusten kuten huoltojen ennakoidun ajankohdan ja arvioitujen huoltokustannusten osalta. Testasimme käyttöoikeuslaivaston vuokrasopimuksia otannalla arvioidaksemme palautusvelvoitteiden täyttymistä vuokrasopimuksen päättyessä. Tarkastimme laskelmien syöttötietoja, matemaattista tarkkuutta ja laskimme huoltovarauksen uudelleen analysointityökalujen avulla. Lisäksi arvioimme varauksen asianmukaisuutta vertaamalla aikaisempia arvioita toteutuneisiin huoltokustannuksiin.
Etuuspohjaiset eläkkeet (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 1.3.8.2)	
Taseeseen kirjattu velvoite etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyen on esitetty arvioitujen tulevaisuuden eläke-etuuksien nykyarvon ja eläkejärjestelyyn kuuluvien varojen erotuksena. Etuuspohjaisten eläkkeiden nettosaaminen oli 32 miljoonaa euroa. Etuuspohjaisista järjestelyistä johtuvan velvoitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaatikoiden laskelmiin, joissa käytetään ennakoituun etuoikeusyksikköön perustuvaa menetelmää ja vakuutusmatemaattisia oletuksia. Etuuspohjaisten velvoitteiden nykyarvo määritetään diskonttaamalla arvioidut vastaiset rahavirrat korolla, joka vastaa korkealaatuisten ja maturiteetiltaan vastaavien joukkovelkakirjalainojen korkoa. Indeksikorotusten poistoon liittyvien sääntömuutosten myötä eläkevastuut vähenivät tilikaudella 151 miljoonaa euroa. Eläkejärjestelyihin kuuluvat varat kirjataan käypään arvoon sisältäen johdon harkintaa erityisesti liittyen listaamattomiin sijoituksiin. Etuuspohjaiset eläkkeet ovat konsernin tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka velvoitteen ja varojen arvojen merkittävyydestä, tilikaudella tapahtuneista sääntömuutoksista ja eläkelaskennan taustaoletuksiin liittyvästä johdon harkinnasta johtuen.	Olemme käyttäneet KPMG:n vakuutusmatemaatikkoa arvioidessamme eläkevelvoitteiden laskennassa käytettävien vakuutusmatemaattisten oletusten asianmukaisuutta. Olemme arvioineet eläkejärjestelyihin kuuluvien varojen arvostamisessa käytettyjen arvostusmenetelmien ja johdon käyttämän harkinnan asianmukaisuutta. Lisäksi olemme testanneet varojen arvostusta vertaamalla käytettyjä arvostuksia kyseisten sijoitusten markkina-arvoihin tilinpäätöspäivänä. Listaamattomien sijoitusten osalta olemme verranneet johdon arviota luomaamme riippumattomaan odotusarvoon, joka perustuu sijoituksen luonteeseen, historialliseen ostohintaan ja julkisesti saatavilla olevaan tietoon vastaavista sijoituksista. Lisäksi arvioimme etuuspohjaisista eläkkeistä 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 OSINGONJAOSTA

▶ TILINTARKASTUSKERTOMUS

Tilinpäätöstä koskevat hallituksen ja toimitusjohtajan velvollisuudet

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat tilinpäätöksen laatimisesta siten, että konsernitilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan EU:ssa käyttöön hyväksyttyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaisesti ja siten, että tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset. Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat myös sellaisesta sisäisestä valvonnasta, jonka ne katsovat tarpeelliseksi voidakseen laatia tilinpäätöksen, jossa ei ole väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä.

Hallitus ja toimitusjohtaja ovat tilinpäätöstä laatiessaan velvollisia arvioimaan emoyhtiön ja konsernin kykyä jatkaa toimintaansa ja 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.
- Hankimme tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä konserniin kuuluvia yhteisöjä tai liiketoimintoja koskevasta taloudellisesta informaatiosta pystyäksemme antamaan lausunnon konsernitilinpäätöksestä. Vastaamme konsernin tilintarkastuksen ohjauksesta, valvonnasta ja suorittamisesta. Vastaamme tilintarkastuslausunnosta yksin.

Kommunikoimme hallintoelinten kanssa muun muassa tilintarkastuksen 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 yhden vuoden.

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 ja vuosikertomuksen käyttöömme ennen tämän tilintarkastuskertomuksen antamispäivää. Tilinpäätöstä koskeva lausuntomme ei kata muuta informaatiota.

Velvollisuutenamme on lukea edellä yksilöity muu informaatio tilinpäätöksen tilintarkastuksen yhteydessä ja tätä tehdessämme arvioida, onko muu informaatio olennaisesti ristiriidassa tilinpäätöksen tai tilintarkastusta suoritettaessa hankkimamme tietämyksen kanssa tai vaikuttaako se muutoin olevan olennaisesti virheellistä. Toimintakertomuksen osalta velvollisuutenamme on lisäksi arvioida, onko toimintakertomus laadittu sen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti.

Lausuntonamme esitämme, että toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen tiedot ovat yhdenmukaisia ja että toimintakertomus on laadittu toimintakertomuksen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti.

Jos teemme ennen tilintarkastuskertomuksen antamispäivää käyttöömme saamaamme muuhun informaatioon kohdistamamme työn perusteella johtopäätöksen, että kyseisessä muussa informaatiossa on olennainen virheellisyys, meidän on raportoitava tästä seikasta. Meillä ei ole tämän asian suhteen raportoitavaa.

Muut lausunnot

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

Helsinki 17.2.2021
KPMG OY AB

Kirsi Jantunen
KHT

Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä 2020

99 Säädösympäristö
100 Hallintoelimet
102 Hallitus
106 Tarkastusvaliokunta
107 Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
108 Yhtiön johtaminen
111 Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2020
112 Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Säädösympäristö

Finnair Oyj (jäljempänä ”Finnair” tai ”yhtiö”) on suomalainen julkinen osakeyhtiö, jonka kotipaikka sijaitsee Helsingissä. Finnair on Finnair-konsernin emoyhtiö, ja sen osake on noteerattu Nasdaq Helsingissä. Suomen valtio oli 55,9 %:n osakeomistuksellaan Finnairin suurin omistaja 31.12.2020.

Finnairin hallinto perustuu Suomen lakiin ja yhtiön yhtiöjärjestykseen. Finnair noudattaa poikkeuksetta Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodia (Corporate Governance Code) 2020, jonka mukaan tämä selvitys on laadittu. Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä annetaan erillisenä hallituksen toimintakertomuksesta ja se on Finnairin hallituksen tarkastusvaliokunnan käsittelemä.

Finnair laatii konsernitilinpäätöksen ja osavuosikatsaukset kansainvälisten IFRS-raportointistandardien, arvopaperimarkkinalain ja soveltuvien Finanssivalvonnan määräysten ja ohjeiden sekä Nasdaq Helsingin sääntöjen mukaisesti. Yhtiön tilinpäätökset laaditaan Suomen osakeyhtiölain, kirjanpitolain, arvopaperimarkkinalain ja kirjanpitolautakunnan ohjeiden ja lausuntojen mukaisesti. Tilintarkastuskertomus kattaa konsernitilinpäätöksen ja emoyhtiön tilinpäätöksen.

Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä ja muu hallinnointikoodin mukaisesti julkaistu informaatio sekä yhtiön tilinpäätös, hallituksen toimintakertomus, tilintarkastuskertomus, yhtiön yhtiöjärjestys ja julkaistut politiikat ovat saatavilla Finnairin verkkosivuilla.

Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodi 2020 on julkisesti saatavilla Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n verkkosivuilla.

Finnairin hallinnointia koskevat keskeiset säännöt ja menettelytavat

Keskeiset ulkoiset säännöt

- Suomen osakeyhtiölaki
- Suomen arvopaperimarkkinalaki
- Markkinoiden väärinkäyttöasetus (MAR)
- Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodi 2020
- Finanssivalvonnan ja Nasdaq Helsingin julkaisemat määräykset ja ohjeet

Keskeiset sisäiset politiikat ja säännöt

- Yhtiöjärjestys
- Eettiset toimintaohjeet
- Hallituksen ja sen valiokuntien työjärjestykset
- Sisäisen tarkastuksen sekä riski- ja vaatimustenmukaisuustoiminnon työjärjestykset
- Politiikat, standardit, säännöt ja manuaalit

Hallintoelimet

Finnairin hallintoelimiä ovat osakeyhtiölain ja Finnairin yhtiöjärjestyksen mukaan yhtiökokous, hallitus ja toimitusjohtaja.

Hallintoelinten tehtävät ja vastuut on kuvattu jäljempänä.

Yhtiökokous

Yhtiökokous on Finnairin ylin toimielin. Varsinainen yhtiökokous pidetään vuosittain ennen toukokuun loppua.

Yhtiökokouksen toimivalta on määritelty osakeyhtiölaissa ja Finnairin yhtiöjärjestyksessä. Varsinainen yhtiökokous päättää vuosittain seuraavista asioista:

- yhtiön ja konsernin tilinpäätöksen vahvistaminen
- taseen osoittaman voiton käyttäminen
- vastuuvapauden myöntäminen hallituksen jäsenille ja toimitusjohtajalle
- hallituksen jäsenten valinta ja heidän palkkionsa
- hallituksen puheenjohtajan nimittäminen
- tilintarkastajan valinta ja palkkiot.

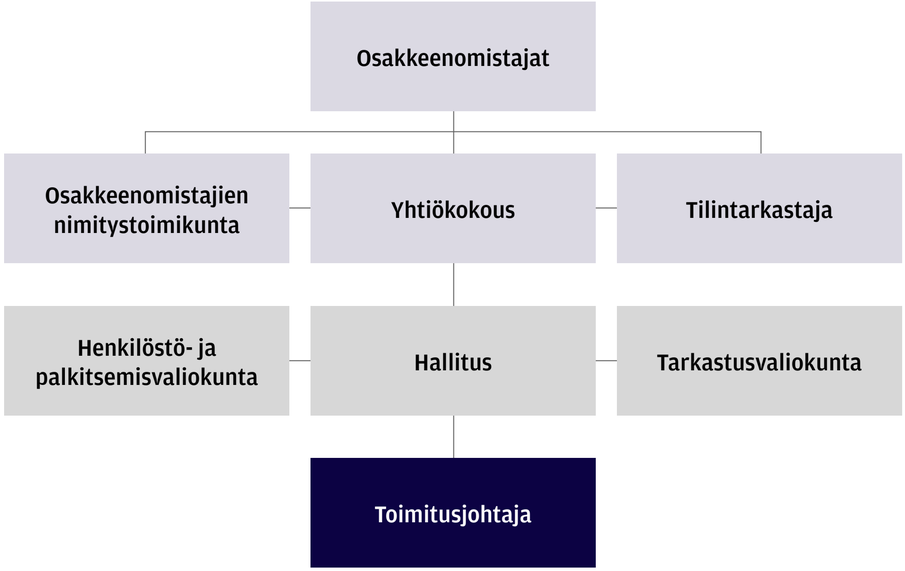
Hallitus kutsuu yhtiökokouksen koolle julkistamalla yhtiökokouskutsun aikaisintaan kolme kuukautta ja viimeistään kolme viikkoa ennen yhtiökokousta, kuitenkin aina vähintään yhdeksän päivää ennen yhtiökokouksen täsmäytyspäivää. Yhtiökokouskutsu julkistetaan pörssitiedotteena ja yhtiön verkkosivuilla.

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

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.

FINNAIRIN HALLINTOELIMET



Yhtiökokous 2020

Finnairin varsinainen yhtiökokous 2020 pidettiin 29.5.2020 yhtiön pääkonttorilla Vantaalla. Yhtiön hallitus päätti Covid-19-pandemian leviämisen rajoittamiseksi annetun lain 290/2020 (”Väliaikaislaki”) 2 §:n 3 momentin nojalla, että osakkeenomistaja ja osakkeenomistajan asiamies voi osallistua yhtiökokoukseen vain äänestämällä ennakkoon sekä tekemällä vastaehdotuksia ja esittämällä kysymyksiä ennakkoon. Yhtiökokoukseen osallistui henkilökohtaisesti tai asiamiehen edustamana yhteensä 238 osakkeenomistajaa. Edustettuna oli 66,6 prosenttia yhtiön

osakkeista ja äänivallasta. Osakkeenomistajat eivät tehneet vastaehdotuksia eivätkä esittäneet kysymyksiä.

Läsnä olivat yhtiön hallituksen puheenjohtaja Jouko Karvinen, hallituksen jäsen ja tarkastusvaliokunnan puheenjohtaja Jukka Erlund, toimitusjohtaja Topi Manner, lakiasiainjohtaja Sami Sarelius, IR-johtaja Erkka Salonen (etäyhteydellä), yhtiökokouksen puheenjohtaja Manne Airaksinen, ääntenlaskun valvoja ja pöytäkirjantarkastaja Vuokko Rajamäki ja yhtiön tilintarkastajan päävastuullinen tilintarkastaja Markku Katajisto sekä Kirsi Jantunen, joka oli ehdolla uudeksi päävastuulliseksi tilintarkastajaksi. Lisäksi yhtiökokouksen rekisteröinti- ja äänestyspalvelun tarjoajan Euroclear Finland Oy:n edustaja Jarkko Heinonen osallistui puhelimitse.

Tilintarkastaja

Finnairin varsinaisessa yhtiökokouksessa vuonna 2020 valittiin KPMG Oy Ab yhtiön uudeksi tilintarkastusyhteisöksi, ja päävastuullisena tilintarkastajana toimi Kirsi Jantunen. Vuoden 2020 ajalta maksetut tilintarkastuspalkkiot olivat yhteensä 0,5 miljoonaa euroa ja muista palveluista maksetut palkkiot yhteensä 0,3 miljoonaa euroa.

Osakkeenomistajien nimitystoimikunta

Finnairin varsinainen yhtiökokous 2013 päätti pysyvän osakkeenomistajien nimitystoimikunnan perustamisesta. Nimitystoimikunnan toimikausi jatkuu toistaiseksi.

Nimitystoimikunnan tehtävänä on valmistella ja esitellä varsinaiselle yhtiökokoukselle ja tarvittaessa ylimääräiselle yhtiökokoukselle ehdotus hallituksen kokoonpanosta ja hallituksen jäsenten palkitsemisesta. Lisäksi toimikunnan tehtävänä on etsiä hallituksen jäsenten seuraajaehdokkaita. Toimikunnan tulee toimittaa ehdotuksensa yhtiön hallitukselle vuosittain tammikuun 31. päivään mennessä.

Nimitystoimikunta koostuu neljästä jäsenestä, jotka nimitetään vuosittain. Yhtiön kolme suurinta osakkeenomistajaa ovat kukin oikeutettuja nimeämään yhden jäsenen. Yhtiön kulloinenkin hallituksen puheenjohtaja toimii nimitystoimikunnan neljäntenä jäsenenä. Nimitystoimikunta valitsee puheenjohtajan keskuudestaan. Nimeämiseen oikeutetut yhtiön suurimmat osakkeenomistajat määräytyvät vuosittain yhtiön osakasluetteloon syyskuun ensimmäisenä arkipäivänä rekisteröityinä olevien omistustietojen perusteella. Osakasluetteloa ylläpitää Euroclear Finland Oy. Jos osakkeenomistaja päättää olla käyttämättä nimitysoikeuttaan, oikeus siirtyy seuraavaksi suurimmalle osakkeenomistajalle.

Finnair ei maksa nimitystoimikunnan jäsenille palkkioita heidän osallistumisestaan toimikunnan työhön. Jäsenillä on kuitenkin oikeus kulukorvaukseen yhtiön matkustussäännön mukaan. Lisäksi yhtiö vastaa toimikunnan tehtävässään käyttämien ulkopuolisten asiantuntijoiden kustannuksista.

Nimitystoimikunnan työjärjestys on saatavilla yhtiön verkkosivuilla.

2019 nimitystoimikunta

Vuonna 2019 nimitystoimikunnan muodostivat syyskuun 2019 ensimmäisen arkipäivän suurimman, kolmanneksi suurimman ja neljänneksi suurimman osakkeenomistajan eli Suomen valtion, Keskinäisen työeläkevakuutusyhtiö Varman ja Etola Oy:n (tytäryhtiöidensä Tiiviste-Group Oy:n ja Etra Invest Oy:n kautta) edustajat sekä Finnairin hallituksen puheenjohtaja. Osakkeenomistajien nimitystoimikunnan jäseninä toimivat:

- Minna Pajumaa, s. 1963, finanssineuvos, valtioneuvoston kanslia, omistajaohjausosasto (pj.)
- Timo Sallinen, s. 1970, sijoitusjohtaja, Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varma
- Mikael Etola, s. 1977, toimitusjohtaja, Etola Oy
- Jouko Karvinen, s. 1957, Finnairin hallituksen puheenjohtaja.

Toimikunta kokoontui kerran vuonna 2019, ja osallistumisprosentti oli 100. Nimitystoimikunta antoi 27.1.2020 Finnairin hallitukselle ehdotuksensa varsinaista yhtiökokousta varten, joka oli tarkoitus pitää 18.3.2020, mutta lykättiin Covid-19 eristämistoimenpiteiden vuoksi. Nimitystoimikunta antoi 5.5.2020 täydentävän ehdotuksen varsinaista yhtiökokousta varten, joka pidettiin 29.5.2020. Ehdotukset ovat nähtävissä yhtiön verkkosivuilla.

2020 nimitystoimikunta

Vuonna 2020 nimitystoimikunnan muodostivat syyskuun 2020 ensimmäisen arkipäivän suurimman, kolmanneksi ja neljänneksi suurimman osakkeenomistajan eli Suomen valtion, Keskinäisen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen ja Keskinäisen työeläkevakuutusyhtiö Varman edustajat sekä Finnairin hallituksen puheenjohtaja. Osakkeenomistajien nimitystoimikunnan jäseninä toimivat:

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

Toimikunta kokoontui kolme kertaa, ja osallistumisprosentti oli 100. Nimitystoimikunta antoi 26.1.2021 Finnairin hallitukselle ehdotuksensa 17.3.2021 pidettävää varsinaista yhtiökokousta varten. Ehdotukset ovat nähtävissä yhtiön verkkosivuilla.

Hallitus

Finnairin hallituksen puheenjohtajan ja jäsenet valitsee yhtiön varsinainen yhtiökokous. Yhtiöjärjestyksen mukaan hallitukseen kuuluu puheenjohtajan lisäksi neljästä yhdeksään jäsentä. Hallitus valitsee keskuudestaan varapuheenjohtajan. Hallitusten jäsenten toimikausi päättyy vaalia seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä.

Osakeyhtiölain mukaan hallitus edustaa yhtiön kaikkia osakkeenomistajia ja sen on huolellisesti toimien edistettävä yhtiön etua. Hallitus on vastuussa osakkeenomistajille yhtiön asianmukaisesta hallinnosta ja toiminnan järjestämisestä.

Hallitus on yhtiön hallinnon osalta vastuussa erityisesti yhtiön taloudellisen raportoinnin luotettavuudesta sekä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien tehokkuuden varmistamisesta. Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteitä kuvataan jäljempänä tässä selvityksessä. Hallituksella on laajaa yleistä pätevyyttä yhtiön hallinnosta, koska sillä on pätevyyttä kaikilta alueilta, jotka eivät kuulu yhtiön muiden hallintoelinten toimivaltaan.

Hallituksen päätehtävät:

- hyväksyy yhtiön strategiset tavoitteet ja valvoo tavoitteiden saavuttamista
- huolehtii yhtiön hallinnon ja sen toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä
- vahvistaa yhtiön toiminnassa noudatettavat arvot ja ylemmän tason politiikat
- seuraa ja arvioi yhtiön kirjanpidon, taloudellisen raportointijärjestelmän ja riskienhallintajärjestelmän tehokkuutta
- hyväksyy strategisesti tärkeät hankkeet, liiketoimintasuunnitelmat ja kumppanuudet sekä muut toimitusjohtajan päätöksentekovaltuudet ylittävät päätökset
- päättää takauksista ja muista ulkoisista sitoumuksista
- nimittää ja erottaa toimitusjohtajan ja muut johtoryhmän jäsenet sekä arvioi heidän suoriutumistaan ja päättää heidän palkitsemisesta, osallistuu lisäksi johdon 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 riski- ja vaatimustenmukaisuustoiminnon työjärjestykset.

Hallituksen työjärjestys on kokonaisuudessaan saatavilla Finnairin verkkosivuilla.

Hallituksen jäsenet vuonna 2020

Jouko Karvinen

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

Päätoimi:
Hallitusammattilainen

Keskeiset luottamustehtävät:
IMD Business Schoolin (Lausanne, Sveitsi) säätiön ja hallintoneuvoston jäsen

Tiina Alahuhta-Kasko H

s. 1981, KTM
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2019 alkaen

Päätoimi:
Toimitusjohtaja, Marimekko Oyj

Keskeiset luottamustehtävät:
-

Colm Barrington T

s. 1946, MA (Econ)
Finnairin hallituksen varapuheenjohtaja ja jäsen vuodesta 2017 alkaen

Päätoimi:
Toimitusjohtaja ja hallituksen jäsen, Fly Leasing Limited

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, Hibernia REIT plc

Montie Brewer T

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

Päätoimi:
Hallitusammattilainen

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, Allegiant Travel Company

Mengmeng Du H

s. 1980, M.Sc. (Econ), M.Sc. (Tietojenkäsittelytiede)
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2017 alkaen

Päätoimi:
Digitaalinen neuvonantaja, hallitusammattilainen

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, Skandia, Netonnet Group ja Claes Ohlson

Jukka Erlund T

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

Päätoimi:
Talous- ja rahoitusjohtaja, CFO, Kesko Oyj

Keskeiset luottamustehtävät:
Kaupan liiton vero- ja talouspoliittisen valiokunnan puheenjohtaja, Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n talous- ja verovaliokunnan jäsen, Keskinäisen työeläkevakuutusyhtiö Varman hallintoneuvoston jäsen (22.10.2020 saakka)

Henrik Kjellberg T

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

Päätoimi:
Toimitusjohtaja, Awaze

Keskeiset luottamustehtävät:
-

Maija Strandberg H

s. 1969, KTM
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2020 alkaen

Päätoimi:
Finanssineuvos, Valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen ja tarkastusvaliokunnan puheenjohtaja, Nordic Morning Group
Hallituksen jäsen, Vapo Oyj

Jaana Tuominen H

s. 1960, DI
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2014 alkaen

Päätoimi:
Neuvonantaja

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen puheenjohtaja, Elinkeinoelämän keskusliitto (EK)

Valiokunnat

T = Tarkastusvaliokunta

H = Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta

Hallituksen jäsenet ja heidän riippumattomuutensa yhtiöstä

29.5.2020 pidetty Finnairin varsinainen yhtiökokous valitsi hallituksen puheenjohtajaksi Jouko Karvisen ja muiksi jäseniksi Tiina Alahuhta-Kaskon, Colm Barringtonin, Montie Brewerin, Mengmeng Dun, Jukka Erlundin, Henrik Kjellbergin, Maija Strandbergin ja Jaana Tuomisen. Hallitus valitsi Colm Barringtonin varapuheenjohtajakseen.

Finnair noudattaa voimassa olevia hallituksen riippumattomuutta koskevia vaatimuksia Suomen lakien ja asetusten sekä hallinnointikoodin mukaisesti. Hallitus katsoo, että kaikki osakkeenomistajien valitsemat jäsenet, Maija Strandbergia ja Jukka Erlundia lukuun ottamatta, ovat hallinnointikoodin mukaan riippumattomia yhtiöstä ja yhtiön pääomistajista. Maija Strandbergin katsotaan olevan riippuvainen yhtiön pääomistajasta, koska hän työskentelee Suomen valtion virkamiehenä. Jukka Erlundin katsotaan olevan riippuvainen yhtiöstä 30.6.2020 saakka, koska Finnairin asiakaskokemuksesta vastaava johtaja ja johtoryhmän jäsen Piia Karhu on Kesko Oyj:n hallituksen jäsen ja Jukka Erlund on Kesko Oyj:n talous- ja rahoitusjohtaja.

Hallituksen jäsenten ja heidän määräysvaltayhteisöjensä omistus konsernissa

Vuoden 2019 ja 2020 lopussa hallituksen jäsenillä tai heidän määräysvaltayhteisöillään ei ollut osakkeita eikä osakeperusteisia oikeuksia Finnair-konsernin yhtiöissä.

Hallituksen valiokunnat

Hallitus delegoi osan tehtävistään tarkastusvaliokunnalle sekä henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnalle. Hallitus nimittää keskuudestaan valiokunnan jäsenet ja puheenjohtajat. Kummassakin valiokunnassa on oltava vähintään kolme jäsentä.

Kumpikin valiokunta kokoontuu säännöllisesti työjärjestyksensä mukaisesti. Valiokunnat raportoivat työstään hallitukselle säännöllisesti, mutta niillä ei ole itsenäistä päätösvaltaa, ellei hallitus nimenomaisesti ole valtuuttanut niitä päättämään jostain asiasta. Valiokuntien työjärjestykset ovat kokonaisuudessaan nähtävillä Finnairin verkkosivuilla.

Hallituksen ja sen valiokuntien kokousten lukumäärä ja jäsenten osallistumisaste

Jäsen	Hallitus	Tarkastusvaliokunta	Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Jouko Karvinen	16/16		
Tiina Alahuhta-Kasko	16/16		9/9
Colm Barrington	16/16	7/7	
Montie Brewer	16/16	7/7	
Mengmeng Du	16/16		9/9
Jukka Erlund	16/16	7/7	1/1
Henrik Kjellberg	16/16	7/7	
Maija Strandberg (jäsen 29.5.2020 alkaen)	8/8		7/7
Jaana Tuominen	16/16		9/9

Kuudentoista kokouksen lisäksi hallitus teki päätöksiä kuusi kertaa kokoontumatta.

Hallituksen monimuotoisuutta koskevat periaatteet

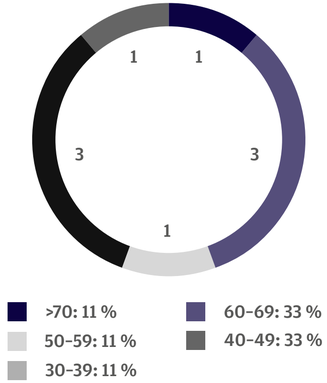
Hallitus on määritellyt hallituksen monimuotoisuutta koskevat periaatteet, jotka ovat osakkeenomistajien nimitystoimikunnan käytettävissä, kun se valmistelee hallituksen kokoonpanoa koskevaa ehdotustaan yhtiökokoukselle.

Hallituksen monimuotoisuutta koskevat periaatteet ovat:

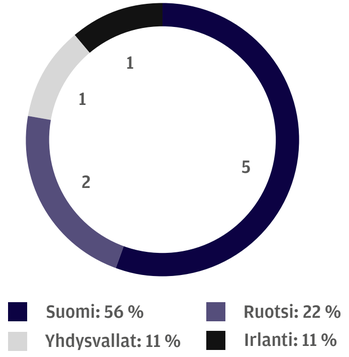
- Hallituksella on kokonaisuudessaan oltava riittävä osaaminen ja kokemus, jotta se voi hoitaa tehtävänsä huolellisesti ja tehokkaasti ottaen huomioon yhtiön toiminnan laadun, laajuuden ja kansainvälisyyden, yhtiön strategiset tavoitteet sekä liike-elämän ja muun yhteiskunnan muutokset.
- Hallituksen jäsenten tulee kyetä toimimaan yhteistyössä muiden jäsenten sekä yhtiön johdon kanssa.
- Hallituksen jäsenillä tulisi olla toisiaan täydentävä koulutus ja osaaminen sekä kokemusta erilaisilta yhtiön kannalta tärkeiltä toimialoilta.
- Hallituksen jäsenillä tulisi olla kokemusta hallitustyöskentelystä ja johtotehtävissä toimimisesta elinkeinoelämässä tai muilla yhteiskunnan alueilla.
- Hallituksessa tulee olla sekä miehiä että naisia ainakin 40 prosenttia. Hallituksen kokoonpanon tulisi olla monimuotoinen myös ikäjakauman, toimikauden pituuden ja kulttuuritaustan suhteen.
- Hallituksen kokoonpanon uudistamisessa tulisi varmistaa riittävä jatkuvuus, mutta yksittäisen jäsenen yhtäjaksoinen toimikausi ei saa kuitenkaan olla yli 10 vuotta.

Hallituksen monimuotoisuus

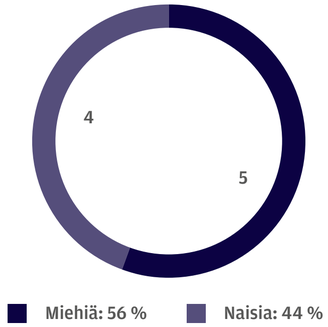
IKÄ



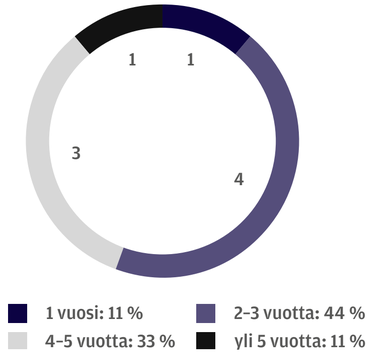
KANSALAISUUS



SUKUPUOLI



TOIMIKAUSI



Tarkastus-valiokunta

Tarkastusvaliokunta avustaa hallitusta taloudelliseen raportointiprosessiin ja valvontaan liittyvien tehtävien hoitamisessa Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodissa tarkastusvaliokunnille määriteltyjen velvollisuuksien mukaisesti.

Tarkastusvaliokunta seuraa ja arvioi yhtiön taloudellista raportointiprosessia sekä yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien sekä sisäisen tarkastuksen tehokkuutta. Valiokunta seuraa lakisääteistä tilintarkastusta ja arvioi tilintarkastajan riippumattomuuden. Lisäksi tarkastusvaliokunta seuraa ja arvioi prosesseja, joiden tavoitteena on varmistaa lakien ja säännösten noudattaminen.

Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodin mukaan tarkastusvaliokunnan jäsenillä on oltava valiokunnan tehtäväalueen edellyttämä pätevyys ja vähintään yhdellä jäsenellä tulee olla asiantuntemusta erityisesti laskentatoimen tai tarkastuksen alalla.

Tarkastusvaliokunnan päätehtävät:

- valvoo yhtiön taloudellista tilaa
- seuraa ja arvioi taloudellista raportointiprosessia
- seuraa ja arvioi yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien sekä sisäisen tarkastuksen tehokkuutta
- seuraa tilinpäätösten lakisääteistä tilintarkastusta
- seuraa ja arvioi lakisääteisen tilintarkastajan riippumattomuutta erityisesti tämän tarjoamien lisäpalveluiden osalta
- valmistelee tilintarkastajien valintaa ja palkkioita koskevat hallituksen ehdotukset varsinaiselle yhtiökokoukselle
- käsittelee tilintarkastajan ja sisäisen tarkastajan suunnitelmat ja raportit
- seuraa ja arvioi lähipiiritoimia sekä näihin liittyvien hallinnointi- ja tiedonantovaatimusten noudattamista
- käsittelee yhtiön selvityksen hallinto- ja ohjausjärjestelmästä
- valmistelee hallituksen päätettäväksi yhtiön riskienhallintapolitiikat
- seuraa IT-turvallisuuteen liittyviä prosesseja ja riskejä
- valmistelee hallituksen käsiteltäväksi päätökset merkittävistä muutoksista yhtiön kirjanpitoperiaatteissa tai konsernin varojen arvostuksessa
- arvioi yhtiön vaatimustenmukaisuusjärjestelmien tehokkuutta
- pitää yhteyttä tilintarkastajaan.

Valiokunnan jäsenten lisäksi valiokunnan kokouksiin osallistuvat myös toimitusjohtaja ja talousjohtaja sekä tilintarkastaja. Yhtiön lakiasiainjohtaja toimii valiokunnan sihteerinä. Muita johtajia osallistuu kokouksiin tarkastusvaliokunnan kutsumana.

Tarkastusvaliokunta 2020

Vuonna 2020 tarkastusvaliokunnan jäsenet olivat: Jukka Erlund (puheenjohtaja) sekä Colm Barrington, Montie Brewer ja Henrik Kjellberg. Tarkastusvaliokunta kokoontui seitsemän kertaa ja osallistumisprosentti oli 100.

Henkilöstö- ja palkitsemis-valiokunta

Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta avustaa hallitusta yhtiön toimitusjohtajan ja muun ylimmän johdon palkitsemiseen, suorituksen arviointiin, nimityksiin sekä seuraajasuunnitteluun liittyvissä asioissa. Valiokunta avustaa hallitusta myös koko konsernin palkitsemisperiaatteiden ja muiden henkilöstöperiaatteiden valmistelussa ja arvioinnissa. Hallituksen antaman valtuutuksen nojalla valiokunta arvioi ja vahvistaa lyhyen aikavälin kannustinpalkkiotavoitteiden toteutumisen sekä hyväksyy kannustimien maksatuksen toimitusjohtajalle ja muulle ylimmälle johdolle.

Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan päätehtävät:

Valiokunta valmistelee seuraavat asiat hallitukselle:

- yhtiön palkitsemiseen liittyvät keskeiset periaatteet ja käytännöt
- Finnairin toimitusjohtajan palkitseminen sekä muut toimisuhteen ehdot sekä toimitusjohtajalle 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.

Valiokunnan jäsenten lisäksi valiokunnan kokouksiin osallistuvat myös toimitusjohtaja ja henkilöstöjohtaja. Yhtiön lakiasiainjohtaja toimii valiokunnan sihteerinä.

Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta 2020

29.5.2020 pidetyn varsinaisen yhtiökokouksen jälkeen hallitus valitsi keskuudestaan henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan puheenjohtajaksi Jaana Tuomisen sekä jäseniksi Mengmeng Dun, Tiina Alahuhta-Kaskon ja Maija Strandbergin. Yhtiökokoukseen saakka henkilöstö- ja palkitsemisvaliokuntaan kuuluivat puheenjohtaja Jaana Tuominen sekä jäseninä Mengmeng Du ja Tiina Alahuhta-Kasko. Lisäksi tarkastusvaliokunnan puheenjohtaja Jukka Erlund osallistui yhteen henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan kokoukseen. Valiokunta kokoontui yhdeksän kertaa ja osallistumisprosentti oli 100.

Yhtiön johtaminen

Finnairin yhtiörakenne

Finnairin lentoliikenteen ydintoiminnot ovat konsernin emoyhtiössä, Finnair Oyj:ssä, kun taas tekniset huoltopalvelut, matkapalvelut, catering-palvelut sekä taloushallinnon palvelukeskus ovat kokonaan omistetuissa tytäryhtiöissä. Finnairilla on yksi liiketoiminta-alue, joka muodostuu Finnairin kaupallisesta ja asiakaskokemusyksiköstä, sekä operatiivisesta yksiköstä. Finnairin konsernihallintoon kuuluvat yhteiset toiminnot ovat talous, henkilöstöhallinto, digitaaliset palvelut, strategia, viestintä, lakiasiat, riski- ja vaatimustenmukaisuustoiminto sekä sisäinen tarkastus.

Toimitusjohtaja

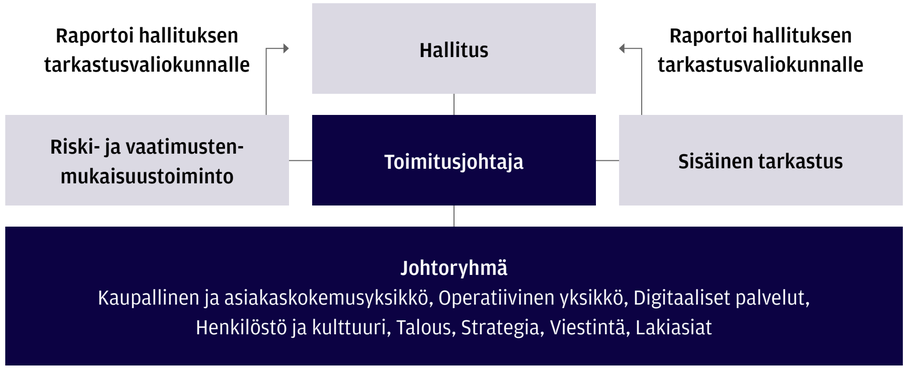
Toimitusjohtajan nimittää yhtiön hallitus. Toimitusjohtajan tehtävänä on johtaa yhtiön toimintaa osakeyhtiölain ja hallituksen antamien ohjeiden ja määräysten mukaisesti. Toimitusjohtaja toimii johtoryhmän puheenjohtajana.

Hallitus päättää toimitusjohtajan palkitsemisesta ja asettaa hänen lyhyen ja pitkän aikavälin tavoitteensa. Toimisuhteen keskeiset ehdot, myös palkitseminen ja edut, on kuvattu Finnairin palkka- ja palkkioselvityksessä sekä yhtiön hallinnointia koskevalla verkkosivulla.

Topi Manner, KTM, s. 1974, on toiminut Finnairin toimitusjohtajana 1.1.2019 alkaen. Ennen siirtymistään Finnairille Manner teki pitkän uran Pohjoismaiden suurimman finanssipalvelukonsernin Nordean johtotehtävissä, ja hän on ollut Nordean johtoryhmän jäsen sekä Personal Banking -liiketoiminta-alueen johtaja.

Toimitusjohtaja kuuluu Finnairin lyhyen ja pitkän aikavälin kannustinohjelmien piiriin, joita on kuvattu tarkemmin tilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.8 sekä palkka- ja palkkioselvityksessä.

YHTIÖN JOHTAMINEN



Johtoryhmä

Johtoryhmän puheenjohtajana toimii yhtiön toimitusjohtaja ja siihen kuuluvat Finnairin kaupallisista ja asiakaskokemuksen toiminnoista, operatiivisista toiminnoista, digitaalisista palveluista, taloudesta, henkilöstöstä, strategiasta, viestinnästä sekä lakiasioista vastaavat johtajat.

Johtoryhmän jäsenten nimittämisestä ja palkkauksesta 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.

Johtoryhmän alaisuudessa toimivat ohjausryhmät

Hallintorakenteeseen kuuluu kaksi johtoryhmän alaisuudessa toimivaa ohjausryhmää, jotka ovat investointien ohjausryhmä ja turvallisuusasioiden ohjausryhmä.

Investointien ohjausryhmä toimii johtoryhmään tulevia investointipäätöksiä valmistelevana toimielimenä sekä käyttää hyväksymisvaltuuksia tietyn rajan alittavien investointien osalta. Investointien ohjausryhmän puheenjohtajana toimii yhtiön talousjohtaja.

Turvallisuusasioiden ohjausryhmä vastaa Finnairin turvallisuusohjeistuksen ja periaatteiden arvioinnista ja seuraa turvallisuusohjeistuksen ja tavoitteiden toteutumista käytännössä. Turvallisuusasioiden ohjausryhmä arvioi lento- ja yritysturvallisuutta ja niihin liittyvien vaatimusten hallintajärjestelmiä ja varmistaa, että turvallisuustavoitteiden saavuttamiseen on kohdistettu riittävät resurssit. Johtoryhmän puheenjohtajana toimii yhtiön operatiivinen johtaja, ja se kokoontuu vähintään neljä kertaa vuodessa.

Johtokunta

Finnairin johtokunta on pääasiassa viestintä- ja yhteistyöfoorumi, jonka kautta henkilöstö voi osallistua yhtiön hallintoon erityisesti henkilöstöä koskevissa asioissa. Johtokunta keskustelee myös Finnairin henkilöstöä koskevien yhtiön strategisten tavoitteiden ja kehitysprojektien 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 2020 Finnairin johtokunta kokoontui kuusi kertaa.

Finnairin tytäryhtiöhallinto

Merkittävimpien tytäryhtiöiden hallitusten jäsenet valitaan Finnair-konsernin johtoon kuuluvista henkilöistä sekä eräissä tytäryhtiöissä myös henkilöstöryhmien ehdottamista edustajista. Finnairin tytäryhtiöt on esitelty tilinpäätöksen 2020 liitetiedossa 4.2.

Merkittävien kumppanuuksien hallinnointi

Finnair on osakkaana 40 prosentin omistusosuudellaan Nordic Regional Airlines Oy:n omistavassa Nordic Regional Airlines AB:ssä (31.12.2020). 60 prosenttia Nordic Regional Airlines AB:stä omistaa Danish Air Transport (DAT). Nordic Regional Airlines Oy on suomalainen alueelliseen lentämiseen erikoistunut lentoyhtiö, joka operoi ATR-potkuriturbiinikoneita sekä Embraer 190 -lentokoneita. Sen reittiverkosto on yhteensovitettu Finnairin Euroopan lentojen ja kaukolentojen kanssa. Finnairin vaikutusvalta yhtiössä perustuu osakeomistukseen ja sopimusjärjestelyihin. Finnair hankkii tiettyjä tärkeitä operatiivisia palveluja strategisilta kumppaneilta, kuten Helsinki-Vantaalla maapalveluita ja rahtiterminaalin palveluita Swissport Finland Oy:ltä ja moottori- ja laitehuollon palveluita SR Technicsiltä, Lufthansa Technikiltä ja Rolls-Roycelta. IT- ja mobiilipalveluissa Finnairin kumppaneita ovat muun muassa Amadeus, IBM ja Apple. Näiden sopimusten kustannus- ja laatutavoitteet on pyritty asettamaan niin, että ne vastaavat vähintään hyvää yleistä markkinatasoa.

Finnair on mukana eräiden **one**world-allianssiin kuuluvien lentoyhtiöiden muodostamissa yhteisyrityksissä. Näiden yhteisyritysten tavoitteena on kilpailukyvyn ja tehokkuuden lisääminen matkustajia hyödyttävällä tavalla. Finnairin vaikutusvalta yhteisyrityksissä perustuu sopimusjärjestelyihin. Yhteisyritysten päätöksenteossa pyritään yksimielisyyteen.

Kaikkien Finnairin palveluntarjoajien odotetaan toimivan Finnairin hankintatoimen eettisten periaatteiden (Supplier Code of Conduct) mukaisesti. Finnairilla on oikeus tarkastaa yhteistyökumppaneidensa hallintoa ja turvallisuuskäytäntöjä tämän varmistamiseksi.

Finnairin eettiset toimintaohjeet (Code of Conduct) ja hankintatoimen eettiset periaatteet (Supplier Code of Conduct) ovat saatavilla Finnairin verkkosivuilla.

Johtoryhmä vuonna 2020

Topi Manner
s. 1974, kauppatieteiden maisteri
Päätoimi:
Toimitusjohtaja 1.1.2019 alkaen
Keskeiset luottamustehtävät:
Varapuheenjohtaja, Suomen Keskuskauppakamari
Hallituksen jäsen, Elisa Oyj
Hallituksen jäsen, Palvelualojen työnantajat PALTA ry
Osakeomistus 31.12.2020:
674 068

Nicklas Ilebrand
s. 1980, tietojenkäsittelytieteen maisteri
Päätoimi:
Strategiajohtaja 1.5.2019 alkaen
Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen puheenjohtaja, Nordea Hypotek Ab 2016-
Osakeomistus 31.12.2020:
105 705

Johanna Karppi
s. 1968, OTK, VT
Päätoimi:
Henkilöstöjohtaja 1.10.2019 alkaen
Keskeiset luottamustehtävät:
-
Osakeomistus 31.12.2020:
16 115

Ole Orvér
s. 1966, kaupallisen alan tutkinto
Päätoimi:
Kaupallinen johtaja 1.5.2019 alkaen
Keskeiset luottamustehtävät:
-
Osakeomistus 31.12.2020:
87 682

Tomi Pienimäki
s. 1973, tekniikan tohtori, kauppatieteiden maisteri
Päätoimi:
Chief Digital Officer 1.10.2019 alkaen
Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, Router Group Oy
Osakeomistus 31.12.2020:
38 375

Sami Sarelius
s. 1971, OTK
Päätoimi:
Lakiasiainjohtaja 20.8.2010 alkaen
Keskeiset luottamustehtävät:
-
Osakeomistus 31.12.2020:
225 000

Jaakko Schildt
s. 1970, insinööri, MBA
Päätoimi:
Operatiivinen johtaja 1.3.2016 alkaen
Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen puheenjohtaja, Nordic Regional Airlines Oy
Hallituksen jäsen, Finnish Aviation Academy Oy
Hallituksen jäsen, Kallioinen Yhtiöt Oy
Osakeomistus 31.12.2020:
127 005

Mika Stirkkinen
s. 1968, kauppatieteiden maisteri
Päätoimi:
Talousjohtaja 1.7.2019 alkaen
Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, Nordic Regional Airlines Oy
Osakeomistus 31.12.2020:
235 680

Päivyt Tallqvist
s. 1970, kauppatieteiden maisteri
Päätoimi:
Viestintäjohtaja 1.11.2020 alkaen
Keskeiset luottamustehtävät:
-
Osakeomistus 31.12.2020:
4 939

Piia Karhu
(jäsen 30.6.2020 saakka)
s. 1976, kauppatieteiden tohtori
Päätoimi:
Asiakaskokemuksesta vastaava johtaja 1.3.2016-30.6.2020
Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, Kesko Oyj 2018-
Osakeomistus 31.12.2020
16 250

Arja Suominen
(jäsen 31.10.2020 saakka)
s. 1958, filosofian maisteri, eMBA
Päätoimi:
Viestintä- ja yhteiskuntavastuu-johtaja 14.3.2011-31.10.2020
Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, Savonlinnan Oopperajuhla Oy
Osakeomistus 31.12.2020:
163 339

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten suorat ja epäsuorat osakeomistukset Finnairissa 31.12.2020 on esitetty oheisessa taulukossa.

Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2020

Osakkeenomistajat

Finnair Oyj:n omistajaprofiili säilyi ennallaan vuonna 2020. Suurin osakkeenomistaja vuoden lopussa oli Suomen valtio, joka omisti 55,90 prosenttia yhtiön osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Seuraavaksi suurimmat omistajat olivat Keskinäinen eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen (2,63 %), Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varma (2,55 %) ja Keva (1,70 %). Hallintarekisteröityjen osakkeiden omistusosuus lähes puolittui viime vuoteen verrattuna ja oli vuoden lopussa 7,39 prosenttia osakkeista. Osakkeenomistajien lukumäärä kasvoi 27 029:stä 85 590:een 1.1.–31.12.2020 välisenä aikana.

Finnairin kesäkuun 2020 merkintäoikeusannissa yhtiö laski liikkeeseen 1 279 265 150 uutta osaketta.

Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidettiin 29.5.2020.

Tytäryhtiöt

Finnair Kitchen Oy sulautui Finnair Travel Retail Oy:öön 31.12.2020. Sulautumisen yhteydessä Finnair Travel Retail Oy:n nimi muutettiin Finnair Kitchen Oy:ksi.

Tilintarkastaja

Yhtiökokous 29.5.2020 valitsi KPMG Oy Ab:n yhtiön tilintarkastajaksi vuodelle 2020.

Hallitus ja johtoryhmä

Hallituksen kokoonpano muuttui vuonna 2020, kun yhtiökokous valitsi yhden uuden jäsenen. Hallitus ja johtoryhmä keskittyivät vuonna 2020 yhtiön koon muuttamiseen, Covid-19 -pandemian negatiivisten vaikutusten lieventämiseen liiketoimintojen eri osa-alueilla, maksuvalmiuden turvaamiseen, sekä yhtiön pandemian jälkeisen jälleenrakentamissuunnitelman määrittämiseen.

Johtoryhmän kokoonpano muuttui vuonna 2020 kun asiakaskokemuksesta vastaavan johtajan positio poistui 30.6.2020.

Johtokunta

Johtokunnan kokoonpano muuttui vuonna 2020 kun osa henkilöstöryhmistä vaihtoi edustajiaan.

Sisäinen valvonta ja riskienhallinta

Vuoden 2020 aikana vahvistettiin edelleen kolmen puolustuslinjan mallin mukaista toimintamallia, jossa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan roolit on selkeästi eriytetty. Toisen puolustuslinjan riski- ja vaatimustenmukaisuustoiminto (Risk & Compliance) on valvontatoiminto, jonka vastuulla on sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan rakenteiden ja mallin kehittäminen ja ylläpitäminen sekä niissä määriteltyjen politiikkojen, sääntöjen, menettelytapojen ja avainkontrollien toimeenpanon seuranta.

Sisäinen tarkastus

Sisäinen tarkastus, riippumaton kolmannen puolustuslinjan toiminto, suoritti tarkastuksia hallituksen tarkastusvaliokunnassa hyväksytyn vuosisuunnitelman mukaisesti. Sisäinen tarkastus suoritti myös johdon pyynnöstä erillistarkastuksia.

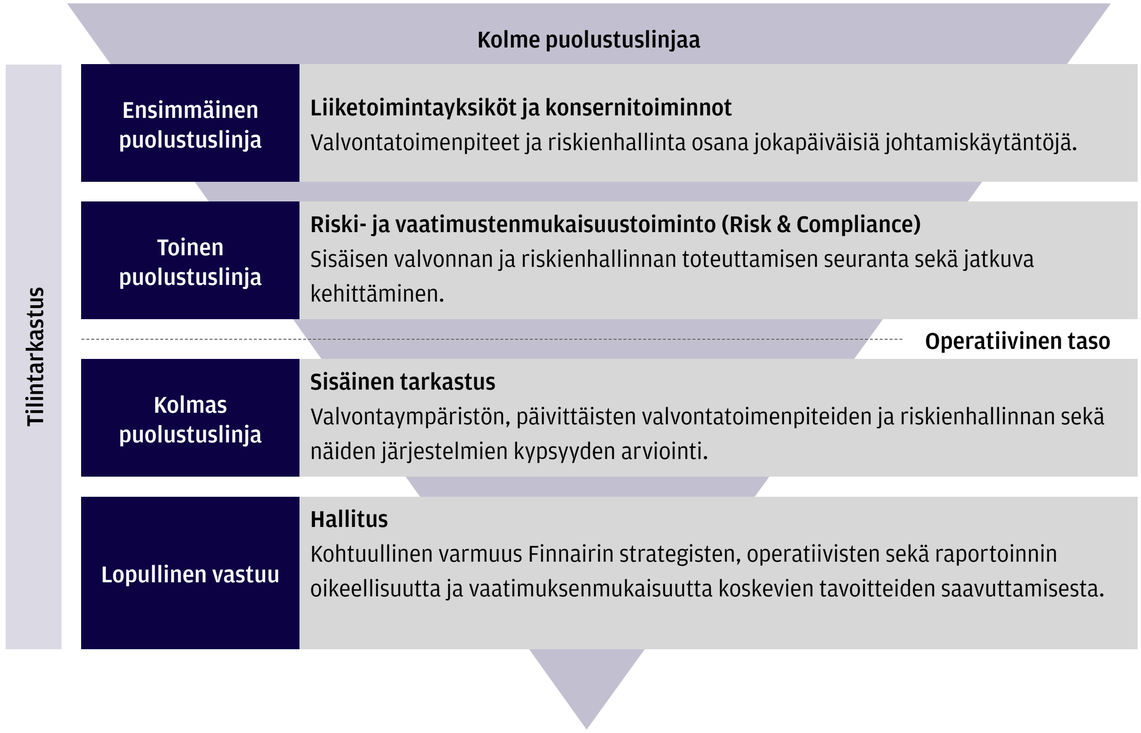
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Osakeyhtiölain mukaan yhtiön johdon on huolellisesti toimien edistettävä yhtiön etua. Hallitus huolehtii yhtiön hallinnosta ja sen toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä. Hallitus vastaa siitä, että yhtiön kirjanpidon ja varainhoidon valvonta on asianmukaisesti järjestetty. Toimitusjohtaja hoitaa yhtiön juoksevaa hallintoa hallituksen antamien ohjeiden mukaisesti. Toimitusjohtaja vastaa siitä, että yhtiön kirjanpito on lain mukainen ja varainhoito luotettavalla tavalla järjestetty.

Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimenpiteet ovat olennainen osa johdon kokonaisvastuuta sen varmistamiseksi, että yhtiön liiketoiminnalliset tavoitteet saavutetaan. Poikkeamat tavoitteisiin nähden voidaan ehkäistä tai havaita mahdollisimman varhaisessa vaiheessa tehokkaiden sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien avulla. Hallitus vastaa yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien tehokkuuden seurannasta ja arvioinnista.

Finnairin sisäisen valvonnan rakenne ja malli on määritelty, ja siihen kuuluvat yhtiön sisäiset politiikat, säännöt, menettelytavat ja avainkontrollit. Rakennetta ja mallia kehitetään ja ylläpidetään järjestelmällisesti sisäisen valvonnan järjestelmän tehokkuuden varmistamiseksi. Sisäisellä valvonnalla varmistetaan, että toiminta on tehokasta, että riskit tunnistetaan asianmukaisesti ja että niitä mitataan ja lievennetään riittävästi, että liiketoimintaa harjoitetaan harkiten turvaten yhtiön varat, että hallinnolliset ja kirjanpitoa koskevat menettelytavat ovat luotettavat, että taloudellinen ja muu (niin sisäinen kuin ulkoinen) raportointi on luotettavaa ja että lakeja, määräyksiä, valvontaviranomaisen vaatimuksia sekä Finnairin sisäisiä politiikkoja ja sääntöjä noudatetaan.

ROOLIT SISÄISEN VALVONNAN JA RISKIENHALLINNAN JÄRJESTELMIEN KÄYTÄNNÖN TOTEUTTAMISESSA



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

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

Taloudelliseen raportointiprosessiin liittyvät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Taloudelliseen raportointiin liittyvät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmät on suunniteltu siten, että ne tuottavat riittävän varmuuden taloudellisen raportoinnin ja tilinpäätösten laatimisen luotettavuudesta sekä varmistavat, että soveltuvia lakeja ja pörssiyhtiöitä koskevia muita säännöksiä on noudatettu. Finnairin taloudelliseen raportointiprosessiin liittyvä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan rakenne ja malli perustuvat COSO-viitekehykseen, joka koostuu viidestä pääelementistä: valvontaympäristöstä, riskien arvioinnista, valvontatoimenpiteistä, tiedonkulusta ja viestinnästä sekä seurannasta ja kehittämisestä.

Valvontaympäristö

Valvontaympäristö muodostaa perustan yhtiön sisäisen valvonnan järjestelmälle. Valvontaympäristöön sisältyvät yrityskulttuuri ja arvot sekä selkeä ja läpinäkyvä organisaatiorakenne. Finnairin sisäisen valvonnan rakenne ja malli muodostavat valvontaympäristön keskeisen elementin ja koostuvat eettisistä toimintaohjeista, politiikoista, standardeista, säännöistä ja manuaaleista sekä näihin liittyvistä avainkontrolleista.

Taloudellisen raportointiprosessin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan asianmukaisessa toimimisessa selkeät roolit ja vastuut ovat olennaisia. Riskeistä ja riskienhallinnan toimenpiteistä vastaavat ensimmäisessä puolustuslinjassa liiketoimintayksiköt ja talouden toiminto sekä tietyt muut konsernitoiminnot, kun taas Risk & Compliance -valvontatoiminto toisessa puolustuslinjassa avustaa ensimmäistä puolustuslinjaa riskien tunnistamisessa ja arvioinnissa, valvontatoimenpiteiden määrittämisessä sekä valvoo valvontatoimenpiteiden ja riskienhallinnan toteuttamista. Kolmannessa puolustuslinjassa sisäinen tarkastus tuottaa yhtiön hallitukselle riippumatonta arviointia 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.

Kolmen puolustuslinjan mallin mukaisesti Risk & Compliance -toiminnon tehtävänä on kehittää ja ylläpitää Finnairin riskienhallinnan rakennetta ja mallia.

Valvontatoimenpiteet

Finnairissa on laadittu taloudellisen raportoinnin manuaalit ja ohjeet, joita tulee noudattaa koko organisaatiossa. Manuaalit ja ohjeet sisältävät tiedot raportoinnin sisällöstä ja raportointiaikatauluista, ja niiden tavoitteena on lisätä taloudellisen raportointiprosessin valvottavuutta sekä varmistaa, että taloudellinen raportointi täyttää IFRS:n vaatimukset ja muut soveltuvat vaatimukset.

Taloudelliseen raportointiin liittyviä riskejä hallitaan valvontatoimenpiteillä, joiden tarkoituksena on tuoda riittävä varmuus siitä, että osavuosikatsausten ja tilinpäätösten tiedot ovat oikein ja että ne on laadittu lakien, kirjanpitostandardien ja muiden listayhtiöitä koskevien säännösten mukaisesti.

Liiketoimintaprosesseissa käytettävillä valvontatoimenpiteillä varmistetaan taloudellisen raportoinnin näkökulmasta, että mahdolliset virheet tai poikkeamat ehkäistään tai havaitaan ja korjataan. Taloudellisen raportoinnin kontrollit käsittävät liiketoimien aloittamisen, tunnistamisen, mittaamisen, hyväksynnän, kirjaamisen ja raportoinnin sekä taloudellisen tiedon julkaisemisen. Yleiset IT-kontrollit täydentävät talousraportoinnin valvontaa käyttöoikeuksien ja varmuuskopiointien osalta. Vastuualueet on jaettu talouden toiminnossa sen varmistamiseksi, että liiketoiminnan tuloksellisuuden analyysit, mm. toiminnan volyymin, tuottojen, kustannusten, käyttöpääoman ja omaisuuserien analyysit, suoritetaan vaatimusten mukaisesti.

Tiedonkulku ja viestintä

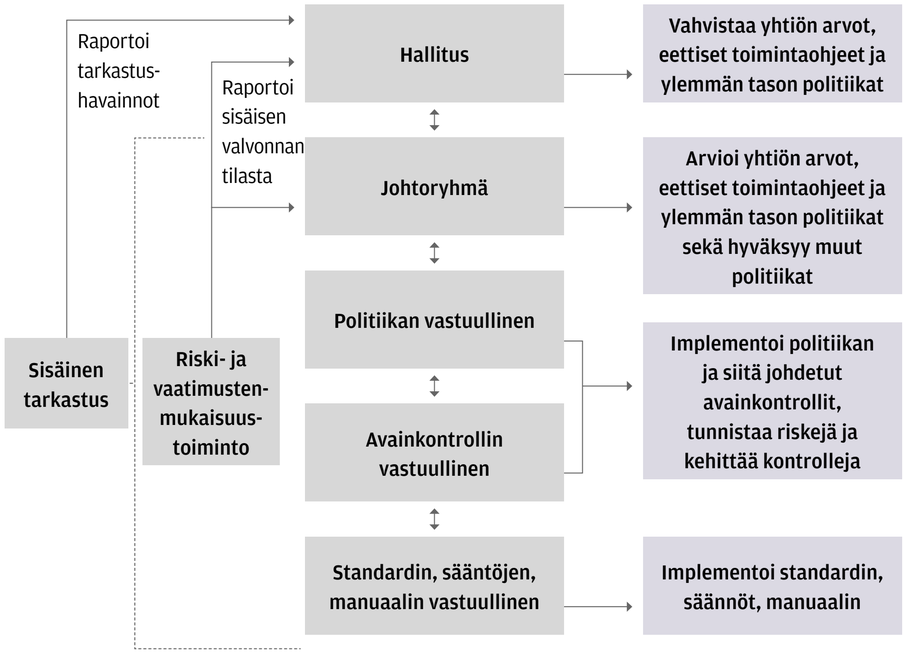
Talouden toiminto vastaa, että taloudellisen raportoinnin manuaalit ja ohjeet ovat ajantasaisia ja että muutoksista tiedotetaan asianomaisia yksiköitä ja toimintoja. Talouden pääprosesseista vastaavat tiedottavat tulevista kansainvälisten laskentastandardien (IAS) muutoksista, uusista laskentaperiaatteista sekä muista raportointivaatimusten muutoksista.

Finnairin tiedonantopolitiikan pääperiaatteet pörssitiedottamisessa ovat luotettavuus, avoimuus, johdonmukaisuus ja tasapuolisuus. Finnair julkistaa tiedotteet ilman aiheetonta viivytystä ja samanaikaisesti sekä markkinoille että kaikille keskeisille sidosryhmilleen.

Seuranta ja kehittäminen

Finnairin liiketoimintayksiköt ja konsernitoiminnot arvioivat säännöllisesti oman vastuualueensa valvonnan ajantasaisuuden ja kypsyystason. Risk & Compliance -valvontatoiminto avustaa Finnairin liiketoimintayksiköitä ja konsernitoimintoja riskien tunnistamisessa ja arvioinnissa, valvontatoimenpiteiden määrittämisessä

VALVONNAN SUUNNITTELUUN, TOTEUTUKSEEN JA SEURANTAAN LIITTYVÄT KESKEISET OSA-ALUEET JA ROOLIT



sekä valvoo valvontatoimenpiteiden ja riskienhallinnan toteuttamista.

Myös sisäinen tarkastus arvioi sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämistä ja tehokkuutta suorittamissaan tarkastuksissa. Tarkastusten tuloksista, tarvittavista korjaavista toimenpiteistä ja niiden toteuttamisesta raportoidaan säännöllisesti johdolle ja hallituksen tarkastusvaliokunnalle.

Sisäinen tarkastus

Finnairin hallitus on perustanut sisäisen tarkastustoiminnon, ja hallituksen tarkastusvaliokunta määrittää sisäisen tarkastuksen vastuut osana valvontatoimintaansa.

Sisäinen tarkastus toimii kolmannessa puolustuslinjassa tuottaen yhtiön hallitukselle riippumatonta arviointia hallinnon, riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan tehokkuudesta.

Finnairin sisäisen tarkastuksen tehtävänä on tuottaa riippumattomia ja objektiivisia varmistus- ja konsultointipalveluita, joilla pyritään luomaan lisäarvoa ja parantamaan organisaation toimintaa. Järjestelmällisellä ja kurinalaisella riskienhallinta-, valvonta- ja hallintoprosessien arvioinnilla sisäinen tarkastus auttaa organisaatiota hallitsemaan sellaisten tekijöiden vaikutusta, jotka uhkaavat liiketoimintatavoitteiden saavuttamista.

Lähipiiriliiketoimet

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 läheiset sekä heidän IAS 24 määritelmän mukaiset joko suorasti tai epäsuorasti hallinnoimat yhteisöt, kuuluvat Finnairin lähipiiriin. Suuret osakkeenomistajat, jotka omistavat enemmän kuin 20 prosenttia osakkeista tai yhtiön äänioikeuksista, kuuluvat lähipiiriin. Finnairilla on määritellyt menettelytavat lähipiiriliiketoimien tunnistamista varten.

Lähipiirin on hankittava ennakolta lupa yhtiön kanssa tehtäviin liiketoimiin. Luvasta päättää Finnairin johtoryhmä tai, mikäli liiketoimi koskee toimitusjohtajaa tai hallituksen jäsentä, yhtiön hallitus. Asianosainen ei saa osallistua lupa-asian käsittelyyn johtoryhmässä tai hallituksessa eikä osallistua yhtiön puolesta liiketoimen valmisteluun, päättämiseen eikä täytäntöönpanoon.

Johtoryhmän ja hallituksen jäseniltä vaaditaan lisäksi vuosittain ilmoitus heidän tai heidän läheistensä tai edellä tarkoitettujen yhteisöjen ja Finnairin välillä tilikauden aikana tehdyistä tai seuraavan tilikauden aikana suunnitelluista liiketoimista. Lupa- ja ilmoitusmenettelyt koskevat vain neuvoteltuja liiketoimia. Menettelyt eivät siten koske esimerkiksi yleisesti saatavilla olevin ehdoin eivätkä henkilökuntaehdoin tehtyjä palvelu- ja tavaraostoja.

Merkittävät lähipiirin ja Finnairin väliset liiketoimet julkistetaan pörssitiedotteella Nasdaq Helsingin sääntöjen mukaisesti. Lähipiiriasioista on tietoa myös yhtiön tilinpäätöksen liitetiedossa 4.5 ja ne 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 sisäpiiriohjetta sovelletaan lisäksi niin kutsuttuihin yhtiön tiedollisessa ytimessä oleviin muihin henkilöihin.

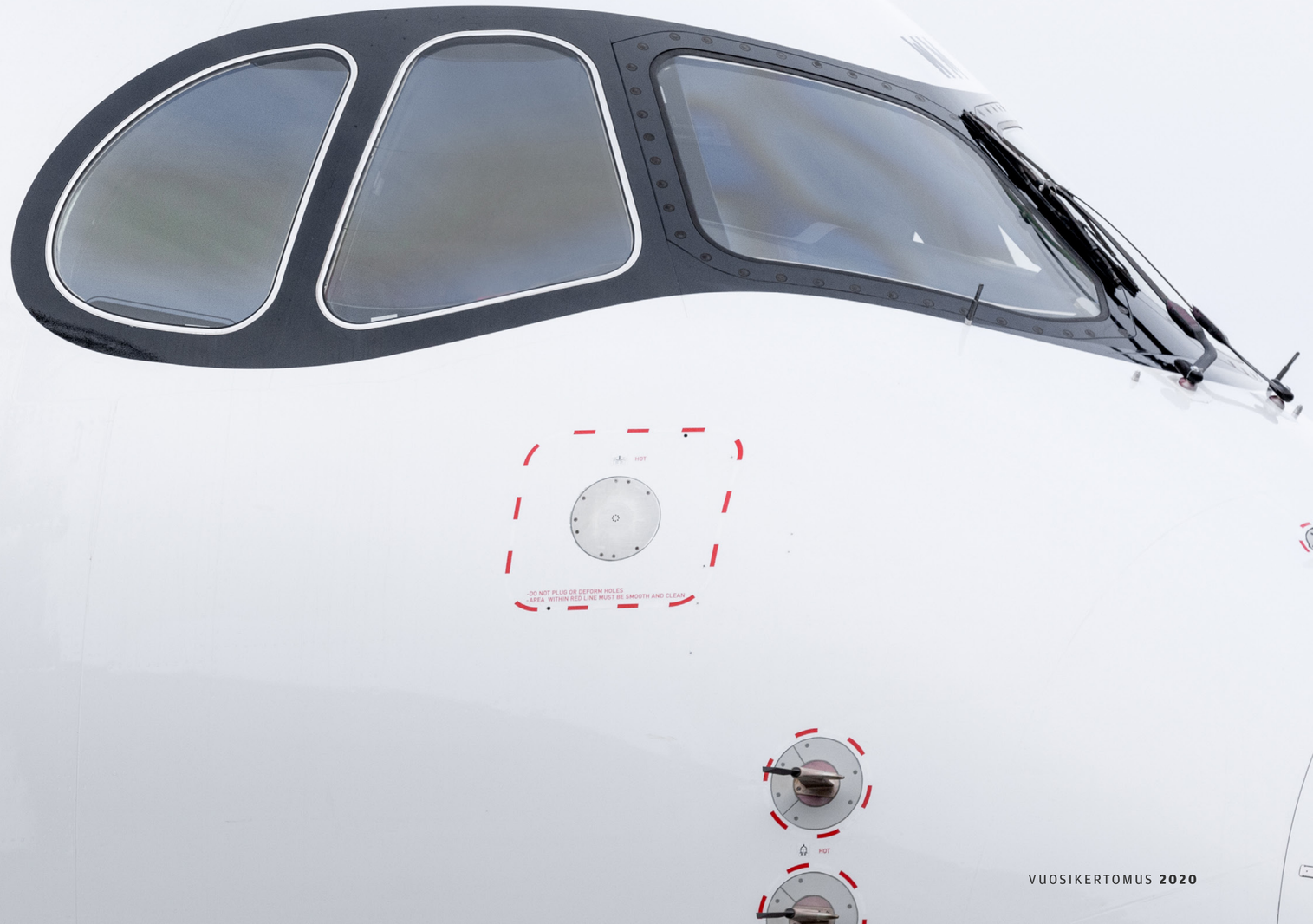
Yhtiö pitää listaa sen johtotehtävissä toimivista henkilöistä sekä heidän lähipiiriinsä kuuluvista henkilöistä ja yhteisöistä, joiden on ilmoitettava yhtiölle ja Finanssivalvonnalle yhtiön rahoitusvälineitä koskevat liiketoimet kolmen työpäivän kuluessa liiketoimen toteuttamisesta. Yhtiön on julkaistava johtohenkilöiden liiketoimet tiedotteella kahden työpäivän kuluessa tiedonsaannista. Johtotehtävissä toimivilla henkilöillä tarkoitetaan Finnair Oyj:n hallituksen ja johtoryhmän jäseniä.

Johtotehtävissä toimivia henkilöitä sekä yhtiön tiedollisessa ytimessä olevia henkilöitä koskee kaupankäyntikielto, joka alkaa 30 päivää ennen osavuosi- tai vuositulos-julkistusta 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 sisäpiiriohje on saatavilla yhtiön verkkosivuilla.

Palkitsemis-raportti 2020



118 Toimielinten palkitsemisraportti 2020
- **118** Johdanto
- **120** Hallitukselle maksetut palkat ja palkkiot vuonna 2020
- **121** Toimitusjohtajalle maksetut palkat ja palkkiot vuonna 2020

Toimielinten palkitsemisraportti 2020

Tässä raportissa esitetään vuoden 2020 aikana maksettuja palkkoja ja palkkioita yhtiön hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle. Muun johtoryhmän palkitsemista on esitetty yhtiön internet-sivuilla. Raportti seuraa Arvopaperimarkkinayhdistyksen uudistetun hallinnointikoodin sekä osakkeenomistajien oikeuksia koskevan EU-direktiivin uusia vaatimuksia.

Johdanto

Vuosi 2020 oli poikkeuksellisen haastava vuosi Finnairille johtuen Covid-19 pandemiasta ja sen vaikutuksesta Finnairin toimintaan. Vaikutukset ulottuivat myös palkitsemiseen ja koskivat sekä hallitusta, toimitusjohtajaa, johtoryhmää että koko henkilöstöä. Covid-19 pandemian vaikutus ei näkynyt vielä 2020 maksetuissa kannustinpalkkioissa koska vuonna 2020 maksetut lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot (STI) perustivat 2019 vuoden suoritukseen ja pitkän aikavälin kannustinpalkkio (LTI) perustui vuosien 2017–2019 suoritukseen.

Toimitusjohtaja Topi Manner yhdessä muun johtoryhmän kanssa päättivät vapaaehtoisesti leikata peruspalkkojaan 15 prosentilla puolen vuoden ajalta. Myös hallitus päätti vapaaehtoisesti leikata omia vuosipalkkioitaan 15 prosentilla kesäkuusta 2020 eteenpäin vuoden 2021 yhtiökokoukseen asti.

Euroopan komissio antoi 9.6.2020 päätöksen, jonka mukaan Suomen valtion osallistuminen Osakeantiin on yhteensopiva Euroopan unionin valtiontukisääntelyn kanssa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107(3)(b) artiklan nojalla. Komission päätöksen nojalla yhtiö on sitoutunut osakeannin jälkeen tiettyihin ehtoihin, jotka koskevat muun muassa rajoituksia johdon palkitsemiselle ajanjaksolle joka ulottuu 2020 kesäkuusta aina 2022 loppuun asti. Nämä rajoitukset johtivat siihen, että yhtiö ei pystynyt toteuttamaan lyhyen ja pitkän aikavälin kannustinohjelmiaan kuten toimielinten palkitsemispolitiikassa on kuvattu. Täyttääkseen komission asettamat rajoitukset Finnair peruutti kaikki voimassaolleet toimitusjohtajan ja johtoryhmän lyhyen ja pitkän aikavälin kannustinohjelmat sekä päätti uudesta osakeperusteisesta kannustinohjelmasta kaudelle 7/2020–6/2023. Samalla myös henkilöstölle päätettiin uusi jälleenrakennuskannustin joka perustuu samaan ajanjaksoon ja tavoitteisiin.

Palkitsemisen kehitys vuosina 2016–2020
Hallituksen vuosipalkkioita tarkistettiin vuonna 2020 ja edellisen kerran ennen sitä vuonna 2008. Keskimääräisten hallituspalkkioiden vuosittaiset vaihtelut johtuvat pääosin hallitus- ja valiokuntakokousten lukumäärän vaihtelusta. Hallituspalkkioiden kokonaissumma on noussut, kun hallitusjäsenten lukumäärä on noussut seitsemästä kahdeksaan vuonna 2018 ja kahdeksasta yhdeksään vuonna 2020. 29 toukokuuta 2020 pidetty yhtiökokous päätti nostaa hallituksen vuosipalkkioita kolme prosenttia hallituksen puheenjohtajan osalta sekä yhden prosentin muiden hallituksen jäsenten osalta. Hallitus päätti luopua korotuksesta sekä lisäksi leikata vuosipalkkioitaan vapaaehtoisesti 15 prosentilla vuoden 2021 yhtiökokoukseen asti.

Merkittävä osuus toimitusjohtajan palkitsemisesta perustuu suoritukseen ja muuttuviin palkanosiin. Lyhyen- ja pitkän aikavälin kannustinpalkkioiden tavoitteet perustuvat Finnairin liiketoimintatuloksiin ja näin ollen liiketoiminnan kehitys vaikuttaa suoraan myös toimitusjohtajalle maksettaviin muuttuviin palkanosiin. Toimitusjohtajalle maksetut palkat ja palkkiot kasvoivat voimakkaasti vuosien 2016–2018 aikana pääosin yhtiön parantuneiden taloudellisten tulosten johdosta, jotka johtivat tulosperusteisten palkkioiden kasvuun. Vuoden 2018 aikana maksetut palkat ja palkkiot sisälsivät sekä toimitusjohtaja Pekka Vauramon että väliaikaisen toimitusjohtajan Pekka Vähähyypän palkat ja palkkiot. Toimitusjohtaja Topi Mannerin toimisuhde alkoi 1 tammikuuta 2019, ja siten hänelle ei maksettu vuonna 2019 kannustinpalkkioita aikaisemmilta vuosilta. Toimitusjohtajalle vuonna 2020 maksetut lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot (STI) perustivat 2019 vuoden suoritukseen ja pitkän aikavälin kannustinpalkkio (LTI) perustui vuosien 2017–2019 suoritukseen.

Työntekijöiden keskimääräiseen palkitsemiseen on vaikuttanut moni tekijä viimeisen viiden vuoden aikana. Vuonna 2020 laajojen lomautusten vuoksi kaikkien työsuhteessa olevien keskimääräinen palkitseminen laski merkittävästi kun taas aktiivisessa työsuhteessa olevien keskimääräinen palkitseminen nousi. Tämä nousu johtuu siitä, että lentotoiminnan väheneminen johti merkittäviin lomautuksiin erityisesti operatiivisissa työtehtävissä, joissa palkkataso on

ollut keskimääräistä matalampi. Muita keskimääräiseen palkitsemiseen vaikuttaneita tekijöitä ovat olleet vuosittaiset työehtosopimusten mukaiset palkankorotukset, henkilöstön kannustinpalkkiot sekä rekrytointien ja eläköitymisten lukumäärä (erityisesti niissä henkilöstöryhmissä missä palkitseminen perustuu vahvasti palvelusvuosiin).

Taloudellinen kehitys vuosina 2016–2020
Finnairin liiketoiminnan kehitys vaikuttaa suoraan toimitusjohtajan suoritusperusteisiin muuttuviin palkanosiin. Vuosina 2016–2018 Finnairin liiketoiminta kehittyi hyvin vahvasti mikä näkyy myös kasvuna toimitusjohtajan maksetuissa palkoissa ja palkkioissa. Vuonna 2020 heikentyneet liiketoimintatulokset tulevat näkymään vuonna 2021 maksettavissa kannustinpalkkioissa

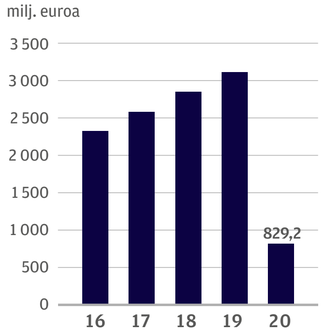
Maksetut palkat ja palkkiot yhteensä 2016–2020

Jäsen	2020	2019	2018	2017	2016
Hallituksen puheenjohtaja	71 968	77 907	89 308	74 223	82 800
Hallituksen varapuheenjohtaja	52 365	55 984	70 500	51 367	67 029
Hallituksen muut jäsenet (keskiarvo)	46 102	43 878	53 873	49 982	54 613
Toimitusjohtaja	1 125 233 Topi Manner	769 205 Topi Manner	1 456 648 Pekka Vauramo 1.1.–31.10.2018 123 714 Pekka Vähähyyppä 4.9.–31.12.2018	1 241 910 Pekka Vauramo	992 886 Pekka Vauramo
Työntekijät keskimäärin (aktiivisessa työsuhteessa)*	66 072	57 608	56 131	62 880	59 766
Työntekijät keskimäärin (kaikki työsuhteessa olevat)**	33 835	54 852	53 333	59 866	56 557

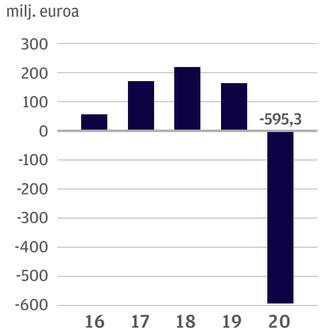
* Aktiivisessa työsuhteessa olevien keskimääräinen palkitseminen on laskettu jakamalla maksetut palkat ja palkkiot vuoden keskimääräisellä aktiivisessa työsuhteessa olevalla henkilöstömäärällä.
** Kaikkien työsuhteessa olevien keskimääräinen palkitseminen on laskettu jakamalla maksetut palkat ja palkkiot vuoden keskimääräisellä työsuhteessa olevalla henkilöstömäärällä (sisältäen sekä aktiiviset että inaktiiviset työntekijät). Lomautuksilla on merkittävä vaikutus työsuhteessa olevien keskimääräiseen palkitsemiseen.

Taloudellinen kehitys vuosina 2016–2020

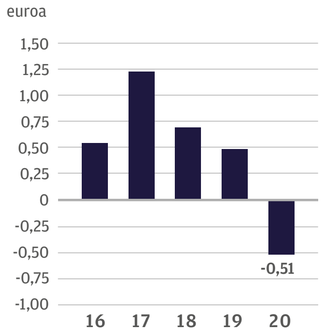
Liikevaihto



Vertailukelpoinen liiketulos



Osakekohtainen tulos



Hallitukselle maksetut palkat ja palkkiot vuonna 2020

Hallituspalkkiot maksettiin kokonaisuudessaan rahana.

Jäsenet 1.1.–31.12.2020	Vuosipalkkio[1]	Hallituskokoukset (osallistunut/yhteensä kokouksia)	Valiokuntakokoukset (osallistunut/yhteensä kokouksia)	Kokouspalkkiot yhteensä[3]	Verotettavat edut[2]	Yhteensä
Jouko Karvinen (puheenjohtaja)	55 845	16/16	0/0	14 400	1 723	71 968
Colm Barrington (varapuheenjohtaja)	29 565	16/16	7/7	22 800		52 365
Mengmeng Du	27 375	16/16	9/9	21 000		48 375
Jaana Tuominen	29 565	16/16	9/9	17 400		46 965
Montie Brewer	27 375	16/16	7/7	21 600		48 975
Henrik Kjellberg	27 375	16/16	7/7	21 600		48 975
Jukka Erlund	29 565	16/16	8/8	15 000		44 565
Tiina Alahuhta-Kasko	27 375	16/16	9/9	15 600		42 975
Jäsenet 29.5.–31.12.2020						
Maija Strandberg	14 875	8/8	7/7	7 800		22 675

1 Hallituksen vuosipalkkio on ilmaistu vuositasolla, mutta palkkio maksetaan kuukausittaisina erinä. Hallituksen vuosipalkkioita leikattiin 15 prosentilla kesäkuusta 2020 eteenpäin, mistä johtuen leikkauksen vaikutus 2020 vuoden aikana on noin 9%. Leikkaus jatkuu yhtiökokoukseen 2021 asti.
2 Verotettavia etuuksia ovat yhtiön henkilöstöliput, joita hallituksen jäsenillä on mahdollisuus käyttää.
3 Kokouspalkkiot on raportoitu maksuperusteisesti mikä tarkoittaa vuoden aikana maksettuja palkkioita riippumatta minä vuonna kokous on pidetty. Tilinpäätöksessä kokouspalkkiot raportoidaan uolestaan ansaintaperusteisesti ja siksi luvut voivat erota keskenään.

Toimitusjohtajalle maksetut palkat ja palkkiot vuonna 2020

Maksetut palkat ja palkkiot, euroa		**CEO 2020 Topi Manner**	**CEO 2019 Topi Manner**
Peruspalkka[1]	Yhteensä, euroa	724 866	751 597
Luontoisedut[2]	Yhteensä, euroa	14 821	17 488
Lyhyen aikavälin kannustimet[3]		Perustuen 2019 suoritukseen:	Perustuen 2018 suoritukseen:
	Yhteensä, euroa	216 727	0
	prosentteina peruspalkasta	28 %	0 %
Pitkän aikavälin kannustimet		Perustuen 2017-2019 suoritukseen:	Perustuen 2016-2018 suoritukseen:
	Avainhenkilöiden LTI, raha- ja osakeosuus, euroa	168 819	0
	Fly Share, raha- ja osakeosuus, euroa	0	120
	Yhteensä, euroa	168 819	120
	prosentteina peruspalkasta	22 %	0 %
Lisäeläkkeet (maksuperusteiset)	Yhteensä, euroa	0	0
Maksetut palkat ja palkkiot yhteensä		**1 125 233**	**769 205**

1 Peruspalkka sisältää lomarahan.
2 Muut verotettavat etuudet sisältävät mm. sairaskuluvakuutukset sekä yhtiön henkilöstöliput.
3 Toimitusjohtaja Topi Mannerin toimisuhde alkoi 1 tammikuuta 2019, ja siten hänelle ei maksettu vuonna 2019 kannustinpalkkioita perustuen aikaisempien vuosien suoritukseen.

Toimitusjohtajan 2020 lyhyen aikavälin kannustinohjelma ja vuosien 2018–2020, 2019–2021 sekä 2020–2022 pitkän aikavälin kannustinohjelmat peruutettiin Euroopan komission osakeantiin liittyvien rajoitusten vuoksi. Tästä johtuen toimitusjohtajalla ei myöskään ole kannustinpalkkioita, jotka erääntyisivät maksettaviksi vuonna 2021.

Vuonna 2020 Finnairin hallitus päätti uudesta kolmen vuoden osakeperusteisesta kannustinohjelmasta toimitusjohtajalle ja johtoryhmän jäsenille. Ohjelma perustuu kolmen vuoden ansaintajaksoon (7/2020–6/2023). Mahdollinen osakepalkkio toimitetaan osallistujille osakkeiden ja rahan yhdistelmänä ansaintajakson päätyttyä ja palkkiot ovat vapaasti osallistujien käytettävissä toimituksen jälkeen. Täyttääkseen Euroopan komission asettamat rajoitukset ohjelma poikkeaa rakenteeltaan palkitsemispolitiikassa kuvatuista STI- ja LTI-rakenteista, mutta seuraa maksimipalkkiomahdollisuuden osalta palkitsemispolitiikassa määritettyä rajaa, jonka mukaan palkkiot voivat olla korkeintaan 120 % peruspalkasta.

Covid-19 pandemian vaikutus ei näkynyt vielä 2020 maksetuissa kannustinpalkkioissa koska vuonna 2020 maksetut lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot (STI) perustivat 2019 vuoden suoritukseen ja pitkän aikavälin kannustinpalkkio (LTI) perustui vuosien 2017–2019 suoritukseen. Toimitusjohtajan vuoden 2019 lyhyen aikavälin kannustinpalkkio (joka perustui yhdistelmään taloudellisia ja ei-taloudellisia tavoitteita), toteutui hieman alle tavoitetason, jolloin palkkio oli 28 prosenttia peruspalkasta. Vuosien 2017–2019 osakekohtainen tulos ja liikevaihdon kasvu ylittivät merkittävästi tavoitteet, ja tämä johti palkkioon, joka vastasi 22 prosenttia toimitusjohtajan peruspalkasta. Toimitusjohtaja Topi Mannerin pitkän aikavälin kannustinpalkkio oli suhteutettu hänen toimisuhteensa pituuteen ansaintajakson aikana.

Vastuullisuusliite 2020

123 Vastuullisuuden raportointiperiaatteet
124 Global Compact; Communication on Progress (CoP) -raportti
125 GRI-raportti
153 Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

Raportointiperiaatteet

Tämä vastuullisuusliite on integroitu vuosikertomukseen, ja ne yhdessä muodostavat Finnairin vastuullisuusraportoinnin. Tämä liite on laadittu GRI-standardin peruslaajuuden (core) ja Global Compact -ohjelman raportointi-velvollisuuden (CoP) mukaisesti. Raportin painopisteet perustuvat olennaisuusanalyysiin, joka on kuvattu kappaleessa 102-47. Raportti kattaa emoyhtiö Finnair Oyj:n ja kaikki sen suomalaiset tytäryhtiöt. Vuosikertomuksessa esitetyt kuvaukset ja tiedot antavat yleiskuvan yhtiön vastuullisuustoiminnan kehityksen tilanteesta, kun taas tämä liite tarjoaa lukijalle tarkempia tietoja ja raportointivuoden lukuja.

Finnair-konserni ei raportoi ulkomaisten tytäryhtiöiden toiminnasta, koska niiden toiminnan ei katsota olevan merkittävää konsernin vastuullisuuskokonaisuudessa. Poikkeukset tähän mainitaan erikseen kunkin mahdollisen indikaattorin yhteydessä. Finnair ei myöskään raportoi ulkoistetuista toiminnoista.

Raportin tiedot on kerätty konsernin sisäisistä tilastojärjestelmistä ja alihankkijoilta. Mittaus- ja laskentamenetelmien osalta GRI-aihekohtaisia raportointiperiaatteita on noudatettu aina kun käytettävissä olevat tiedot sen sallivat. Jos on käytetty jotakin muuta mittaus- tai laskentamenetelmää, siitä on mainittu kyseisen tunnusluvun yhteydessä. Luvut on esitetty aikasarjoissa, kun se on ollut tarkoituksenmukaista ja luotettavasti mahdollista.

Aineistossa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia edelliseen raporttiin verrattuna. Pieniä muutoksia on tehty antamaan lukijalle entistäkin luotettavampia ja vertailukelpoisempia tietoja raportointijaksojen välillä. Tiedot yksittäisistä tietojen muutoksista on kerrottu kyseistä indikaattoria koskevassa osiossa.

Finnairin organisaatiorakenteeseen ja tilinpäätöstietojen laskentaan liittyviä muutoksia kuvataan tarkemmin Finnairin taloudellisten tunnuslukujen yhteydessä.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

Global Compact; Communication on Progress (CoP) -raportti

Ihmisoikeudet ja työelämä

Periaate 1: Yritysten tulee tukea ja kunnioittaa yleismaailmallisia ihmisoikeuksia omassa vaikutuspiirissään,
Periaate 2: Yritysten tulee huolehtia, että ne eivät ole osallisina ihmisoikeuksien loukkauksiin,
Periaate 4: Yritysten tulee tukea kaikenlaisen pakkotyön poistamista ja
Periaate 5: Yritysten tulee tukea lapsityövoiman käytön tehokasta poistamista.

Käytännön teot

Finnairin ihmisoikeuksien hallintaa kuvataan Finnairin eettisissä ohjeissa (Code of Conduct), toimittajien eettisissä säännöissä (Supplier Code of Conduct) ja yhtiön henkilöstöhallinnon periaatteissa. Yhtiön tavoitteena on estää ihmisoikeuksien loukkaukset ja pakkotyön tai lapsityövoiman käyttö sekä omassa toiminnassaan että toimitusketjussaan.

Vastuullisuusliite: 102-16, 103

Työelämä

Periaate 3: Yritysten tulee vaalia yhdistymisvapautta sekä kollektiivisen neuvotteluoikeuden tehokasta tunnustamista.

Käytännön teot

Yhdistymisvapaus ja kollektiivinen oikeus neuvotella ammatillisista kysymyksistä tunnustetaan Suomessa perusoikeuksiksi. Finnairilla on pitkät perinteet ammattiliittotoiminnassa. Yrityksen työmarkkinakulttuuri on rakennettu siten, että työntekijöiden järjestäytyminen ja Finnairin ja työntekijäryhmien väliset työehtoneuvottelut ovat osa normaalia käytäntöä. Kaikilla Finnairin työntekijöillä on oikeus ja mahdollisuus sopia työehdoista yhdessä.
Johdon työntekijöiden työsuhteen ehdot sovitaan paikallisesti. Henkilöstön ja johdon palkitsemisperiaatteet on kuvattu palkka- ja palkkioselvityksessä.

Vastuullisuusliite: 103, 407

Periaate 6: Yritysten tulee tukea työmarkkinoilla ja ammatinharjoittamisen yhteydessä tapahtuvan syrjinnän poistamista.

Käytännön teot

Tasa-arvo ja syrjimättömyys sisältyvät Finnairin perusarvoihin, ja Finnair on sitoutunut tarjoamaan asiakkailleen, henkilöstölleen ja kumppaneilleen yhtäläiset mahdollisuudet. Finnair ei tee syrjintää sukupuolen, iän, etnisen tai kansallisen alkuperän, kansallisuuden, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, terveyden, vammaisuuden, seksuaalisen suuntautumisen tai muiden henkilökohtaisten ominaisuuksien tai olosuhteiden perusteella.
Finnair tarjoaa kaikille yhtäläiset mahdollisuudet rekrytointiin, työsuoritukseen, uralla etenemiseen ja siinä kehittymiseen. Finnair toteuttaa tasa-arvolain mukaista samapalkkaisuusperiaattetta ja antaa miehille ja naisille yhtäläiset mahdollisuudet tasapainottaa työ- ja perhe-elämä.
Tasa-arvotyöryhmä päivittää säännöllisesti sisäisesti ja ulkoisesti julkaistua tasa-arvo- ja syrjimättömyyssuunnitelmaa.

Sustainability Appendix: 103, 406
Yhtiön tasa-arvosuunnitelma

Ympäristö

Periaate 7: Yritysten tulee tukea varovaisuusperiaatetta ympäristöasioissa,
Periaate 8: Yritysten tulee tehdä aloitteita, jotka edistävät vastuullisuutta ympäristöasioissa ja
Periaate 9: Yritysten tulee kannustaa ympäristöystävällisten teknologioiden kehittämistä ja levittämistä

Käytännön teot

Finnairin tavoitteena on olla aloitteellinen eturivin lentoyhtiö ympäristövastuun alalla. Finnair pyrkii olemaan edelläkävijä ympäristövaikutusten arvioinnissa, vähentämisessä ja raportoinnissa. Yhtiö on myös sitoutunut noudattamaan voimassa olevaa ympäristölainsäädäntöä, mutta ympäristötyömme tavoitteena on ylittää lakisääteiset vaatimukset.
Nykyaikaiset lentokoneet ovat aina polttoainetehokkaampia ja hiljaisempia kuin edellisen sukupolven lentokoneet. Finnairin merkittävimpiä ympäristötoimintoja on ollut jatkuvat investoinnit moderniin laivastoon.

Vastuullisuusliite: 102-1, 103, 300-sarja (Ympäristöosuus)

Korruptionvastaisuus

Periaate 10: Yritysten tulee toimia kaikkia korruption muotoja vastaan, mukaan lukien kiristys ja lahjonta.

Käytännön teot

Korruption vastainen politiikka on määritelty Finnairin eettisissä ohjeissa ja toimittajien eettisissä ohjeissa sekä lahjonnan torjuntaa, yritysten vieraanvaraisuutta ja virkamiesten vastaanottoa koskevissa säännöissä. Lahjusten vastaanottaminen ja antaminen on ehdottomasti kielletty Finnairissa.
Ryhmän eturistiriitoja koskevat ohjeet kattavat eturistiriitojen ja niihin liittyvän käyttäytymisen tunnistamisen ja välttämisen.

Vastuullisuusliite: 103, 205-2, 206-1

Implementointi ja tulosten mittaaminen

Käytännön teot

Finnairilla on käytössä raportointikanava nimelta Finnair Ethics Helpline. Tämän kautta sisäiset ja ulkoiset sidosryhmät voivat raportoida liiketoimintaan liittyvistä eettisistä havannoista.
Vuoden 2020 aikana Finnair Ethics Helpline -palvelun kautta ei ilmoitettu yhtään merkittävää väärinkäytöstä eikä yhtiössä ollut käynnissä yhtään merkittävää tutkimusta aihealueeseen liittyen.

Vuosiraportti, sivu 25: Muun kuin taloudellisen suorituksen taso
Vastuullisuusliite: 102-17, 300- & 400-sarjat (Sosiaalinen ja ympäristöosuus)

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- ▶ GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

102: Organisaatio
102-1 Organisation nimi
Finnair Oyj
102-2 Toimialat, brändit, tuotteet ja palvelut
Vuosiraportti, sivut 6–11
102-3 Pääkonttorin sijainti
Tietotie 9, Vantaa, Finland
102-4 Toimintamaat
Vuosiraportti, sivut 50, 18, 6–9
102-5 Omistusrakenne ja yhtiömuoto
Vuosiraportti, sivut 30, 50
102-6 Markkina-alueet
Vuosiraportti, sivu 10
102-7 Raportoivan organisaation koko
Vuosiraportti, sivut 10–14, 23–24

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- ▶ GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

102-8 Tietoa palkansaajista ja muista työntekijöistä

Vuosiraportti, sivut 23–24: Muun kuin taloudellisen suorituksen taso

	Työntekijöiden määrä	Naisten osuus, %	Vakituisten osuus, %
Työntekijät	6 131	57 %	99 %
Johto	73	34 %	100 %
Konsernin johtoryhmä	9	22 %	100 %
Hallituksen jäsenet	9	44 %	0 %

Jakauma työntekijäryhmittäin, %

	2020		2019	
Työntekijäryhmä	Osuus kokonaisuudesta, %	Naisten osuus, %	Osuus kokonaisuudesta, %	Naisten osuus, %
Matkustamohenkilökunta	38	89	32	89
Lentäjät	15	3	14	3
Ylemmät toimihenkilöt	14	44	15	44
Maapalvelun ja Finnair Kitchenin työntekijät	11	59	14	64
Ulkomaat	7	70	9	72
Tekniikan työntekijät	7	5	7	7
Tekniset toimihenkilöt	3	13	3	13
Lentoalan toimihenkilöt	2	81	3	82
Johto	1	34	1	35
Matkaoppaat	1	76	1	85
Matkatoimistotyöntekijät	1	95	1	94

Henkilöstöindikaattorit kertovat aktiiviset työsuhteet 31. joulukuuta 2020 ja on ajettu yrityksen henkilöstöjärjestelmästä. Luvut eivät sisällä lepääviä työntekijöitä eivätkä Aurinkomatkat Baltian tytäryhtiötä (henkilöstömäärä 31.12.2020).

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- ▶ GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

102-9 Toimitusketju

Raportti organisaation toimitusketjusta löytyy GRI-luvusta 103 Johtamistapa.

102-10 Merkittävät muutokset organisaatiossa ja toimitusketjussa

Vuosiraportti, sivut 28, 25

102-11 Varovaisuusperiaatteen soveltaminen

Finnair on allekirjoittanut Global Compact -aloitteen, jonka 7. periaatteen mukaan sovellamme varovaisuuperiaatetta ympäristöhaasteisiin. Tämän periaatteen soveltamiseksi Finnair toimii ympäristöpolitiikkansa mukaisesti ja tekee järjestelmällistä riskien arviointia, riskien hallintaa ja viestii ympäristöjohtamisjärjestelmänsä mukaisesti. Myös kaikkia ympäristötavoitteita ja -vaikutuksia hallitaan ja niistä viestitään Finnairin ympäristöjohtamisjärjestelmän mukaisesti.

102-12 Organisaation hyväksymät tai edistämät ulkopuolisten toimijoiden periaatteet tai aloitteet

- YK:n Global Compact
- YK:n ihmisoikeuksien julistus
- YK:n aloite naisten aseman vahvistamista yhteiskunnassa ja työelämässä
- Suomen Kestävän kehityksen yhteiskuntasitoumus 2050 (YK:n Agenda2030)
- Pohjoismainen sähkölentämisen yhteistyöverkosto
- IATA:n 25by2025
- IATA:n päätöslauselma nykyaikaista orjuutta ja ihmiskauppaa vastaan
- Suomen monimuotoisuuden peruskirja (FIBS)
- Wildlife Transport Taskforce; Buckinghamin palatsin julistus
- Helsingin julistus
- LUT:in Tutkimus sähköpolttoaineen (P2X) tuottamisesta

102-13 Jäsenyydet järjestöissä ja edunvalvontaorganisaatioissa

- Airlines for Europe (A4E)
- International Air Transport Association (IATA)
- Global Compact Finland Network
- Climate Leadership Council (CLC)
- Nordic Initiative for Sustainable Aviation (NISA)
- Finnish Business & Society (FIBS)
- Nordic CEOs for Sustainable Future

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- ▶ GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

102: Strategia

102-14 Toimitusjohtajan katsaus

Vuosiraportti, sivut 3–4, Toimitusjohtajan katsaus
Vuosiraportti, sivut 6–9, Liiketoimintamalli ja toiminnallinen ympäristö

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

102-15 Keskeiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet

Vuosiraportti, sivu 9, Arvonluontimalli
Vuosiraportti, sivu 6, Megatrendit
Vuosiraportti, sivut 33–36, Riskien hallinta
Yhtiön nettisivut: https://investors.finnair.com/en/governance/risk-management

102: Liiketoiminnan eettisyys

102-16 Arvot ja liiketoimintaperiaatteet

Vuosiraportti, sivu 9, Arvonluontimalli

Finnairin yritysvastuu näkyy Finnairin kaikessa toiminnassa ja heijastuu sen tarkoituksessa, strategiassa, visioissa ja arvoissa. Finnairin arvoja ovat välittäminen, yksinkertaistaminen, rohkeus ja yhdessä työskenteleminen. Vastuullisuus on olennainen osa Finnairin liiketoimintaa, kuten yhtiön strateginen tavoite sen osoittaa: tavoitteenamme on kestävä, kannattava kasvu. Vastuullisuusstrategian tavoitteena on vähentää ympäristövaikutuksia ja kasvattaa taloudellista sekä sosiaalista hyötyä yhteiskunnalle.

Finnairin eettiset toimintaohjeet (Finnair Code of Conduct) ja Finnairin toimittajien eettiset ohjeet (Supplier Code of Conduct) luovat perustan sille, miten yritys hoitaa liiketoimintaansa vastuullisesti kaikilla alueilla. Arvot, code of conduct ja niiden mukaiset käytännön periaatteet ja ohjeet asettavat Finnairille ja sen työntekijöille standardin kaikkiin niihin toimintaympäristöihin, joissa yhtiö toimii.

Vastuullisuustyön avainalueet ja strategiset tavoitteet jakautuvat seuraaviin teemoihin: ympäristö, sosiaalisuus ja taloudellisuus. Finnair on sitoutunut noudattamaan toiminnassaan kansainvälistä ja paikallista lainsäädäntöä sekä eettisiä toimintaperiaatteitaan (Code of Conduct), kuten myös jatkuvasti kehittämään ja parantamaan vastuullista toimintaansa. Merkittävimmät ympäristönäkökohdat ovat lentopolttoaineen poltto, lentokoneiden melu, yrityksen kiinteistöjen energiankulutus ja jätteiden syntyminen. Tärkeimmät sosiaalisen vastuun alueet koskevat turvallisuutta, henkilöstöä ja asiakkaita, eettistä liiketoimintaa ja vastuullista hankintaa.

Finnair kunnioittaa YK:n ihmisoikeuksien julistusta sekä kansainvälisen työjärjestön (ILO) perussopimuksia. Finnair on allekirjoittanut YK:n Global Compact -aloitteen ja sitoutui samalla noudattamaan Global Compactin kymmentä vastuullisen yritystoiminnan periaatetta. Global Compact -sitoumuksen mukaisesti Finnair pyrkii ehkäisemään ihmisoikeusloukkauksia sekä tukemaan lapsityövoiman ja pakkotyön torjuntaa niin omassa toiminnassaan kuin toimitusketjussaan. Finnair on raportoinut yritysvastuustaan GRI G4 -raportointiohjeiden mukaisesti vuodesta 2015 lähtien ja vuodesta 2018 lähtien noudattanut raporteissaan GRI-standardin kehystä.

102-17 Epäiltyjen väärinkäytösten ilmoittaminen

Finnair harjoittaa liiketoimintaansa vastuullisella tavalla ja toimintaperiaatteidensa mukaisesti. Yrityksen ja liiketoimintamme suojaamiseksi kaikkia työntekijöitä kannustetaan ilmoittamaan väärinkäytöksistä yhtiön raportointimenettelyjen mukaisesti. Raportoitavia asioita voivat olla esimerkiksi epäily lain rikkomisesta, väärinkäytös tai vilpillinen tai epäeettinen käyttäytyminen. Työntekijöitä ensisijaisesti kannustetaan ilmoittamaan mahdollisista rikkomuksista normaalien raportointimenettelyjen kautta. Tämän tueksi Finnairilla on käytössä raportointikanava nimelta Finnair Ethics Helpline, jonka kautta sisäiset ja ulkoiset sidosryhmät voivat raportoida liiketoimintaan liittyvistä eettisistä havannoista. Kaikki raportit Ethics Helpline -palvelun kautta vastaanotetaan ja käsitellään luottamuksellisesti yhtiön Compliance-toiminnossa.

Ilmoituksen antaneen henkilön henkilöllisyys tai tapauksen mukaan nimettömyys suojataan, ja Finnairilla on tiukka politiikka olla syyttämättä itse ilmoituksen jättänyttä, kunhan ilmoitus on tehty vilpittömässä mielessä. Ilmoituksen jättäminen sinänsä ei vapauta henkilöä vastuustaan. Ethics Helpline -palvelua ylläpitävä kolmas osapuoli ei koskaan paljasta äänitiedostoja, IP-osoitteita tai puhelinnumeroita, ellei tutkinnassa ole viranomaisia mukana. Finnair ei suvaitse kostotoimia henkilöä kohtaan, joka ilmoittaa epäillystä epäeettisestä toiminnasta. Vilpillisiä ilmoituksia emme puolestaan hyväksy, ne ovat yhtiön eettisten toimintatapojen vastaisia.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- ▶ GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

102: Hallinto
102-18 Hallintorakenne
Finnairin johtamisjärjestelmän tavoitteena on tuottaa arvoa kaikille sidosryhmilleen luomalla yhteyksiä maailmaan kestävällä ja turvallisella tavalla. Yksityiskohtainen kuvaus Finnairin hallintomallista ja johtamisjärjestelmästä löytyy yhtiön Internet-sivuilta: https://investors.finnair.com/fi/governance
102-19 Vastuunjako
Yksityiskohtainen kuvaus Finnairin hallintomallista ja johtamisjärjestelmästä löytyy yhtiön Internet-sivuilta: https://investors.finnair.com/fi/governance/company-management
102-20 Vastuuhenkilöt
Johtajatason vastuut ja raportointirakenne löytyy yhtiön Internet-sivuilta: https://investors.finnair.com/fi/governance
102-30 Riskienhallinnan tehokkuuden arviointi
Finnairin sisäinen valvonta- ja riskienhallintajärjestelmä kattaa koko yrityksen, siis 100% toiminnasta, ja on seuraavanlainen: Finnairin sisäisen valvonnan viitekehys muodostuu yhtiön sisäisistä politiikoista, säännöistä, menettelyistä ja keskeisistä valvontatoimista, kattaen myös vastuullisuuden aihepiirin. Viitekehystä kehitetään ja ylläpidetään järjestelmällisesti sisäisen valvontajärjestelmän tehokkuuden varmistamiseksi. Sisäisen valvonnan viitekehys on suunniteltu varmistamaan tehokas ja tuloksellinen toiminta, riskien asianmukainen tunnistaminen, mittaaminen ja pienentäminen, liiketoiminnan järkevyys, sisältäen varojen turvaamisen, vakaat hallinto- ja kirjanpitomenettelyt, taloudellisten ja muiden tietojen luotettavuuden, niin ulkoisesti kuin sisäisesti, sekä lakien, asetusten, valvontavaatimusten sekä Finnairin sisäisten käytäntöjen ja sääntöjen noudattaminen. Finnairin sisäisen valvonnan viitekehys kattaa koko Finnair-konsernin ja siten kaikki toiminnot. Ensisijainen hallintoperiaate on kolmen puolustuslinjan mallin noudattaminen, jossa jaetaan selkeät roolit ja vastuut sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan suhteen. Hyvä kolmen puolustuslinjan hallinta varmistaa, että tehtävien jaottelu määritellään ja vastuutetaan riskienhallinnan ja riskien kontrollin välillä.
102: Sidosryhmävuorovaikutus
102-40 Luettelo organisaation sidosryhmistä
Sidosryhmät on listattu taulukkoon kappaleessa 102-43; sidosryhmätoiminnan peiaatteet.
102-41 Kollektiivisesti neuvoteltujen työehtosopimusten piiriin kuuluva henkilöstö
Vuosiraportti sivut 23–27, Muun kuin taloudellisen suorituksen taso Henkilökunnalla on oikeus sopia työehdoistaan kollektiivisesti kunkin maan paikallisen käytännön mukaisesti. Finnair ei rajoita työntekijöidensä mahdollisuuksia osallistua ammattiyhdistystoimintaan. Poikkeuksen muodostaa johto, jonka työehdoista sovitaan paikallisesti tai henkilökohtaisesti.
102-42 Sidosryhmien määrittely- ja valintaperusteet
Avoin ja läpinäkyvä vuoropuhelu sidosryhmien kanssa tarjoaa perustan aktiiviselle sidosryhmien tunnistamis- ja vastaamisprosessille. Tarjoamme tietoa ennakoivasti ja myös keräämme sitä sosiaalisen median, painettujen ja muiden viestintävälineiden kautta.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- ▶ GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

102-43 Sidosryhmätoiminnan periaatteet

Sidosryhmä	Aiheet	Kanavat
Asiakkaat	Matkustuskokemus, asiakaspalveluun liittyvät asiat, tuotteen laatu, täsmällisyys, päästöjen ja melun vähentäminen, turvallisuus, kierrätys, vastuullinen hankinta, vastuullinen matkailu, yhteiskuntavastuuhankkeet Finnair Plus -ohjelman kautta.	Kyselyt, tutkimukset, kirjallinen palaute, Finnairin verkkosivut, sosiaalinen media, tapahtumat, asiakaspalvelukohtaamiset matkan eri vaiheissa, Finnair mobiilisovellus, viestit Finnair Plus -jäsenille, Blue Wings -lehti, In-flight Entertainment system (IFE).
Henkilöstö	Työkyky, työhyvinvointi ja -turvallisuus, tasa-arvo, monimuotoisuus ja osallisuus, tavoitteiden asetanta, eettiset ohjeet ja kysymykset, turvallisuus, muutokset kannattavuuden kehittämiseksi, arvot ja liiketoimintakäytännöt, luottamuksen kasvattaminen, ympäristövaikutusten vähentäminen, vastuullisuus kumppanuuksissa, henkilöstöön vaikuttavat muutokset.	Intranet, sisäiset blogit, teemaviikot, Yammer, henkilöstötapahtumat, We together @Finnair -työhyvinvointikysely, työterveyshuolto, suorituksenarviointi- ja kehityskeskustelut, keskustelut työntekijäjärjestöjen kanssa, johtamisfoorumit.
Osakkeenomistajat ja sijoittajat	Markkinaympäristö ja kilpailutilanne, yhtiön toiminta, yhteiskuntavastuu, tavoitteet, raportointi, strategia ja taloudellinen asema.	Säännölliseen ja jatkuvaan tiedonantovelvollisuuteen kuuluvat osavuosikatsaukset, tilinpäätöstiedote, toimintakertomus ja tilinpäätös, selvitys yhtiön hallinto- ja ohjausjärjestelmästä ja pörssitiedotteet. Yhtiökokous, sijoittaja-, analyytikko- ja mediatapaamiset ja -tapahtumat, Finnairin internet-sivut, Carbon Disclosure Project.
Lentoliikennetoimijat	Turvallisuus, melun ja päästöjen vähentäminen, päästökauppa ja päästövähennysjärjestelmät, lentoliikenteen hallinta, biopolttoaineiden ja hankintaketjun kehittäminen, kestävä matkailu, toimialan taloudelliset vaikutukset.	Jäsenyys IATA:ssa ja A4E:ssä, jäsenyys yhteistyöhankkeissa kestävän matkailun edistämiseksi, Oneworld-allianssin jäsenyys, yhteishankkeet, yhteistyö Finavian ja muiden lentokenttä-toimijoiden kanssa, toimialan seminaarit ja työryhmät, valmistajayhteistyö.
Viranomaiset ja poliittiset päätöksentekijät	Kilpailukyky ja markkinoillepääsy, turvallisuus, päästökauppa ja päästövähennysjärjestelmät, lentoliikenteen hallinta, hankintaketjun vastuullisuus, raportointi, ilmailun taloudelliset vaikutukset, toiminnan vaikutukset ympäristöön ja meluun, liikenteen jatkuvuus, biopolttoaineet, työntekijäsuhteet.	Keskustelu alueellisten, kansallisten ja EU-tason sekä Finnairin kohde- ja ylilentomaiden päätöksentekijöiden ja viranomaisten kanssa, tapahtumat ja muu yhteistyö Kilpailu- ja kuluttajaviraston, Liikenteen turvallisuusvirasto Traficomin, edustustojen ja muiden keskeisten suomalaisten ja ulkomaisten toimijoiden kanssa.
Kansalaisjärjestötö ja kestävän kehityksen toimijat	Kasvihuonepäästöjen vähentäminen, ympäristövaikutusten vähentäminen, kansanterveys, hätäapu, luonnonsuojelu, yleiset kestävää kehitystä tukevat hankkeet ja kehitysyhteistyöhankkeet, hankintaketjun vastuullisuus.	Yhteistyö WWF:n, Suomen luonnonsuojeluliiton, UNICEFin, Suomen Punaisen Ristin, Syöpäsäätiön ja muiden kansalaisjärjestöjen kanssa. Jäsenyys Carbon Disclosure Projectissa ja Climate Leadership coalitionissa, Sitoumus 2050 -yhteistyö, Science Based Targets initiative -yhteistyö.
Tutkimus, kehitys ja Innovointitoimijat	Kasvihuonekaasupäästöjen ja ympäristövaikutusten vähentäminen, kestävän kehityksen ja kehitysyhteistyön yhteisen edun mukaiset hankkeet, toimitusketjuvastuu.	Finnairin internetsivut, sosiaalinen media, tapahtumat ja yhteistyöprojektit.
Toimittajat	Yhteistyö päästöjen ja muiden ympäristövaikutusten vähentämiseksi, vastuullisuuden ja eettisten toimintatapojen seuraaminen kaikkialla arvoketjussa.	Sopimusyhteistyö, Finnairin hankintaohjeet ja hankinnan toimintaperiaatteet.
Media	Päivittäinen toiminta ja poikkeustilanteet, yhtiön strategia ja liiketoiminta, päästöjen vähentäminen, henkilöstösuhteet, kestävä taloudellinen kehitys, ilmailun taloudelliset vaikutukset, etiikka, järjestöyhteistyö, lentoliikenteen trendit, biopolttoaineet, päästökauppa ja päästövähennysjärjestelmät, melu, lentoliikenteen vaikutukset paikalliseen talouteen ja liikkuvuuteen.	Lehdistötiedotteet ja -tilaisuudet, toimittajavierailut ja -matkat, haastattelut, verkkosivustot, palveleva mediapuhelinpäivystys, sosiaalinen media, Blue Wings -lehti.
Suuri yleistö	Asiakaspalveluun liittyvät aiheet, tuotteen laatu, henkilöstösuhteet, ilmailun taloudelliset vaikutukset, etiikka, päästöjen vähentäminen, vaikutukset paikalliseen talouteen, hyväntekeväisyysyhteistyöhankkeet, yrityskansalaisuus.	Viestintä median kautta, verkkosivustot, sähköposti ja luennot, sosiaalinen media mukaan lukien blogit, Facebook, Twitter ja Sina Weibo.

102-44 Sidosryhmien esille nostamat tärkeimmät asiat ja huolenaiheet

Sidosryhmien tärkeimmät aiheet on listattu taulukkoon kappaleessa 102-43; sidosryhmätoiminnan periaatteet.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- ▶ **GRI 102 Yleinen sisältö**
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

102: Raportointikäytäntö

102-45 Konsernitilinpäätökseen sisältyvät yhtiöt

Vuosiraportti, sivut 81–83, Tilinpäätös

102-46 Raportin sisällön määrittely

Finnair on tehnyt olennaisuusanalyysin tunnistaakseen arvoketjussaan tärkeimmät taloudelliset, ympäristö- ja sosiaaliset arvot, sekä niiden vaikutukset liiketoimintaan ja sidosryhmien päätöksentekoon. Olennaisuusanalyysissä on tunnistettu vastuullisuuden eri näkökohtia analysoimalla toimialan suuntauksia, lainsäädäntöä, kestävän kehityksen raportointia koskevia ohjeita, vertaisyritysten raportointia ja eri sidosryhmien esiin tuomia asioita. Tunnistetut näkökohdat on priorisoitu liiketoimintavaikutuksen sekä sidosryhmien kiinnostuksen perusteella. Olennaisuusanalyysin tuloksena määritellyt aineelliset aiheet on ryhmitelty neljään teemaan ja niitä on käytetty vuoden 2020 raportoinnin perustana. Finnairin kestävän kehityksen painopistealueet, olennaiset näkökohdat sekä niihin liittyvät GRI-standardit ja rajat löytyvät alla olevasta taulukosta (102-47).

102-47 Olennaiset näkökohdat

FOKUSALUE	OLENNAISET NÄKÖKOHDAT	GRI SISÄLTÖ	NÄKÖKOHTIEN LASKENTARAJAT
EETTINEN LIIKETOIMINTA JA VASTUULLINEN HANKINTA			
Eettinen liiketoiminta ja vastuullinen hankinta	Eettiset liiketoimintaperiaatteet (Code of Conduct)	Eettisyys ja rehellisyys	Finnairin oma toiminta, kumppanit ja hankintaketju
		Ympäristönsuojelun vaatimustenmukaisuus	
		Sosioekonominen vaatismustenmukaisuus	
	Lahjonnan- ja korruptionvastaisuus	Korruptionvastaisuus	
	Kilpalunormien noudattaminen	Kilpailun rajoittaminen	
	Hankintaketjujen vastuullisuus	Toimittajien sosiaalisen vastuun arviointi	
		Ihmisoikeusarviointi	
YMPÄRISTÖVASTUU			
Energiankulutus	Polttoainetehokkuus	Energiaintensiteetti	Finnairin oma toiminta, toimittajaverkosto, sekä epäsuorat vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin ja luonnon monimuotoisuuteen
Melu	Lentomelu		
Luonnonsuojelu	Luonnon monimuotoisuus	Biodiversiteetti	
Päästöt	Ilmastonmuutoksen hillintä	Kasvihuonekaasujen päästöt (Scope 1,2 ja 3), Kasvihuonekaasujen vähentäminen	
	Uusiutuvat polttoaineet		
	Kompensointi		
Jätteet	Tuotteiden uudelleenkäyttö	Jätteet ja päästöt	
	Jätteen vähentäminen		
	Kertakäyttöisten muovien vähentäminen		
	Materiaalien kierrätys		

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- ▶ GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

FOKUSALUE	OLENNAISET NÄKÖKOHDAT	GRI SISÄLTÖ	NÄKÖKOHTIEN LASKENTARAJAT
SOSIAALINEN VASTUU			
Huolenpito henkilöstöstä	Henkilöstökokemus	Työsuhteet	Finnairin oma toiminta
	Työnantajamielikuva	Henkilöstön ja johdon väliset suhteet	
	Henkilöstön hyvinvointi	Työterveys- ja turvallisuus	
	Henkilöstön työskentelyolosuhteet	Koulutus ja henkilöstön kehittäminen	
	Yhdenvertaisuus	Monimuotoisuus ja yhtäläiset mahdollisuudet	
		Ihmisoikeusarviointi	
Huolenpito asiakkaista	Lentoturvallisuus	Sidosryhmäyhteistyö	Finnairin oma toiminta ja asiakkaat
	Asiakaskokemus	Asiakkaiden terveys ja turvallisuus	
	Yhdenvertaisuus	Markkinointiviestintä ja tuoteinformaatio	
	Asiakastiedon vastuullinen käyttö	Asiakkaiden yksityisyydensuoja	
		Ihmisoikeusarviointi	
Sidosryhmät		Sidosryhmävuorovaikutus	Finnairin oma toiminta, yhteiskunta ja paikallisyhteisöt
		Poliittinen vaikuttaminen	
TALOUDELLINEN VASTUU			
Taloudelliset vaikutukset	Taloudellinen vastuu	Taloudelliset tulokset	Finnairin oma toiminta, yhteiskunta ja paikallisyhteisöt
		Välilliset taloudelliset vaikutukset	

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- ▶ GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

102-48 Muutokset aiemmin raportoiduissa tiedoissa
Vuoden 2020 raportointiin on muutettu vuoden 2019 tietoja kiinteistön energiankulutuksen ja päästöjen sekä epäsuorien päästöjen (Scope 3) osalta. Näiden vähäisten tietomuutosten tarkempi yksilöinti on kerrottu kyseisen indikaattorin ja vastaavan kappaleen yhteydessä.
102-49 Merkittävät muutokset raportin laajuudessa ja aiheiden laskentarajoissa
Vuoden 2020 raportointiin ei ole tullut merkitäviä muutoksia sen laajuuteen tai laskentarajoihin.
102-50 Raportointijakso
1. tammukuuta–31. joulukuuta 2020
102-51 Edellisen raportin päiväys
helmikuu 2020
102-52 Raportin julkaisutiheys
Vuosittain
102-53 Yhteystiedot, josta kysyä raporttiin liittyviä lisätietoja
Finnair strategy, Finnair Plc, Tietotie 9, 01053, e-mail: Finnair.comms(at)finnair.com
102-54 GRI-standardien mukainen raportoinnin kattavuus
Tämä vuosikertomukseen integroitu vastuullisuusliite on laadittu GRI-standardien peruslaajuuden mukaisesti (core) perustuen Finnairin olennaisiin näkökohtiin.
102-55 GRI-sisällysluettelo
Tämän vastuullisuusliitteen vasemmasta reunasta löytyy helposti navigoitava hakemisto ja sisällysluettelo.
102-56 Raportoinnin varmennus
Vastuullisuusliitteen sivut 153–154

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- ▶ GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

103: Johtamismalli
103-1 Olennaisia aiheita koskevat laskentarajat **103-2 Johtamistapa ja sen osa-alueet** **103-3 Johtamistavan arviointi**
Vuosiraportti, sivut 6–9, Liiketoimintamalli ja toiminnaliinen ympäristö Vuosiraportti, sivut 19–21, Strategia Vuosiraportti, sivut 23–27, Muun kuin taloudellisen suorituksen taso

Yleiset johtamisen periaatteet

Yhtiön nettisivut: https://investors.finnair.com/fi/governance/company-management

Vastuullisuuden johtaminen

Finnairin toiminnan tarkoitus on tuottaa arvoa kaikille sidosryhmilleen luomalla yhteyksiä maailmaan kestävällä ja turvallisella tavalla. Vastuullisuus näkyy yhtiön kaikessa toiminnassa ja heijastuu sen tarkoituksessa, strategiassa, visioissa ja arvoissa. Kestävä kehitys on olennainen osa kaikkia Finnairin toimintoja. Vastuullisuusstrategiamme tavoitteena on vähentää ympäristövaikutuksia ja kasvattaa taloudellista sekä sosiaalista hyötyä yhteiskunnalle. Vastuullisuustyön avainalueet ja strategiset tavoitteet jakautuvat seuraaviin teemoihin: eettinen liiketoiminta, ympäristö, sosiaalisuus ja taloudellisuus. Vastuullisuus koskee kaikkia Finnairissa ja tavoitteemme on sisällyttää vastuullisuuden teemat tasavertaisesti kaikkiin toimintamalleihimme ja tuotesuunnitteluun.

EETTINEN LIIKETOIMINTA

Ihmisoikeudet ja Code of Conduct

Finnair on sitoutunut noudattamaan toiminnassaan kansainvälistä ja paikallista lainsäädäntöä sekä eettisiä toimintaperiaatteita (Code of Conduct), ja tukee YK:n kestävän kehityksen tavoitteita (Sustainable Development Goals). Finnairin eettiset toimintaohjeet (Finnair Code of Conduct) kattavat kaikki sen toimintaa-alueet. Lisäksi eettisissä ohjeissa tavarantoimittajille (Supplier Code of Conduct) on käsitelty mm. yhtiön eettisen hankinnan periaatteet ja korruptiopolitiikka. Myös Finnairin ihmisoikeuksien johtamista kuvataan Code of Conductissa, Supplier Code of Conductissa sekä henkilöstöön liittyvissä johtamisperiaatteissa. Yhtiö edellyttää, että sen toimittajat noudattavat eettisiä normeja, jotka ovat olennaisesti samanlaisia kuin ne, joita Finnair noudattaa omassa toiminnassaan. Finnair pyrkii integroimaan vastuullisuuden ja eettisen liiketoiminnan periaatteet kaikkiin liiketoimintaprosesseihinsa. Finnairin eettisissä ohjeissa on korruption vastainen, sen mukaan lahjusten vastaanottaminen ja antaminen on ehdottomasti kielletty. Korruption ehkäisy on Finnairissa kaikkien vastuulla, mukaan lukien liiketoimintojen johtajat, vaatimustenmukaisuuden valvonta ja sisäinen tarkastus.

Finnair kunnioittaa YK:n ihmisoikeuksien julistusta sekä kansainvälisen työjärjestön (ILO) perussopimuksia. Finnair on allekirjoittanut YK:n Global Compact -aloitteen ja sitoutui samalla noudattamaan Global Compactin kymmentä vastuullisen yritystoiminnan periaatetta. Global Compact -sitoumuksen mukaisesti Finnair pyrkii ehkäisemään ihmisoikeusloukkauksia sekä tukemaan lapsityövoiman ja pakkotyön torjuntaa niin omassa toiminnassaan kuin toimitusketjussaan.

Yhteiskunnallinen vaikuttaminen

Lentotoiminta on tiukasti säädelty toimiala ja siksi on tärkeää, että Finnair osallistuu sen toimintaedellytyksiä koskevaan keskusteluun ja päätöksentekoon. Osana yhtiön kasvustrategiaa yhtiö pyrkii edistämään riittävien liikenneoikeuksien saamista. Finnair valvoo etujaan eettisesti kestävällä tavalla esittelemällä asianmukaisesti näkemyksiään ja asiantuntemustaan. Yhtiö ei painosta eikä tue taloudellisesti poliittisia tahoja vaikuttaakseen etuihinsa. Edunvalvontatoimien laillisuutta ja eettisyyttä kontrolloidaan osana yrityksen yleisiä valvonta- ja tarkastusprosesseja. Finnairin edunvalvonnan tavoitteena on ylläpitää liikennepolitiikkaan liittyviä vaikuttaja- ja viranomaissuhteita sekä osallistua näihin asioihin liittyviin neuvotteluihin sekä edunvalvontaorganisaatioiden toimintaan. Valtaosassa siviili-ilmailua ja elinkeinoelämän säätelyä koskevaa edunvalvontaa Finnair toimii yhteistyössä erilaisten järjestöjen ja kauppakamarien kanssa. Finnair on aktiivinen toimija paitsi ilmailualan kansainvälisissä kattojärjestöissä, kuten A4E:ssä sekä IATAssa, myös Elinkeinoelämän keskusliitossa ja sen alaisissa toimialajärjestöissä sekä useammassa kauppakamarissa.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- ▶ GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

Viestintä

Finnairin tavoitteena on viestiä avoimesti, rehellisesti ja oikea-aikaisesti. Finnair noudattaa viestinnässään pörssiyhtiöille ja osakeyhtiöille asetettuja säännöksiä ja velvoitteita sekä yhteistoimintalain velvoitteita ja valtion omistajaohjausyksikön viestintälinjauksia.

Finnair ottaa viestinnässään huomioon myös erilaiset näkemykset ja kunnioittaa niitä. Finnairin sisäinen viestintä perustuu vuorovaikutukseen, jossa jokaisella finnairilaisella on vastuu ja velvollisuus viestiä oman toimialueensa asioista kohderyhmilleen. Esimiehillä on lisäksi velvollisuus viestiä tavoitteista, toiminnasta ja tuloksista omassa työyhteisössään ja luoda salliva työympäristö, joka mahdollistaa aidon, rakentavan keskustelun. Yhtiö kehittää suunnitelmallisesti viestintäkanaviaan mahdollistaakseen mahdollisimman jouhevan tiedonvälityksen ja luodakseen mahdollisuuden rakentavaan keskusteluun.

Eettinen palvelukanava

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

TALOUDELLINEN VASTUU

Finnairilla on kokonaisuutena merkittäviä välittömiä ja välillisiä taloudellisia vaikutuksia sekä koko suomalaisessa yhteiskunnassa että paikallisissa talouksissa. Lentoliikenne on merkittävä toimiala koko yhteiskunnan ja kansantalouden kannalta. Lentoliikenteen avulla syntyvä saavutettavuus on välttämätön edellytys Suomen kilpailukyvylle globaalissa maailmassa, ja sen kansantaloudellinen merkitys on huomattava: lentoliikenteen arvioidaan kokonaisuudessaan tuottavan noin 3,5–4 prosenttia BKT:stä – epäsuorat vaikutukset mukaan lukien. Sillä on merkittävä vaikutus työllisyyteen ja verotuloihin.

Finnairin tavoitteena on synnyttää kestävää taloudellista lisäarvoa tuottamalla lentopalvelut kannattavasti, kustannuskilpailukykyisesti sekä sopusoinnussa ympäristön ja yhteiskunnan tarpeiden kanssa. Vastuullinen toiminta on kannattavan liiketoiminnan kulmakivi, ja Finnair ottaa huomioon toimintansa vaikutukset ympäröivään yhteiskuntaan.

Finnairin hallitus on asettanut yhtiölle taloudelliset tavoitteet, joista on viestitty sijoittajille. Julkisena osakeyhtiönä Finnair on sitoutunut tavoittelemaan voittoa osakkeenomistajilleen. Voitonjakoperiaatteet on ilmaistu Finnairin osinkopolitiikassa. Yhtiön taloudellinen raportointi pyrkii välittämään läpinäkyvästi tietoa Finnairin taloudellisesta asemasta ja kehityksestä.

Finnair noudattaa taloudellisessa raportoinnissa pörssiyhtiöitä koskevia säännöksiä sekä kansainvälisiä tilinpäätösstandardeja. Pääosa Finnairin operatiivisesta toiminnasta on lentoturvallisuuslain alaista ja sitä valvotaan viranomaisen toimesta. Finnair-konsernin toiminnan lainmukaisuutta valvotaan osana konsernin yleisiä valvonta- ja tarkastusprosesseja.

YMPÄRISTÖVASTUU

Finnairin tavoitteena on olla aktiivinen johtaja ympäristövastuun alueella. Finnairin ympäristövastuun hallinta perustuu jatkuvan ja järjestelmällisen parantamisen periaatteeseen. Yhtiö on tunnistanut toimintansa keskeiset ympäristönäkökohdat, niiden vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä asettanut niihin liittyvät tavoitteet.

Olemme sitoutuneet lentoliikenteen yhteiseen hiilineutraaliin kasvutavoitteeseen vuodesta 2020 eteenpäin, puolittamaan lentojemme nettopäästöt vuoden 2025 loppuun mennessä vuoteen 2019 verrattuna sekä lentämään hiilineutraalisti vuoden 2045 loppuun mennessä. Finnairin tavoitteena on olla suunnannäyttäjä ympäristövaikutusten arvioinnissa, niiden vähentämisessä ja raportoinnissa sekä ylittää viranomaisten ympäristövaatimukset.

Lentoyhtiön merkittävin ympäristövaikutus tulee moottoripäästöistä. Toinen helposti havaittavissa oleva vaikutus on lentokenttien läheisyydessä oleva lentomelu. Lisäksi yhtiön toiminnasta syntyy tavanomaisia, yritystoiminnan rakennusten ja maakulkuneuvojen energiankulutukseen sekä jätehuoltoon liittyviä päästöjä ja vaikutuksia. Finnair ottaa ympäristöseikat huomioon toiminnassaan, niin maassa kuin ilmassakin. Ympäristökuormitusta vähentävien energiaratkaisujen lisäksi yhtiön ympäristöstrategiaan sisältyy myös kiertotalouden periaatteiden sisällyttäminen toimintaan ja luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen ja sen edistäminen, niin sanottu biodiversiteettiajattelu.

Finnair toimii aktiivisesti useissa siviili-ilmailualan ympäristökomiteoissa sekä alan suomalaisissa ja pohjoismaisissa yhteistyöelimissä edistääkseen lentoliikenteen ympäristökuormituksen vähentämistä. Avoin keskustelu eri sidosryhmien kanssa, jatkuva toiminnan kehittäminen uusimman tiedon mukaisesti ja aktiivinen toiminta uusien teknologioiden parissa ovat edellytyksiä ympäristövastuun kantamiselle.

Finnair raportoi ympäristövaikutuksistaan säännöllisesti vuosiraporteissaan sekä Carbon Disclosure Projectissa (CDP). Tämän lisäksi Finnair viestii toiminnastaan suoraan eri tahoille sekä vastaa aktiivisesti sidosryhmien ja yksittäisten asiakkaiden kysymyksiin.

Kaikkia yllä mainittuja päämääriä, tavoitteita, vaikutuksia ja viestintää johdetaan sekä jatkuvasti kehitetään Finnairin ympäristöjärjestelmän kautta. Järjestelmä täyttää IATA:n Environmental Assessment (IEnvA) Stage 2 ja ISO 14001 vaatimukset. IEnvA on IATAn lentoyhtiöille kehittämä ympäristöjohtamisjärjestelmä, jonka avulla Finnair voi hyödyntää toimialansa parhaita käytäntöjä.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- ▶ GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

SOSIAALINEN VASTUU

Finnairin liiketoiminta on luonteeltaan monimuotoista ja osin hyvin teknistä. Yhtiöllä on toimintaa ja yhteistyökumppaneita kymmenissä eri maissa, joissa noudatetaan eri lakeja ja toimintatapoja. Keskeisimmät sosiaalisen vastuun alueet liittyvät turvallisuuteen, henkilöstöön, hankintaketjuun sekä asiakkaisiin.

Lentoturvallisuus

Turvallisuus on Finnairin kaiken tekemisen keskeisin prioriteetti. Lentoturvallisuus ja sen priorisointi ovat osa jokaista päätöksentekovaihetta. Finnair ylläpitää ja kehittää jatkuvan kehittämisen periaatteita noudattaen turvallisuusjärjestelmäänsä, SMS:ää (Safety Management System). Se kattaa kokonaisvaltaisesti koko lentoturvallisuusalueen: politiikan, riskien ja muutosten hallinnan, koulutukset ja kommunikoinnin sekä toimintojen jatkuvan auditoinnin. Useat viranomaismääräykset ja standardit asettavat Finnairin turvallisuustoiminnan minimivaateet, jotka yhtiö pyrkii ylittämään joka alueella.

Yksi keskeinen Finnairin turvallisuusjärjestelmän elementti on koko henkilöstön kattava turvallisuusraportointi. Yhtiö kannustaa henkilöstöään sekä alihankkijoitaan aktiiviseen raportointiin havaitsemistaan turvallisuutta mahdollisesti heikentävistä asioista. Jokainen raportti analysoidaan, luokitellaan ja arvioidaan riskiperusteisesti, mihin perustuen aloitetaan tarvittavat korjaavat ja ennaltaehkäisevät toimet. Raportoijille viestitään tapausten analyysin lopputuloksista. Subjektiivisen raportoinnin ohella Finnair seuraa ja analysoi laajasti objektiivisia indikaattoreita, muun muassa lentodataa. Jatkuva seuranta ja analysointi mahdollistavat riskitason läpinäkyvyyden kaikilla osa-alueilla. Siten on mahdollista reagoida aktiivisesti, jos pienikin indikaatio osoittaa turvallisuustason muutosta.

Vakavat turvallisuutta vaarantaneet tapahtumat ovat äärimmäisen harvinaisia, ja niistä tehdään lähes poikkeuksetta objektiivinen tutkinta. Turvallisuustutkintaa voi johtaa viranomainen (Onnettomuustutkintakeskus) tai mikäli viranomainen päättää jättää onnettomuuden tutkimatta, Finnair tekee sisäisen turvallisuustutkinnan. Turvallisuustutkijat tekevät tutkinnan aina itsenäisesti, eikä yhtiön johdolla ole mahdollisuutta vaikuttaa tutkinnan lopputulokseen.

Vahva turvallisuuskulttuuri, objektiivinen oman toiminnan tarkkailu, jatkuva parantaminen ja korjaavien toimien läpivienti sekä avoin vuoropuhelu Finnairia valvovan viranomaisen kanssa varmistavat turvallisen ja laadukkaan lento-operoinnin.

Henkilöstökokemus

Keskeinen osa Finnairin sosiaalista vastuuta on huolehtia työntekijöidensä työhyvinvoinnista ja heidän työoloistaan. Henkilöstöjohtamisen käytännöt kattavat kaikki olennaisiksi tunnistetut vastuullisuuden näkökohdat. Henkilöstöön ja työoloihin liittyviä vaikutuksia johdetaan yhtiössä kansallisten lainsäädäntöjen sekä Finnairin arvojen, strategisten linjausten ja toimintaohjeiden mukaisesti.

Finnair ei syrji ketään sukupuolen, iän, etnisen tai kansallisen alkuperän, kansalaisuuden, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteiden, terveydentilan, vamman, sukupuolisen suuntautumisen tai muiden henkilökohtaisten syiden tai olosuhteiden perusteella. Finnair ei hyväksy häirintää työyhteisössään missään muodossa. Jokaisella työntekijällä on oikeus ilmoittaa häirinnästä, ja yritys puuttuu jokaiseen tietoonsa tulleeseen tapaukseen. Konsernin jokaisen työntekijän velvollisuutena on toimia siten, että kukaan ei tule asetetuksi eriarvoiseen asemaan.

Finnair tarjoaa kaikille yhtäläisen mahdollisuuden työllistyä, tehdä työtä, edetä urallaan ja kehittyä. Yhtiö noudattaa tasa-arvolain mukaista samapalkkaisuuden periaatetta ja antaa sekä miehille että naisille yhtäläiset mahdollisuudet työn ja perhe-elämän tasapainottamiseen. Finnair allekirjoitti vuonna 2011 ensimmäisenä suomalaisyrityksenä naisten aseman vahvistamista yhteiskunnassa ja työelämässä tukevan YK:n aloitteen (Women's Empowerment Principles). Vuonna 2019 Finnair allekirjoitti IATAn aloitteen 25by2025, jossa yhtiö sitoutuu, että vuoteen 2025 mennessä jokaisessa työryhmässä on vähintään 25 % naisia, tai sukupuolien välistä tasa-arvoa lisätään työryhmissä 25 %.

Finnair noudattaa työnantajan ja työntekijöiden yhdessä sopimia menettelytapoja kiusaamisen, häirinnän ja epäasiallisen käyttäytymisen sekä konfliktitilanteiden ehkäisemiseksi. Yhtiö on edistänyt toimintakulttuuria ja -malleja matalan kynnyksen puuttumiseen. Nämä menettelytavat perustuvat työturvallisuuslakiin, ja ne noudattavat sosiaali- ja terveysministeriön suosittelemaa mallia.

Johtamista ja osaamista kehitetään niin yksilö-, tiimi-, yksikkö- kuin organisaatiotasoilla. Oppimis- ja kehittämisratkaisut koskevat tyypillisesti joko koko henkilöstöä tai ne on räätälöity tietyn yksikön liiketoiminnan kehitystarpeeseen. Ne voivat myös olla ammattiosaamista kehittäviä ja perustua viranomaisvaatimuksiin tai tukea henkilökohtaista kehittymistä. Henkilöstön hyvinvointia ja sitoutumista seurataan jatkuvasti säännöllisillä henkilöstökyselyillä.

Henkilöstön hyvinvointi on Finnairille tärkeää. Yhtiön People & Culture -tiekartta kattaa kaikki hyvinvoinnin teemat: johtamisen, henkilöstön kehittämisen, strateginen resursoinnin, palkitsemisen, etuudet ja työkyvyn. Työkyky-teeman mukaisesti sairaspoissaolot ja työkykyyn liittyvä varhaiseläköityminen ovat olleet tärkeitä kehityskohteita, ja työntekemisen olosuhteita on parannettu tänäkin vuonna entisestään.

Finnairissa työterveyshuollosta vastaa sen oma työterveyshuolto Finnair Terveyspalvelut. Finnairin Terveyspalveluiden toiminnan painopiste on ennaltaehkäisevässä toiminnassa. Varhaisen välittämisen malli ja työkykyriskin hallintamalli ovat esimerkkejä ennaltaehkäisevää toimintaa ohjaavista periaatteista. Terveyspalvelujen toiminnan ja palvelun laatu perustuu Euroopan laatupalkintomallin (EFQM-malli) mukaiseen viitekehykseen. Laatujärjestelmän avulla varmistetaan, että hyvälle työterveyshuoltokäytännölle asetetut ilmailualan työterveyshuollon ja ilmailulääketieteellisten palvelujen vaatimukset täyttyvät.

Yhdistymisvapaus ja kollektiivinen neuvotteluoikeus ammatillisissa asioissa ovat tunnustettuja perusoikeuksia Suomessa, ja ammattiyhdistystoiminnalla on Finnairissa pitkät perinteet. Työmarkkinakulttuuri yhtiössä on rakentunut sellaiseksi, että työntekijöiden järjestäytyminen ja kollektiiviset neuvottelut yhtiön ja henkilöstöryhmien välillä ovat osa normaalia käytäntöä. Kaikilla Finnairin työntekijöillä on oikeus ja mahdollisuus sopia työehdoistaan kollektiivisesti. Poikkeuksen muodostaa johto, jonka työehdoista sovitaan paikallisesti. Henkilöstön ja johdon palkitsemisperiaatteita on kuvattu Palkka- ja palkkioselvityksessä.

Asiakaskokemus

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- ▶ GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

Finnair on sitoutunut kuljettamaan asiakkaat, heidän matkatavaransa ja rahdin sovittuihin määränpäihin turvallisesti, sujuvasti ja aikataulussa. Merkittävimmät tuotevastuunäkökohdat Finnair-konsernin toiminnassa ovat lentoturvallisuus, täsmällisyys, elintarviketurvallisuus sekä vastuu henkilöasiakkaista ja kuljetettavasta rahdista. Lentotoimiala koostuu tarkasti säännellyistä arvoketjuista, joihin kuuluu lukuisia tuote- ja palvelutoimittajia. Arvoketjun huipulla oleva lento- ja palveluyhtiö Finnair luo asiakkailleen lisäarvoa tarjoamalla heille kokonaisvaltaisen ja korkealaatuisen palvelukokonaisuuden yhteistyökumppaneidensa kanssa.

Asiakkaan tulee voida luottaa siihen, että hänestä huolehditaan läpi koko palveluketjun. Finnair on asiakkaalle vastuussa tämän kokemuksen kokonaislaadusta siitä huolimatta, että se ei välttämättä tuota kaikkia palveluita itse vaan tekee yhteistyötä kumppaniensa kanssa. Tämän vuoksi Finnairissa kiinnitetään suurta huomiota yhteistyökumppaneiden valintaan ja yhteistyökumppanit sitoutuvat noudattamaan Finnairin laadullista sekä eettistä ohjeistusta. Asiakaspalvelun toiminnan seuranta ja valvonta perustuvat auditointeihin, asiakaspalautteeseen ja asiakastyytyväisyystutkimuksiin sekä ulkopuolisiin mittauksiin. Myös yhteistyökumppaneiden toimintaa arvioidaan jatkuvasti. Seuranta on järjestelmällistä ja sen perusteella asetetaan tavoitteita sekä seurataan tavoitteiden täyttymistä. Henkilöstön osaamista kehitetään jatkuvalla koulutuksella. Finnair kehittää toimintamallejaan koko ajan ja soveltaa uuden teknologian mahdollisuuksia parantaa asiakaskokemusta ja toiminnallista tehokkuutta. Myös mahdollisiin poikkeustilanteisiin Finnair-konsernissa pyritään varautumaan ennalta. Yhtiöllä on käytössä toimintamalleja erilaisten yllättävien tilanteiden varalta ja niitä kehitetään sekä ylläpidetään jatkuvasti. Lentoliiketeen poikkeustilanteet käsitellään huolellisesti ja asiakkaalle koituva epämukavuus pyritään minimoimaan mahdollisuuksien mukaan. Yhtiö on jatkuvasti investoinut uusiin asiakaspalvelua parantaviin työkaluihin, joiden avulla voidaan optimoida myös operointia paremmin.

Finnair kunnioittaa asiakkaidensa yksityisyyttä, ja on sitoutunut käsittelemään asiakkaidensa henkilö- ja muita tietoja asianmukaisesti. Finnairin toiminta on EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen (GDPR) mukaista kaikilla osa-alueilla. Finnair tekee parhaansa taatakseen kaikissa oloissa tietojen luottamuksellisuuden, turvallisuuden ja oikeellisuuden. Yhtiö käsittelee matkan jokaisessa vaiheessa asiakkaiden henkilötietoja vähintään sen maan tietosuojalainsäädännön ja määräysten mukaisesti, missä kulloinkin toimitaan.

Finnair Kitchen vastaa elintarvike- ja tuoteturvallisuudesta Finnairin lennoilla. Lentotarjoilun laatua ja turvallisuutta hallitaan Finnair Kitchenin elintarviketurvallisuusjärjestelmällä. Lainsäädäntö ja alan yleiset standardit asettavat minimitason, jonka ylittämiseen yhtiö pyrkii kaikilla osa-alueilla.

Finnairin Ground Operations puolestaan vastaa lentoasemilla tapahtuvien maapalveluiden hankinnasta, laatukriteereistä ja laadunvalvonnasta. Yksikön tehtävänä on varmistaa, että Finnairin käyttämät maapalvelut täyttävät niille asetetut vaatimukset niin laadullisesti kuin turvallisuuden ja viranomaismääräystenkin suhteen.

Palvelulupaustensa varmistamiseksi Finnair Cargo, Kitchen ja Ground Operations -yksikkö valitsevat palveluja tuottavat alihankkijansa ja yhteistyökumppaninsa systemaattisen arviointiprosessin avulla. Yhteistyökumppaneilta edellytetään muun muassa sitä, että ne huolehtivat ja varmistuvat henkilökuntansa ammattitaidosta ja että kalusto, välineistö sekä tilat ovat asianmukaiset. Finnair suorittaa määräajoin tehtävien lentoasemakohtaisten laatuauditointien lisäksi laaduntarkastuksia, joilla säännöllisesti valvotaan sekä omaa että alihankkijoiden toimintaa. Finnair Cargo ja Ground Operations vastaavat omien laatujärjestelmiensä ylläpidosta ja päivittämisestä sekä valvovat, että operatiivinen toiminta on vaatimusten mukaista.

Toimitusketju

Toimitusketjun vastuullisuus on erittäin tärkeää lentoyhtiön toiminnassa, sillä Finnair käyttää enenevässä määrin kumppaneita ja palveluntarjoajia kansainvälisen reittiverkostonsa laajentuessa. Finnairin eettisten toimintaohjeiden mukaisesti hankintatoiminta perustuu toimittajien kaikilta osin tasapuoliseen kohteluun. Yhtiöllä on omat hankinnan eettiset toimintaperiaatteet (Supplier Code of Conduct) joihin, tai vähintään vastaaviin eettisiin standardeihin, se odottaa toimittajiensa ja kumppaniensa sitoutuvan. YK:n yleisen ihmisoikeusjulistuksen sekä kaikkien soveltuvien lakien ja säädösten noudattaminen on minimivaatimus toimittajille. Hankinnan eettisiä periaatteita täydentää Finnairin vastuullisen hankinnan käsikirja, joka sisältää sisäisiä soveltamisohjeita.

Finnairin hankintapäätöksiä tekevien henkilöiden tulee olla riippumattomia kauppakumppanista. Finnairin henkilöstön tulee jäävätä itsensä päätöstilanteissa, jotka koskevat kauppasopimusta tai muuta liiketoimintasuhdetta, johon liittyy sukulaisuussuhde, omistusosuus yrityksessä (pois lukien kohtuullinen omistusosuus pörssinoteeratussa yrityksessä) tai muu Finnairin ulkopuolinen kauppa-, velka- tai muu suhde. Finnair ei hyväksy lahjontaa missään muodossa ja edellyttää työntekijöiltään ja yhteistyökumppaneiltaan YK:n ihmisoikeuksien julistuksen periaatteiden noudattamista.

Tietyt tehtävät yhtiössä ovat sellaisia, että niihin on arvioitu liittyvän tavanomaista suurempi riski korruptioon. Kaikille näitä tehtäviä hoitaville tarjotaan liiketoimintayksiköissä ja tytäryhtiöissä mahdollisuutta osallistua korruptionvastaiseen koulutukseen ja heille kommunikoidaan Finnairin eettisten toimintatapojen lisäksi konsernin korruptionvastaiset ohjeet. Konsernin korruptionvastaiset ohjeet (Rules for Anti-Bribery, Corporate Hospitality and Hosting of Public Officials) antavat tarkemmat lahjontaa ja vieraanvaraisuutta koskevat toimintaohjeet. Konsernin eturistiriitaohjeissa (Conflict of Interest Guidelines) käsitellään eturistiriitatilanteiden havaitsemista, välttämistä ja niissä toimimista. Yhtiöllä on prosessi ja ohjeistus toimitusketjun vastuullisuuden jatkuvaan parantamiseen ja poikkeamien käsittelyyn. Se pyrkii jatkuvasti kehittämään periaatteita ja toimintatapoja, joiden avulla negatiiviset vaikutukset, mukaan lukien ihmisoikeusrikkomukset, voidaan minimoida, sekä lisäämään hankintojen vastuullisuutta mahdollisuuksien mukaan.

Finnairin johtoryhmän (Executive Board) vastuulla on konsernin hankintatoiminnan ohjaaminen. Hankintayksikön johdon tulee huolehtia siitä, että hankintatoimintaa hoitavalla henkilöstöllä on käytettävissään ajantasaiset hankintaohjeet ja että ohjeita noudatetaan. Tietyissä tuote- ja palveluryhmissä suoritetaan auditointeja, jotka kohdistuvat erityisesti strategisiin ja avaintoimittajiin. Auditoinnit painottuvat laatu- ja turvallisuusseikkoihin.

Finnair on tietoinen ympäristöön ja ihmisoikeuksiin liittyvistä riskeistä maantieteellisillä ja toimialakohtaisilla alueilla ja pyrkii parantamaan ennaltaehkäiseviä toimia jatkuvasti. Vuoropuhelu toimittajien kanssa on jatkuvaa teemapohjaisten toimittajatapahtumien kautta.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- ▶ GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

201: Taloudelliset tulokset				
201-1 Suoran taloudellisen arvon tuottaminen ja jakaminen				
Milj. euroa	2020	2019	2018	2017
Tuotettu suora taloudellinen lisäarvo				
Liikevaihto	829,2	3 097,7	2 836,1	2 568,4
Liiketoiminnan muut tuotot	48,4	56,4	73,7	77,0
Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja -tappiot	0,8	0,2	42,7	44,1
Rahoitustuotot	38,7	3,3	-2,2	-0,3
Yhteensä	**917,2**	**3 157,6**	**2 950,3**	**2 689,3**
Jaettu taloudellinen lisäarvo				
Materiaalit, palvelut ja liiketoiminnan muut kulut	831,8	2 128,3	1 899,3	1 909,6
Henkilöstökulut	158,6	530,9	494,7	418,9
Maksut osakkeenomistajille ja lainantarjoajille	247,2	120,1	181,0	41,9
Osingot	0,0	35,0	38,4	12,8
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	18,5	15,8	15,8	15,8
Rahoituskulut	228,6	69,4	126,8	13,4
Maksut valtioille	8,7	14,5	19,2	7,2
Lahjoitukset ja muut yleishyödylliset panokset	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	**1 246,3**	**2 793,9**	**2 594,2**	**2 377,5**
Toiminnan kehittämiseen jäänyt taloudellinen lisäarvo	-329,1	363,7	356,2	311,8
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin sekä tytäryritysten hankinnat	515,9	443,8	474,0	511,5
Vertailukelpoinen liiketulos	-595,3	162,8	218,4	170,4
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %	-15,2	6,3	9,3	13,6

Taloudellisen vastuun luvut ovat pääosin johdettu tilinpäätöksestä ja kerätty yhtiön raportointijärjestelmästä.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- ▶ GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

201-2 Ilmastonmuutoksen taloudelliset seuraamukset ja muut riskit ja mahdollisuudet organisaation toiminnalle

Vuosiraportti, sivut 33-35, Riskien hallinta
Yhtiön riskienhallinnan internetsivut: https://investors.finnair.com/fi/governance/risk-management

Finnairilla on käytössään systemaattinen riskienhallintaprosessi, joka perustuu COSO ERM (Enterprise Risk Management) -viitekehykseen. Prosessissa arvioidaan kaikki potentiaaliset riskit, mukaan luettuina ilmastonmuutokseen liittyvät riskit, ja niiden mahdolliset taloudelliset vaikutukset. Finnairin riskienhallinnan prosessi ja yhteenveto merkittävimmistä riskeistä on kuvattu tarkemmin yhtiön riskienhallinnan internetsivuilla. Finnair on tunnistanut ja arvioinut erilaisia lyhyen (1-2 vuoden) ja keskipitkän (3-5 vuoden) ilmastoon liittyviä riskejä ja mahdollisuuksia IEA WEO 450- ja IPCC RCP4.5 -skenaarioiden kautta. Tiivistettynä Finnair valmistautuu lentopolttoaineiden hinnannousuun, kannattaa globaalien tai alueellisten ympäristömaksuja kansallisten maksujen sijaan ja ylläpitää aktiivista vuoropuhelua eri sidoryhmien kanssa turvatakseen ilmailuteollisuuden mainetta ja tarpeellisuutta.

201-4 Julkiselta sektorilta saatu taloudellinen avustus

Tavallisesti julkiset tuet koostuvat koulutukseen saaduista tuista, ja ne liittyvät ensisijaisesti Finnairin tarjoamiin ilmailun koulutuspalveluihin. Vuonna 1964 perustettu Finnair Aviation College on Finnair Oyj:n ylläpitämä ammatillinen erityisoppilaitos, joka toimii ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain (631/1998) mukaisena erityisoppilaitoksena. Ilmoitetut julkiset tuet eivät sisällä eri maiden viranomaisten lentoyhtiöille maksamia tukia, koska niitä pidetään liikesalaisuuksina.

	2020	2019
Julkiset tuet	4,4*	1,3

* 3,3 miljoonaa euroa liittyy koronapandemialiitännäisiin tukiin.

Tiedot on saatu johdettu tilinpäätöksestä.

203: Välilliset taloudelliset vaikutukset

203-2 Keskeiset epäsuorat taloudelliset vaikutukset

Finnairin kestävä kasvu ja nykyinen Helsinki Hubin maantieteellistä sijaintia hyödyntävä 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.
Blue Wings: Matkailu on monelle elinehto (https://www.finnair.com/fi-fi/bluewings/matkalla/matkailu-on-monelle-elinehto---viruksen-kanssa-on-opittava-el%C3%A4m%C3%A4%C3%A4n--2167604)

205: Korruptionvastaisuus

205-1 Korruptioon liittyvän riskinarvioinnin läpikäyneet liiketoimintayksiköt

Vuoden 2020 aikana korruptiotapauksista ei ilmoitettu Finnair Ethics Helpline -palvelun kautta, joka on sekä sisäisten että ulkoisten sidosryhmien käytettävissä. Yhtiössä ei ollut myöskään käynnissä yhtään merkittää korruptioon liittyvää tutkimusta vuonna 2020.

205-2 Korruptionvastaisiin politiikkoihin ja menettelytapoihin liittyvä kommunikointi ja koulutus

Finnairin eettisissä toimintaohjeissa (Finnair Code of Conduct) ja eettisissä ohjeissa tavarantoimittajille (Supplier Code of Conduct) on käsitelty yhtiön korruptiopolitiikka. Lahjusten vastaanottaminen ja antaminen on ehdottomasti kielletty. Samaa alleviivataan myös isäntänä toimimisen, lahjonta- ja vieraanvaraisuusohjeissa. Vuonna 2020 Finnair jatkoi henkilöstönsä kouluttamista yhtiön eettisiin sääntöihin, kaikki uudet työntekijät suorittavat pakollisen Code of Conduct -koulutuksen.

205-3 Vahvistetut korruptiotapaukset ja niihin liittyvät toimenpiteet

Ei todennettuja tapauksia.

206: Kilpailun rajoittaminen

206-1 Kilpailuoikeudellisten säännösten rikkomiseen, kartelleihin ja määräävän markkina-aseman väärinkäyttöön liittyvät oikeustoimet

Ei todennettuja tapauksia.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- ▶ GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

207: Verot

207-1 Verotusperiaatteet

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.

207-2 Verotuksen hallinnointi, valvonta ja riskienhallinta

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.

207-3 Sidosryhmäyhteistyö ja veroihin liittyvien huolenaiheiden hallinta

Ei todennettuja tapauksia.

207-4 Maakohtainen raportointi

Finnairin kansainvälinen liiketoiminta liittyy pääsääntöisesti Finnair Oyj:n ulkomaisten myyntiyksiköiden kautta tapahtuvaan lentolippujen ja rahdin myyntiin sekä myynnin edistämiseen paikallisesti. Myyntiyksiköt eivät ole erillisiä juridisia yhtiöitä. Myyntiyksiköiden tulot verotetaan kansainvälistä lentoliikennettä koskevien säädösten ja verosopimusten perusteella osana emoyhtiön verotettavaa tuloa Suomessa. Finnairin ulkomaisten tytäryhtiöiden toiminta on liittynyt lähinnä matkapalveluihin ja 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 seuraavalla sivulla esitetyissä talukoissa. Finnair-konsernin ulkomaiset operatiiviset tytäryhtiöt ovat Virossa, jossa tuloveroja tulee maksuun osingonjaon perusteella. Konsernilla oli myös Venäjällä tytäryhtiö, joka ei harjoittanut aktiivisesti liiketoimintaa, joten se purettiin vuoden 2020 lopussa. Seuraavalla sivulla olevissa taulukoissa on esitetty ulkomaisten tytäryhtiöiden osalta erittely ulkoisesta liikevaihdosta, tuloksesta ennen veroja, maksetuista tuloveroista ja henkilöstömäärästä maittain.

Myyntiyksiköiden tulot verotetaan kansainvälistä lentoliikennettä koskevien säädösten ja verosopimusten perusteella osana emoyhtiön verotettavaa tuloa Suomessa eikä niille erikseen vahvisteta liikevaihtoa, tulosta ennen veroja, maksettavaa tuloveroa tai henkilöstömääriä. Muiden maksettavien ja tilitettävien verojen osalta on esitetty maakohtainen erittely sivun 142 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 0 miljoonaa euroa. Vuoden 2020 tuloksen jälkeen vahvistettavien tappioiden arvioitu määrä on noin 707 miljoonaa euroa COVID-19-pandemian takia. Nämä voidaan hyödyntää seuraavien 10 vuoden aikana kertyvää positiivista verotettavaa tuloa vastaan.

Lisätietoa välittömistä veroista, kuten konsernin tuloslaskelman mukaiset verot, laskennalliset verosaamiset ja -velat sekä efektiivisen verokannan täsmäytys, on nähtävillä Finnair-konsernin tilinpäätöksen liitetiedossa 5.1. Tilikaudella kerätyt välilliset verot sisältävät merkittävimpinä erinä ennakonpidätysvelat, arvonlisäverot ja valmisteverot.

Finnair ei katso, että 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).

Sivulla 142 on esitetty vuoden 2020 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 2020 yhteensä alle 0,1 miljoonaa euroa, joten niitä ei ole eritelty maittain.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- ▶ GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

	2020				2019			
Finnairin toiminta Suomessa ja muualla	**Suomi***	**Viro**	**Muut maat**	**Yhteensä**	**Suomi**	**Viro**	**Muut maat**	**Yhteensä**
Liikevaihto, miljoonaa euroa	829,0	0,2	0,0	829,2	3 088,2	9,5	0,0	3 097,7
Tulos ennen veroja, miljoonaa euroa	-654,6	0,3	0,0	-654,4	93,5	-0,5	0,0	93,0
Henkilöstömäärä	5 982	217	374	6 573	6 164	235	372	6 771

* Sisäinen liikevaihto on eliminoitu.

	2020			2019		
Maksettavat välittömät verot, miljoonaa euroa	**Suomi**	**Muut maat**	**Yhteensä**	**Suomi**	**Muut maat**	**Yhteensä**
Työnantajamaksut	4,7	2,3	7,0	4,5	2,2	6,7
Kiinteistöverot	0,7	0,0	0,7	0,7	0,0	0,7
Muut verot	0,9	0,0	1,0	2,2	0,0	2,2
Saadut julkiset tuet*	-1,9	-2,5	-4,4	-1,3	0,0	-1,3
Välittömät liiketoiminnan kuluihin sisältyvät verot ja tuet yhteensä	**4,5**	**-0,2**	**4,3**	**6,1**	**2,3**	**8,4**
Maksettavat tuloverot**	0,0	0,0	0,0	8,3	0,0	8,3
Maksettavat välittömät verot yhteensä	**4,5**	**-0,2**	**4,3**	**14,4**	**2,3**	**16,7**

* 3,3 miljoonaa euroa liittyy koronapandemialiitännäisiin tukiin.
** Maksettavat tuloverot ovat tilikauden tuloksen perusteella kirjatut verokulut, jotka on osittain käytetty aikaisempia verotappioita vastaan.

	2020			2019		
Tilikaudelta tilitettävät välilliset verot, miljoonaa euroa	**Suomi**	**Muut maat**	**Yhteensä**	**Suomi**	**Muut maat**	**Yhteensä**
Arvonlisäverot, myynnit	63,1	0,1	63,2	95,0	0,9	96,0
Arvonlisäverot, ostot	84,8	2,6	87,3	125,2	5,1	130,3
Arvonlisäverot, netto	**-21,7**	**-2,5**	**-24,2**	**-30,1**	**-4,2**	**-34,3**
Palkkoihin liittyvät ennakonpidätykset ja muut välilliset verot	64,8	2,0	66,8	100,1	2,5	102,6
Valmisteverot	0,1	0,0	0,1	0,5	0,0	0,5
Yhteensä	**43,2**	**-0,5**	**42,8**	**70,5**	**-1,7**	**68,8**

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- ▶ GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

2020 Maakohtainen erittely, miljoonaa euroa	Työnantajamaksut	Arvonlisäverot, myynnit	Arvonlisäverot, ostot	Arvonlisäverot, netto	Palkkoihin liittyvät ennakonpidätykset	Yhteensä
Viro	1,1	0,0	0,1	-0,1	0,0	1,0
Kiina	0,3	0,0	0,0	0,0	0,1	0,4
Belgia	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,3
Yhdysvallat	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,3
Saksa	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2
Espanja	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,2
Venäjä	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Sveitsi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Etelä-Korea	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,1	0,1
Japani	0,3	0,0	0,7	-0,6	0,5	0,1
Italia	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
Ranska	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	0,0
Tanska	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Ruotsi	0,1	0,0	0,3	-0,3	0,1	0,0
Norja	0,0	0,0	0,2	-0,2	0,0	-0,2
Yhdistynyt kuningaskunta	0,0	0,0	0,4	-0,4	0,1	-0,3
Thaimaa	0,0	0,0	0,5	-0,4	0,0	-0,4
Alueet						
Muut Euroopan-maat*	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Euroopan ulkopuoliset maat**	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	0,0
Yhteensä	**2,3**	**0,1**	**2,6**	**-2,5**	**2,0**	**1,9**

* Alankomaat, Irlanti, Itävalta, Kreikka, Latvia, Liettua, Portugali, Puola, Tsekki, Unkari
** Australia, Intia, Singapore

Taloudellisen vastuun luvut ovat pääasiassa tilinpäätöstiedoista. Muu taloudellisen vastuun informaatio on peräisin yhtiön eri toimijoilta.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- ▶ GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

302: Energia

302-1 Organisaation oma energiankulutus

Vuosiraportti, sivut 23–27, Muun kuin taloudellisen suorituksen taso

Finnairin primäärienergian kulutus muodostuu liikennepolttoaineiden käytöstä. Lentäminen on hyvin energiaintensiivistä ja Finnairinkin suurin ympäristökuormitus aiheutuu lentämisestä, erityisesti fossiilisen lentopetrolin käytöstä. Finnairin lentopetrolin kokonaiskulutus koostuu Finnairin itse operoimista lennoista, Norran Finnairille operoimista lennoista sekä lyhytaikaisista, kalusto- tai miehistövajauksen vuoksi muilta lento-operaattoreilta vuokratuista niin sanotuista wet lease -lennoista. Lisäksi lentopetrolia kuluu siirto- ja koulutuslennoilla sekä huoltojen koekäytöissä.

	2020		2019	
Suora energiankulutus	**Uusiutumaton**	**Uusiutuva**	**Uusiutumaton**	**Uusiutuva**
lentopetroli, kg	365 491 837	0	1 132 187 001	32 452
Lentopetroli, GJ	15 643 051	0	48 457 604	1 410
Maakalusto, kg	68 807	26 252	203 789	54 887
Maakalusto, GJ	2 836	1 119	8 335	2 305
Aurinkoenergia, MWh	0	278	0	297
Aurinkoenergia, GJ	0	1 001	0	1 069
Yhteensä, GJ	**15 645 887**	**2 120**	**48 465 939**	**4 784**
Epäsuora energiankulutus				
Kiinteistöjen sähkö, MWh	20 420	1 075	27 356*	0
Kiinteistöjen sähkö, GJ	73 513	3 869	98 482	0
Kiinteistöjen lämpö, MWh	15 129	3 782	24 806*	0
Kiinteistöjen lämpö, GJ	54 464	13 616	89 302	0
Yhteensä, GJ	**127 977**	**17 485**	**187 784**	**0**
Kaikki Yhteensä, GJ	**15 773 864**	**19 605**	**48 653 723**	**4 784**

* Vuoden 2019 lukuja on päivitetty edelliseen vuoteen verrattuna. Päivitetyt luvut sisältävät kahden kohteen puuttuvia energialukuja ja tarkennuksia kiinteistöjen vuokralaisten välisen pinta-ala jyvityksessä.

Lentotoiminnan polttoaineenkulutus ja päästöluvut on haettu yhtiön omista seurantajärjestelmistä, ja ne perustuvat todelliseen vuosittaiseen polttoaineen kulutukseen (kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta ja raportoinnista annetun EU-asetuksen No 601/2012 mukainen menetelmä A).

Käytetty “menetelmä A” -kaava: ilma-aluksen polttoainetankeissa oleva polttoaineen määrä, kun ilma-alus on tankattu lentoa varten – ilma-aluksen polttoainetankeissa olevan polttoaineen määrä, kun se on tankattu lennonjälkeen seuraavaa lentoa varten + tätä seuraavaa lentoa varten tankattu polttoaineen määrä. Tämän menetelmän tarkoituksena on rekisteröidä myös lentokoneen apuvoimalaitteen polttoaineen kulutus maan pinnalla. Tilanteissa, joissa menetelmää A ei voida käyttää, käytetään arvioitua keskimääräistä lentotuntikohtaista kulutusta per lentokonetyyppi. Vuokrakalustolla ja -ohjaamomiehistöllä (ns. wetlease) operoitujen lentojen toteutunut polttoaineen kulutus on kysytty vuokranantajalta. Jos tietoa ei ole saatu, polttoaineen kulutus on laskettu lentokonevalmistajan tai vuokraajan ilmoittamilla keskimääräisellä lentotuntipohjaisella kulutuksella per lentokonetyyppi. Tietopuutteet ja virheelliset tiedot on korvattu käyttämällä mahdollisimman hyvin vastaavia korvaavia tietoja.

Maakulkuneuvojen polttoaineenkulutusluvut on saatu yrityksen omasta polttoaineen jakeluaseman tankkaustiedoista. Eri polttoainelaatujen tiheydet on saatu polttoainemyyjiltä. Jos valmistajilta ei ole saatu poltoaineiden tietoja (biodiesel, bensiini, polttoöljy), on käytetty lähdettä UK Government Conversion Factors for greenhouse gas (GHG) reporting 2020.
Aurinkoenergiantuotantoluvut on saatu palveluntarjoajan verkkopohjaiselta raportointikanavalta.

Epäsuora energiankulutus sisältää ne yritystilat, joissa yrityksellä on omaa toimintaa. Finnairin omistamat ja vuokraamat kiinteistöt sijaitsevat pääosin Helsinki-Vantaan lentoaseman alueella. Tiedot sisältävät sähkön ja lämmityksen kulutuksen. Luvut on saatu palveluntarjoajilta ja ne perustuvat maksettuihin laskuihin. Energiankulutuslukuja ei ole saatavana Finnairin ulkomailla sijaitsevista toimistoista (jotka ovat pääasiassa myyntikonttoreita), koska niiden energiankulutus laskutetaan yleensä kiinteänä osana vuokraa. Energiantoimittajien toimittamien tietojen mukaan 20% ostetusta kaukolämmöstä ja 5% sähköstä tuotetaan uusiutuvista lähteistä.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- ► GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

302-3 Energiatehokkuus

Vuosiraportti, sivut 23–27, Muun kuin taloudellisen suorituksen taso

Lentopetrolia käsitellään tässä raportissa energiana, sillä käyttötarkoituksensa ja ympäristövaikutustensa vuoksi lentopetroli on mielekästä ymmärtää varastoituna energiana. Finnairin toimet polttoainetehokkuuden parantamiseksi painottuvat yhtiön itsensä operoimaan lentoliikenteeseen. Finnair seuraa lentojensa polttoainetehokkuutta pääasiassa hyötykuormaan suhteutettuna (RTK), joka huomioi koneen matkustajatäyttöasteen ja kuljetetun rahdin määrän sekä lähtö- ja määräasemien välisen etäisyyden.

Lentopolttoaineen kulutus	2020	2019	2018	2017
g / RTK (total, pax + rahti)	301.4	249.3	251.3	247.7
g / RPK (jyvitetty)	29.3	25.0	25.2	25.0
litraa / matkustaja / 100km (jyvitetty)	3.7	3.1	3.2	3.1

RTK = Myydyt tonnikilometrit,
RPK = Myydyt matkustajakilometrit,

Jyviteyt tehokkuusluvut on laskettu jakamalla polttoaineen kulutus kuljetettujen matkustajien ja rahdin välillä. Jyvityksessä on käytetty ICAO: n jyvitysperiaatetta.
Keskimääräiseksi matkustajan painoksi matkatavaroiden kanssa oletetaan 100 kg ja lisäksi lasketaan 50 kg matkustajien käyttöön liittyville laitteille ja infrastruktuurille (esim. istuimet, wc, keittiö ja miehistön paino). Polttoaineenkulutuksen jakautuminen matkustaja- ja rahtitoiminnan välillä saadaan tästä massasuhteesta.

302-4 Energiankulutuksen vähentäminen

Vuosiraportti, sivut 23–27, Muun kuin taloudellisen suorituksen taso

Finnair raportoi päästöjen ja energiatehokkuuden eteen tehdystä työstä yksityiskohtaisemmin CDP raportoinnin kautta. Kiinnostuneet ja CDP jäsenyyden omaavat voivat käydä tutustumassa raportiin osoitteessa https://www.cdp.net/en.

302-5 Vähennykset tuotteiden ja palveluiden energiatarpeessa

Vuosiraportti, sivu 24, polttoaineen tehokkuus -kaavio
Finnair on Aasian ja Euroopan väliseen matkustaja- ja rahtiliikenteeseen erikoistunut lentoyhtiö. Se tarjoaa myös pakettimatkoja Aurinkomatkat- ja Finnair Holidays -brändeillä. Finnairin palvelujen energiankulutuksen muuots on helpointa havaita taulukossa 302-3 esitettyjen lentopetrolin polttoaineenkulutuksen intensiteettiluvuilla.

304: Luonnon monimuotoisuus

304-2 Toiminnan, tuotteiden ja palveluiden merkittävät vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen

Finnair ottaa ympäristönäkökohdat huomioon sekä maassa että ilmassa. Ympäristökuormitusta vähentävien energiaratkaisujen lisäksi sen ympäristöpolitiikkaan sisältyy myös luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen ja sen edistäminen eli biodiversiteettiajattelu. Finnair on kartoittanut liiketoimintansa olennaisimmat ekosysteemipalvelut eli luonnon ihmiselle tarjoamat hyödyt ja toimintansa merkittävimmät vaikutukset niihin. Ekosysteemipalveluista kulttuuri- ja säätelypalvelut ovat Finnairin liiketoiminnan kannalta keskeisimmät. Kulttuuripalvelut sisältävät muun muassa turismin sekä henkiset ja esteettiset arvot. Säätelypalveluihin puolestaan lukeutuvat muun muassa ilmanlaadun ja ilmaston säätely, tautiensäätely sekä tuholaisten hallinta ja pölytys.

Finnairin ydinliiketoiminta ja keskeiset tuotealueet hyötyvät eri tavoin ekosysteemipalveluista. Kulttuuripalvelut ovat tärkeitä etenkin matkapalveluille. Finnairin matkanjärjestäjä Aurinkomatkat onkin osallistunut jo useita vuosia erilaisiin paikallisiin biodiversiteettiä ylläpitäviin hankkeisiin eri matkakohteissa. Kohdeohjelmia suunnitellessaan Aurinkomatkat arvioi tarkasti ohjelmien mahdollisia vaikutuksia ympäristöön ja luonnon monimuotoisuuteen ja on esimerkiksi lopettanut retkien järjestämiset paikkoihin missä eläimiä pidetään vankeudessa. Toiminnassa pyritään myös välttämään esimerkiksi sellaisia vierailukohteita, joissa vieraileminen voi aiheuttaa monimuotoisuudelle uhkaa tai haittaa. Asiakkaita informoidaan kohteissa oikeista toimintatavoista luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseksi.

Lentoliikennetoiminnoissaan Finnair on tukenut sekä kulttuuri- että säätelypalveluita kieltämällä uhanalaisista eläimistä tai niiden osista koostuvien metsästysmuistojen sekä testieläinten kuljetuksen rahtiverkostossaan. Lisäksi Finnair on allekirjoittanut Cambridgen herttuan United for Wildlife (UFW) Buckingham Palace -julkilausuman laittoman villieläinten salakuljetuksen estämiseksi. Allekirjoittajana yhtiö on sitoutunut lisäämään eri sidosryhmien tietoisuutta tästä aiheesta.

Biodiversiteetin merkitys Finnairin lentoliikenteessä korostuu tulevina vuosina entisestään ilmastonmuutoksen hillintätoimien vuoksi. Kun biopolttoaineet tulevaisuudessa osin korvaavat fossiiliset polttoaineet, yhtiö haluaa varmistua siitä, että sen käyttämien uusiutuvien energialähteiden raaka-aineiden alkutuotanto on vastuullista eikä heikennä ekosysteemipalveluita. Esimerkiksi biopolttoaineen valmistuksessa on varmistettava, ettei niiden käyttö johda epäsuorasti maankäytön kielteisiin muutoksiin (indirect land use change, ILUC). Tavoitteena on varmistaa, ettei ravintokasvien tuotantoon käytetyillä viljelymailla siirrytä biopolttoaineiden raaka-aineiden tuotantoon, jolloin ruoan tuotantoa varten raivattaisiin uusia alueita metsistä ja kosteikoista tai ruoantuotanto heikkenisi.

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

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- ► GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

304-3 Suojellut ja kunnostetut elinympäristöt

Vuonna 2020 Finnair aloitti yhteistyön Lumimuutos osuuskunnan ja Landscape Rewildning -ennallistamisohjelman kanssa tukemalla 26 hehtaarin suuruista pohjoisen suon ennallistamista Laineensuolta. Laineensuo on erittäin merkityksellinen biologisen monimuotoisuuden alue, jossa pesii mm. kapustarinta ja muita pohjoisia lajeja. Alue toimii myös hiilinieluna, joka lievittää ilmastonmuutosta. Hiili-inventaario arvioidaan käyttäen uusimpia kaasuanalysointitekniikoita. Ennallistaminen parantaa myös alueen järvien ja jokien vedenlaatua. Projekti on osa Finnairin työtä ymmärtää ilmastonmuutoksen hillitsemismahdollisuuksia ja biologisen monimuotoisuuden edistämistä.

305: Päästöt

305-1 Suorat (Scope 1) kasvihuonekaasujen päästöt

Vuosiraportti, sivut 23-27, Muun kuin taloudellisen suorituksen taso

Lähes kaikki Finnairin kasvihuonekaasupäästöt syntyvät lentämisestä. Lentämisestä aiheutuu pääasiassa kahdenlaisia suoria kasvihuonekaasupäästöjä: hiilidioksidia ja vesihöyryä. Vesihöyry on tärkein ilmakehässä oleva kasvihuonekaasu, mutta sitä ei yleensä tarkastella suoraan ihmisperäisenä kasvihuonekaasupäästönä, sillä ilmakehään vesihöyry tulee lähinnä luonnollisena haihtumisena. Lentoliikenne on tässä suhteessa erityisasemassa, sillä moottoreiden vesihöyry vapautuu korkealla ilmakehässä, mikä lisää ilmakehän vesipitoisuutta pilvikerroksen yläpuolella. Lentoliikenteen vesihöyrypäästöjen ja muiden kasvihuonekaasujen kuin hiilidioksidin vaikutuksia ei vielä tunneta riittävän hyvin, jotta yhtiö voisi niistä luotettavasti raportoida.

Suorat kasvihuonekaasupäästöt	2020	2019	2018	2017
Lentopolttoaine, t CO_2	1 151 299	3 566 389*	3 248 045	2 902 787
Maakalusto @ HEL, t CO_2	218	650**	755	740
Yhteensä, t CO_2	**1 151 517**	**3 567 039**	**3 248 800**	**2 903 408**

* Vuoden 2019 luku päivitetty: poistettu kestävien polttoaineiden päästöt (Sustainable aviation fuel, SAF) suorista kasvihuonekaasupäästöjen raportoinnista.
** Vuoden 2019 luku päivitetty: poistettu biodieselin päästöt suorista kasvihuonekaasupäästöjen raportoinnista.

Lentopolttoaineeseen tässä raportissa sovellettu päästökerroin on 3,15 kg CO_2/ kg (2006 IPCC Inventory Guidelines -ohjeen mukainen oletusarvo).
Polttoaineen massa on muunnettu tilavuudeksi polttoaineen toimittajien ilmoittamien tiheysarvojen perusteella. Jos tiheysarvoa ei ole ollut saatavissa, on käytetty oletusarvoa 0,80 kg/l.
Maakaluston päästöt (biodiesel, bensiini, maapolttoöljy) on laskettu käyttämällä muunnoskertoimia lähteestä: UK Government Conversion Factors for greenhouse gas (GHG) reporting 2020.

305-2 Epäsuoran energian (Scope 2) kasvihuonekaasujen päästöt

Epäsuorat kasvihuonekaasupäästöt	2020	2019	2018	2017
Kiinteistöjen sähkö, t CO_2				
markkinapohjainen	5 352	6 812*	7 270	8 225
Suomen päästökerroinpohjainen	3 031	4 322	5 018	5 722
Kiinteistöjen lämpö, t CO_2				
markkinapohjainen	3 347	4 391*	6 487	11 040
Suomen päästökerroinpohjainen	2 912	4 068	5 200	7 417
Yhteensä (markkinapohjainen), t CO_2	**8 699**	**11 203***	**13 757**	**19 265**

* Vuoden 2019 päästölukuja on muutettu vastaamaan toimittajilta saatuja päästökertoimia.

Markkinapohjaiset päästökertoimet on saatu suoraan energiayhtiöltä. Koska energiayhtiö päivittää oman vuosittaisen päästökertoimensa vasta Q1 / 2021 jälkeen, on vuoden 2019 päästökertoimia käytetty vuoden 2020 päästöjen laskennassa. Käytetyt päästökertoimet ovat: 249 kgCO_2 / MWh sähkölle ja 177 kg CO_2 / MWh lämmölle. Vastaavasti yllä olevat vuoden 2019 luvut on päivitetty edellisen vuoden raportointiin verrattuna.
Sijaintiin perustuvat päästökertoimet on saatu Motivan kautta. Vuodelle 2020 käytetyt kertoimet ovat sähkön osalta 141 kgCO_2 / MWh ja lämmön osalta 154 kgCO_2 / Mwh.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- ► GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

305-3 Muut epäsuorat (Scope 3) kasvihuonekaasujen päästöt

Muut epäsuorat kasvihuonekaasupäästöt	2020	2019	2018	2017
Polttoaineen valmistus ja kuljetus, t CO_2	248 755	770 575*	702 790*	627 200*
Liikematkustus, t CO_2	109	326	485	N/A
Yhteensä, t CO_2	248 864	770 901	703 186	627 113

* Luvut on päivitetty ja sisältävät nyt maakaluston ja kestävien polttoaineiden (Sustainable Aviation Fuels, SAF) epäsuorat päästöt.

Finnair on laskenut Scope 3 -päästönsä GHG Protokollan Corporate Value Chain (Scope 3) laskenta- ja raportointistandardin mukaisesti. Suurimmat päästöt tulevat kategoriasta 3 (muut polttoaineeseen ja energiaan liittyvät toiminnot, jotka eivät sisälly scopeen 1-2). Päästökertoimin lähde: SFS-EN 16258 -standardi (taulukko A.1), josta saatu Jet-A1:n bensiinin ja maapolttoöljyn kertoimet. Biodieselin päästökerroin (tuotannolle ja kuljetukselle) on saatu polttoaineen valmistajalta.

Finnairin työntekijöiden liikematkat tehdään pääasiassa yhtiön omilla lennoilla, joiden päästöt raportoidaan kohdassa Suorat kasvihuonekaasupäästöt (Scope 1). Muiden lentoyhtiöiden koneilla tehdyt liikematkat raportoidaan kohdassa Muut epäsuorat (Scope 3) kasvihuonekaasupäästöt. Nämä päästöt ovat arvioita, jotka on laskettu käyttämällä Finnairin polttoainekulutustietoja samasta tai samankaltaisesta (etäisyysperusteisesta) Finnairin omasta reittiverkostosta. Finnair komepensoi henkilökuntansa lentämisestä aiheutuneet liikematkustuksen päästöt täysimääräisesti (ml. Scope 1 ja 3, yhteensä vuonna 2020 353 tonnia).

305-4 Kasvihuonekaasujen päästöintensiteetti

Vuosiraportti, sivut 23–27, Muun kuin taloudellisen suorituksen taso

Finnair seuraa lentojensa polttoainetehokkuutta pääasiassa hyötykuormaan suhteutettuna (RTK), joka huomioi koneen matkustajatäyttöasteen ja kuljetetun rahdin määrän sekä lähtö- ja määräasemien välisen etäisyyden. Päästöintensiteettiluvut alla sisältävät vain suorat (Scope 1) päästöt (TTW).

Energy Intensity	2020	2019	2018	2017
g CO_2 / RTK (total pax + cargo)	949	785	792	780
g CO_2 / RPK (jyvitetty)	92	79	80	79
g CO_2 / RTKCargo (jyvitetty)	514	488	493	492

RTK = Myydyt tonnikilometrit,
RPK = Myydyt matkustajakilometrit,
PAX = Matkustaja

Jyviteyt tehokkuusluvut on laskettu jakamalla polttoaineen kulutus kuljetettujen matkustajien ja rahdin välillä. Jyvityksessä on käytetty ICAO: n jyvitysperiaatetta. Keskimääräiseksi matkustajan painoksi matkatavaroiden kanssa oletetaan 100 kg ja lisäksi lasketaan 50 kg matkustajien käyttöön liittyville laitteille ja infrastruktuurille (esim. istuimet, wc, keittiö ja miehistön paino). Polttoaineenkulutuksen jakautuminen matkustaja- ja rahtitoiminnan välillä saadaan tästä massasuhteesta.

305-5 Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen

Vuosiraportti, sivut 23–27, Muun kuin taloudellisen suorituksen taso

Finnair raportoi päästöjen ja energiatehokkuuden eteen tehdystä työstä yksityiskohtaisemmin CDP raportoinnin kautta. Kiinnostuneet ja CDP jäsenyyden omaavat voivat käydä tutustumassa raportiin osoitteessa https://www.cdp.net/en.

305-6 Otsonikerrosta heikentävien aineiden päästöt (ODS)

Lentoyhtiöt käyttävät lentokoneiden valmistajan sertifioimia turvallisia sammuttimia, jotka yleensä sisältävät haloneita. Valmistajat pyrkivät etsimään haloneja korvaavia palonestoaineita, mutta tällä hetkellä kaikesta halonien käytöstä ei voida turvallisuussyistä vielä luopua. Vuonna 2020 raportoitiin yksi halonipullon vuoto, jossa halonia 1301 pääsi ilmakehään 2,3 kg. Halonia 1301 kätetään moottotreiden sammutusjärjestelmissä .

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- ▶ GRI 300 Ympäristö
- ▶ GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

306: Jätteet

306-2 Jätteet jätelajeittain ja käsittelytavan mukaan jaoteltuna

Vuosiraportti, sivut 23–27, Muun kuin taloudellisen suorituksen taso

	2020		2019	
	Vaaralliset jätteet, kg	Ei-vaaralliset jätteet, kg	Vaaralliset jätteet, kg	Ei-vaaralliset jätteet, kg
Energiankäyttö	45,227	1,130,864	74,057	3,281,482
Kierrätys	12,113	279,515	15,134	917,232
Kompostointi	0	64,540	0	13,296
Kaatopaikka	0	0	0	0
Muut	216	0	47 034	0
Yhteensä	**57,556**	**1,474,919**	**136,225**	**4,212,010**

Jätteiden määrät on saatu palveluntarjoajan raportointikanavan kautta.

307: Määräystenmukaisuus

307-1 Ympäristölakien ja -sääntöjen rikkominen

Ei todennettuja tapauksia vuonna 2020.

400: Sosiaaliset vaikutukset

401: Työsuhteet

401-1 Uuden palkatun henkilöstön kokonaismäärä ja henkilöstön vaihtuvuus

Vuosiraportti, sivut 23–27, Muun kuin taloudellisen suorituksen taso

	alle 30 vuotiaat		30–50 vuotiaat		yli 50 vuotiaat		Yhteensä	
	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset
Uudet työntekijät	45	49	32	60	2	9	79	118
Vaihtuvuus (sisältää sekä työnantaja- että työntekijälähtöiset irtisanomiset)	154	294	199	275	97	117	450	686

Tiedot on saatu yhtiön henkilöstönhalliintajärjestelmästä.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- ▶ GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

402: Henkilöstön ja johdon väliset suhteet

402-1 Uudelleenjärjestelytilanteissa noudatettava vähimmäisilmoitusaika

Uudelleenjärjestelytilanteissa toimitaan Suomessa yhteistoimintalain mukaan. Käsiteltävästä asiasta riippuen neuvottelujen minimiaika on päivästä kuuteen viikkoon. Finnairia koskevissa työehtosopimuksissa ei ole näistä ohjeista poikkeavia määräyksiä.

403: Työterveys- ja turvallisuus

403-1 Työterveys- ja -turvallisuusjärjestelmä

Finnairilla on käyttössä sisäinen työturvallisuusjohtamisjärjestelmä, jonka kautta ylläpidetään ja järjestelmällisesti parannetaan työterveyttä ja -turvallisuutta kaikissa Finnairin yksiköissä Suomessa.

403-2 Vaarojen tunnistaminen, riskien arviointi, tapauksien tutkinta

Työhön liittyvät vaarat tunnistetaan järjestelmällisen riskinarviointiprosessin avulla. Eri toiminnoille on tehty riskiarviointeja, joita säännöllisesti tarkistetaan ja päivitetään, myös heti jos toimintaa koskee merkittävä muutos. Kaikilla työntekijöillämme on pääsy työturvallisuusraportointijärjestelmään, jonka kautta he voivat ilmoittaa tapaturmista, vaaratilanteista ja läheltä piti -tilanteista. Kaikki saadut raportit tutkitaan luottamuksellisesti, ja korjaavat sekä ennalta ehkäisevät toimet toteutetaan tapauksen uudelleen toistumisen ehkäisemiseksi. Tätä lähestymistapaa sovelletaan kaikkiin ilmoitustyyppeihin: tapaturmailmoituksiin, läheltä piti -tilanteisiin ja työturvallisuushavaintoihin.

403-3 Työterveyspalvelut

Työterveyspalvelut tekevät säännöllisesti työpaikkakartoituksia arvioidakseen toiminnan vaikutuksia työntekijöiden työterveyteen. Työntekijät, jotka altistuvat työstään terveysvaaroille, kuten melulle, kemikaaleille tai tekevät yötyötä, ovat säännöllisen terveystarkastusten piirissä. Altistustasot pyritään pitämään mahdollisimman alhaisina.

403-4 Työntekijöiden osallistuminen, kuuleminen ja viestintä työterveydestä ja -turvallisuudesta

Yhtiön työturvallisuusjohtamisjärjestelmä on kehitetty yhteistyössä työntekijöiden kanssa. Työntekijöillä on pääsy työturvallisuusraportteihin ja riskiarviointeihin. Finnairilla on säännöllisesti kokoontuvia työsuojelutoimikuntia, joissa työntekijöitä edustaa heidän itse valitsemansa työterveys- ja työturvallisuusedustajat.

403-5 Työntekijöiden työterveys- ja -turvallisuuskoulutus

Työturvallisuuden peruskoulutus on pakollista kaikille työntekijöille e-learning -koulutuksena. Lisäksi työterveys ja -turvallisuus on osa kaikkea työhön liittyvää erityiskoulutusta, työtehtävästä riippuen.

403-9 Työtapaturmat

	Työtapaturmat	Työpaikkatapaturmat	Työpaikkatapaturmataajuus *	Työmatkatapaturmat
Lentoyhtiön lentävä henkilökunta	8	4	5	4
Lentoyhtiön maahenkilökunta **	14	13	5	1
Aurinkomatkat Oy	1	0	0	1
Yhteensä	**23**	**17**	**4**	**6**

* Työpaikkatapaturmataajuudella (LTIF= Loss time injury frequency) tarkoitetaan työpaikkatapaturmien lukumäärää miljoonaa työtuntia kohden
** Lentoyhtiön maahenkilökuntaan luetaan konsernihallinto, tukipalvelut, maahenkilöstö ja operatiivinen maahenkilöstö

Tapaturmatilastojen luvut saadaan vakuutusyhtiöltä, ja ne päivittyvät takautuvasti, minkä vuoksi vuoden 2020 luvut saattavat vielä tarkentua.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- ▶ GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

403-10 Ammattitaudit

	Ammattitautitapaukset	Kuolemaan johtaneet ammattitautitapaukset
Lentoyhtiön lentävä henkilökunta	0	0
Lentoyhtiön maahenkilökunta*	0	0
Aurinkomatkat Oy	0	0
Yhteensä	**0**	**0**

* Lentoyhtiön maahenkilökuntaan luetaan konsernihallinto, tukipalvelut, maahenkilöstö ja operatiivinen maahenkilöstö

Tapaturmatilastojen luvut saadaan vakuutusyhtiöltä, ja ne päivittyvät takautuvasti, minkä vuoksi vuoden 2020 luvut saattavat vielä tarkentua.

404: Koulutus

404-1 Keskimääräiset koulutustunnit vuodessa työntekijää kohden

	Koulutustunnit ja jakauma naisten ja miesten kesken			keskimääräiset koulutustunnit			työntekijöiden määrä		
	Yhteensä, h	Naiset, %	Miehet, %	Yhteensä, h	Naiset, %	Miehet, %	Yhteensä, kpl	Naiset, kpl	Miehet, kpl
Toimistotyöntekijät	8 935	33 %	67 %	5	3	8	1 686	919	767
Matkustamohenkilökunta	75 025	81 %	19 %	30	27	48	2 534	2 240	294
Lentäjät	66 644	2 %	98 %	65	58	65	1 025	28	997
Muut työntekijät	13 294	19 %	81 %	7	3	11	1 806	813	993
Yhteensä	**163 898**						**7 051**	**4 000**	**3 051**

Koulutusluvut on ajettu Finnairin HR-tietojärjestelmästä.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- ▶ GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

404-2 Henkilöstön osaamisen kehittämisohjelmat ja muutostilanteiden tukiohjelmat

Työntekijöiden osaaminen vaikuttaa keskeisesti strategian toteutumiseen ja kriittisten osaamistarpeiden tunnistaminen itsesään on tärkeä osa yhtiön strategian toteutusta. Osaamisen strateginen kehittäminen edellyttää yhteistyötä useiden eri tahojen kanssa. Osaamisen kehittämistarpeet kartoitetaan ja kehittämisratkaisuja rakennetaan yksiköittäin, tiimeittäin ja henkilöittäin. Näistä keskustellaan henkilökunnan kanssa säännöllisesti pidettävien kehityskeskusteluiden aikana.

Henkilökunnan osaamista kehitetään hyödyntäen monenlaisia oppimisratkaisuja, muun muassa työssäoppimisen, verkko-oppimisen, työpajojen, valmennuksen (coachingin), toisten työhön tutustumisen (shadowing) ja mentoroinnin keinoin. Työssäoppimisen roolia kehittymismetodina korostetaan, sillä varsinkin digitalisaation myötä vaaditaan jatkuvaa uusiutumista, oman osaamisen tunnistamista, oppimistapojen kehittämistä sekä uusien työkalujen ja -tapojen itsenäistä harjoittelua.

Pysyviä teemoja ovat Finnairin eettisen toimintaohjeen (Code of Conduct) koulutus, työturvallisuus ja perehdytys, ilmailualan työturvallisuuden peruskurssit, esimiesten työturvallisuustietous ja työturvallisuuskorttikoulutukset. Lisäksi toteutetaan ulkoasemakoulutuksia, ensiapu- ja hätätilannekoulutuksia, perus- ja kertauskoulutuksia sekä järjestelmäkoulutuksia ja oppilaitosyhteistyötä eri oppilaitosten kanssa.
Lentävän henkilökunnan ammattitekninen koulutus tuotetaan yhteistyössä Finnair Flight Academyn kanssa, ja Finnairin tekniikka hoitaa omatoimisesti ammattiteknisen koulutuksensa. Learning & Development -tiimi puolestaan vastaa strategisesta ja yleisestä liiketoimintaosaamisen kehittämisestä.

Finnairin Ilmailuopisto on vuonna 1964 perustettu Finnairin ammatillinen erikoisoppilaitos, joka toimii ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain (631/1998) mukaisena erikoisoppilaitoksena. Sen tehtävänä on järjestää ammattitutkintoon ja erikoisammattitutkintoon valmistavaa ammatillista lisäkoulutusta sekä muuta Finnairin ja sen tytäryhtiöiden toiminnan harjoittamiseksi tarvittavaa ammatillista lisäkoulutusta (Ammatillisen lisäkoulutuksen järjestämislupa Dnro 551/530/2006, 13.12.2006). Yksityisesti omistettuna oppilaitoksena Ilmailuopisto rahoittaa toimintansa valtionapukäytäntöjen mukaisesti, ja se on Elinkeinoelämän oppilaitokset Elo ry:n jäsen.

404-3 Säännöllisten suoritusarviointien ja kehityskeskustelujen piirissä olevan henkilöstön osuus

Kehitys- ja urakeskustelut kattavat koko Finnairin henkilöstön. My Journey -kehityskeskustelumalli on johtamisen työväline, jonka puolivuosittaiset keskustelut ohjaavat tavoitteiden asettamista ja saavuttamista, suoriutumisen ja johtamisen arviointia sekä työssä kehittymistä.

405: Monimuotoisuus ja yhtäläiset mahdollisuudet

405-1 Hallintoelinten ja henkilöstön monimuotoisuus

Vuosiraportti, sivut 23–27, Muun kuin taloudellisen suorituksen taso

406: Syrjinnän kielto

Disclosure 406-1 Syrjintätapaukset ja korjaavat toimenpiteet

Vuonna 2020 Finnair Ethics Helpline -palvelun kautta, johon sekä sisäiset että ulkoiset sidosryhmät pääsevät raportoimaan, ei ilmoitettu yhtään poikkeamaa, eikä yrityksessä ollut käynnissä yhtään merkittävää tutkimusta syrjäytymisen osalta.

407: Järjestäytymis- ja työehtosopimusoikeudet

Disclosure 407-1 Toiminnot ja toimittajat, joiden kohdalla järjestäytymisvapaus ja kollektiivinen neuvotteluoikeus voivat olla uhattuna

Vuoden 2020 aikana arvioitiin, että Finnairin toiminta ei aiheuttanut riskiä työntekijöiden yhdistymisvapaudelle tai työehtosopimusneuvotteluille.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- ▶ GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

408: Lapsityövoima

Disclosure 408-1 Toiminnot ja toimittajat, joiden kohdalla lapsityövoiman käytön riski on merkittävä

Toimitusketjun vastuullisuus on erittäin tärkeää lentoyhtiön toiminnassa, sillä Finnair käyttää enenevässä määrin kumppaneita ja palveluntarjoajia kansainvälisen reittiverkostonsa laajentuessa. YK:n Global Compact -aloitteen mukaisesti Finnair pyrkii sekä omassa toiminnassaan että toimintaketjussaan ehkäisemään ihmisoikeusrikkomuksia ja lapsityövoiman tai pakkotyön käyttöä.

Suoraan lentotoimintaan liittyvä toimitusketjumme toimii ilmailualan säädösten mukaan, ja näitä toimittajia valvotaan tiukasti. Kansainväliset lentoturvallisuusmääräykset edellyttävät, että kaikki lentoaseman työntekijät tulee olla rekisteröity ja heidän tulee aina kantaa virallista henkilökorttia mukanaan. Tämä luo pohjan sille, että Finnairin omaan toimintaan ei suoraan liity merkittävää riskiä lasten oikeuksille.

Toimitusketjuun ja ulkoistettuihin toimintoihin voi kuitenkin liittyä epäsuoria riskejä ja seurauksia. Ilmailusäännöt edellyttävät, että tarkastamme lentokoneiden komponenttien toimittajat ja huoltotilat itse. Näissä tarkastuksissa emme ole havainneet lapsityövoiman käyttöä. Toimitusketjumme ulotuu myös sellaisiin Aasian maihin, joissa paikallisia lakeja ei ehkä ole olemassa lasten oikeuksien suojaamiseksi, joten täyttä varmuutta toimitusketjun puhtaudesta ei ole takuuta.

Vuoden 2020 aikana ei ilmoitettu lapsityövoiman tapauksista, eikä yrityksessä ollut käynnissä tutkimuksia.

414: Toimittajien sosiaalisen vastuun arviointi

414-1 uudet toimittajat, jotka arvioitiin sosiaalisten kritterien kautta
414-2 Negatiiviset sosiaaliset vaikutukset toimitusketjussa ja toteutetut toimenpiteet

Vuoden 2020 aikana Finnair lopetti Sedexin käytön toimittajien sosiaalisten kriteerien arvioinnissa. Yhtiö kehittää nyt uusia prosesseja ja ohjeita parantaakseen jatkuvasti toimitusketjun kestävyyttä ja sääntöjenvastaisuuksien käsittelyä. Yhtiö pyrkii jatkuvasti kehittämään käytäntöjä negatiivisten kestävyysvaikutusten lieventämiseksi ja vastuullisen hankinnan kannustamiseksi.

415: : Yhteiskunnallinen vaikuttaminen

415-1 Poliittiset tuet

Finnair ei tue mitään poliittista puoluetta tai henkilöitä.

416: Asiakkaiden terveys ja turvallisuus

416-1 Tuotteiden ja palveluiden terveys- ja turvallisuusvaikutusten arviointi

Vastuullisuusliite, kapple 103 - Asiakaskokemus

Koronavirukseen liittyen yhtiö on arvioinut matkustamisen terveysturvallisuutta jatkuvasti vuonna 2020. Turvalliseen matkustamiseen liittyvää ohjeistusta on saatavilla yhtiön nettisivuilta osoittesta: https://www.finnair.com/fi-fi/turvallinen-matkustaminen-koronavirusaikana

Blue Wings: koronavirus ja lentäminen (https://www.finnair.com/fi-fi/bluewings/matkalla/koronavirus-ja-lent%C3%A4minen---mit%C3%A4-sanoo-l%C3%A4%C3%A4ketieteen-asiantuntija--2113544)

416-2 Tuotteiden ja palvelujen terveys- ja turvallisuusvaikutuksiin liittyvät rikkomukset

Vuonna 2020 ei todennettuja tapauksia.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- ▶ GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

GRI-raportti

417: Markkinointi ja tuotemerkinnät
417-3 Markkinointiviestintään liittyvien säädösten ja periaatteiden rikkomukset
Vuonna 2020 ei todennettuja tapauksia.
418: Asiakkaiden yksityisyys
418-1 Valitukset asiakkaan yksityisyyden loukkauksista ja asiakastietojen menetyksistä
Vuonna 2020 ei todennettuja tapauksia.
419: Sosioekonominen määräystenmukaisuus
419-1 Lakien ja säännösten rikkomukset sosiaali- ja talousasioissa
Vuonna 2020 ei todennettuja tapauksia.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

Käännös englanninkielisestä tekstistä (alkuperäinen)

Finnair Oyj:n johdolle

Olemme Finnair Oyj:n johdon (jäljempänä myös Yhtiö) pyynnöstä suorittaneet rajoitetun varmuuden antavan toimeksiannon, jonka kohteena ovat olleet Finnair Oyj:n 2020 vuosiraportin vastuullisuusliitteessä esitetyt tietyt ympäristövastuun tunnusluvut (jäljempänä tietyt ympäristövastuutiedot) raportointikaudelta 1.1.–31.12.2020.

Tietyt ympäristövastuutiedot sisältävät seuraavat indikaattorit:

1. Kaikkien Finnairin radiokutsulla lennettyjen lentojen polttoaineen kulutus.
2. Finnairin maakaluston polttoaineen kulutus.
3. Finnairin aurinkoenergia.
4. Finnair Oyj:n kiinteistöjen sähkön- ja lämmönkulutus.
5. Kohdassa 1, 2 ja 3 mainituista kulutuksista aiheutuvat CO_2-päästöt (Scope 1).
6. Kohdassa 4 mainituista kulutuksista aiheutuvat CO_2-päästöt (Scope 2).
7. CO_2-päästöt Scope 3 kategoriassa 3 (Fuel- and energy-related activities) ja kategoriassa 6 (Business travel).

Johdon vastuu

Finnair Oyj:n johto vastaa tiettyjen ympäristövastuutietojen laatimisesta raportointikriteeristön mukaisesti:

Yllä mainitut kohdat 1–6:

- Yhtiön omat raportointiohjeet (kuvattu Finnair Oyj:n 2020 vuosiraportin vastuullisuusliitteessä).
- The Greenhouse Gas Protocol: A Corporate Accounting and Reporting Standard.

Yllä mainittu kohta 7:

- The Greenhouse Gas Protocol: Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard
- Yhtiön omat raportointiohjeet (kuvattu Finnair Oyj:n 2020 vuosiraportin vastuullisuusliitteessä).

Finnair Oyj:n johto vastaa myös sellaisen sisäisen valvonnan järjestämisestä, jonka johto katsoo tarpeelliseksi, jotta on mahdollista laatia tietyt ympäristövastuutiedot, joissa ei ole väärinkäytöksistä tai virheistä johtuvaa olennaista virheellisyyttä.

Varmentajan riippumattomuus ja laadunvalvonta

Olemme noudattaneet IESBA:n (the International Ethics Standards Board for Accountants) antamien Eettisten sääntöjen tilintarkastusammattilaisille mukaisia riippumattomuusvaatimuksia ja muita eettisiä vaatimuksia. Näiden sääntöjen pohjana olevat perusperiaatteet ovat rehellisyys, objektiivisuus, ammatillinen pätevyys ja huolellisuus, salassapitovelvollisuus ja ammatillinen käyttäytyminen.

PricewaterhouseCoopers Oy soveltaa kansainvälistä laadunvalvontastandardia ISQC1 ja näin ollen ylläpitää kattavaa laadunvalvontajärjestelmää. Siihen kuuluu dokumentoituja toimintaperiaatteita ja menettelytapoja, jotka koskevat eettisten vaatimusten, ammatillisten standardien sekä sovellettavien säädöksiin ja määräyksiin perustuvien vaatimusten noudattamista.

Varmentajan velvollisuudet

Meidän velvollisuutenamme on esittää suorittamiemme toimenpiteiden ja hankkimamme evidenssin perusteella tietyistä ympäristövastuutiedoista rajoitetun varmuuden antava johtopäätös. Tämä varmennusraportti on laadittu toimeksiantomme ehtojen mukaisesti. Vastaamme työstämme, varmennusraportista ja esittämistämme johtopäätöksistä vain Finnair Oyj:lle, emme kolmansille osapuolille.

Olemme suorittaneet rajoitetun varmuuden antavan toimeksiannon kansainvälisen varmennustoimeksiantostandardin (ISAE) 3410 ”Kasvihuonekaasuraportteja koskevat varmennustoimeksiannot” mukaisesti. Kyseinen standardi edellyttää, että suunnittelemme ja suoritamme toimeksiannon hankkiaksemme rajoitetun varmuuden siitä, onko tietyissä ympäristövastuutiedoissa olennaista virheellisyyttä.

VASTUULLISUUDEN RAPORTOINTIPERIAATTEET

GLOBAL COMPACT COMMUNICATION ON PROGRESS (CoP) -RAPORTTI

GRI-RAPORTTI
- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

RIIPPUMATTOMAN VARMENTAJAN VARMENNUSRAPORTTI

Rajoitetun varmuuden antavassa toimeksiannossa evidenssin hankkimistoimenpiteet ovat rajoitetumpia kuin kohtuullisen varmuuden antavassa toimeksiannossa, minkä vuoksi siinä saadaan vähemmän varmuutta kuin kohtuullisen varmuuden antavassa toimeksiannossa. Varmennustoimeksiantoon kuuluu toimenpiteitä evidenssin hankkimiseksi tiettyihin ympäristövastuutietoihin sisältyvistä luvuista ja siinä esitettävistä muista tiedoista. Toimenpiteiden valinta perustuu varmentajan harkintaan ja arvioihin riskeistä, että tietyissä ympäristövastuutiedoissa on olennainen virheellisyys.

Olemme toteuttaneet muun muassa seuraavat toimenpiteet:

- Vierailleet virtuaalisesti Yhtiön pääkonttorissa Suomessa.
- Haastatelleet tiettyjen ympäristövastuutietojen keruusta ja raportoinnista vastaavia henkilöitä.
- Arvioineet, miten Finnair Oyj:n työntekijät soveltavat Yhtiön raportointiohjeita ja menettelytapoja.
- Testanneet tietojen oikeellisuutta ja täydellisyyttä alkuperäisistä dokumenteista ja järjestelmistä otospohjaisesti.
- Testanneet tietojen yhdistelyä ja suorittaneet uudelleenlaskentaa otospohjaisesti.

Rajoitetun varmuuden antava johtopäätös

Suorittamiemme toimenpiteiden ja hankkimamme evidenssin perusteella tietoomme ei ole tullut mitään, mikä antaisi meille syyn uskoa, ettei Finnair Oyj:n tiettyjä ympäristövastuutietoja 31.12.2020 päättyneeltä raportointikaudelta ole kaikilta olennaisilta osiltaan laadittu asianmukaisesti raportointikriteeristön perusteella.

Varmennusraporttiamme luettaessa on otettava huomioon vastuullisuustietojen tarkkuutta ja täydellisyyttä koskevat luontaiset rajoitteet.

Helsinki, 16. päivänä helmikuuta 2021

PricewaterhouseCoopers Oy

Tiina Puukkoniemi
Authorised Public Accountant (KHT)

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/mpm)

company.finnair.com
investors.finnair.com

www.facebook.com/finnair
www.facebook.com/finnairsuomi

www.twitter.com/Finnair
www.twitter.com/FinnairSuomi

https://blog.finnair.com/en/
https://blog.finnair.com/

www.instagram.com/feelfinnair/