oneworld

FINNAIR

Vuosikertomus 2021

Sisältö

3 Katsaus vuoteen 2021

5 Hallituksen toimintakertomus

44 Tilinpäätös

96 Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä

116 Palkitsemisraportti

121 Vastuullisuusliite

Katsaus vuoteen 2021

Vuonna 2021 otimme ensiaskeleet Finnairin toipumisessa pandemiasta. Kuljetimme vuoden aikana 2,9 miljoonaa matkustajaa. Liikevaihto kasvoi hieman vuodesta 2020 ja oli 838,4 miljoonaa euroa, edelleen alle 30 prosenttia vuoden 2019 liikevaihdon tasosta. Tilikauden vertailukelpoinen liiketulos pysyi vahvasti tappiollisena ollen -469,9 miljoonaa euroa.

Lentoliikenteen asteittainen elpyminen käynnistyi vuoden 2021 jälkimmäisellä puoliskolla parantuneen rokotekattavuuden ja matkustusrajoitusten osittaisen purun myötä. Patoutunut kysyntä näkyi nousevina matkustajamäärinä sekä varaustilanteen vahvistumisena loppukesästä alkaen, ja Yhdysvaltojen, Thaimaan, Singaporen sekä Intian avautumisen myötä myös kaukoliikenteen matkustajamäärien elpyminen saattoi alkaa. Merkittävänä päänavauksena aloitimme suorat lennot Thaimaahan ja Yhdysvaltoihin Tukholman Arlandasta. Viimeisen vuosineljänneksen lopulla omikronmuunnoksen vaikutukset alkoivat kuitenkin näkyä kysynnässä, koska joulukuussa monet maat tiukensivat uudelleen matkustusrajoituksiaan.

Maailmanlaajuisten toimitusketjuhaasteiden takia rahtikysyntä oli poikkeuksellisen vahvaa koko vuoden, ja rahti muodosti 40 prosenttia Finnairin liikevaihdosta.

Jatkoimme vuoden aikana kattavia rahoitustoimenpiteitä. Allekirjoitimme vuoden alkupuolella Suomen valtion kanssa sopimuksen 400 miljoonan euron hybridilainajärjestelystä. Tämä limiitti on edelleen nostamaton, mutta sillä tulee olemaan Finnairin taseasemaa vakauttava vaikutus. Toteutimme lisäksi neljä A350-lentokonetta kattaneen, yli 400 miljoonan Yhdysvaltain dollarin myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn ja laskimme liikkeelle 400 miljoonan euron joukkovelkakirjalainan. Pandemian aikana Finnair on hankkinut jo noin 3 miljardia euroa uutta rahoitusta. Johdon ja hallituksen lämpimät kiitokset luottamuksesta sekä valtio-omistajallemme että muille yhtiöömme sijoittaneille. Teitä oli vuoden 2021 lopussa noin 116 000 eli yli 35 prosenttia enemmän kuin vuotta aiemmin.

Kustannussäästöohjelmamme eteni suotuisasti. Saavutimme vuoden 2019 volyymeihin perustuneen 200 miljoonan euron pysyvien, vuosittaisten kustannussäästöjen tavoitteemme, ja kustannussäästöt pienensivät tappiotamme jo vuodelta 2021. Täysimääräisinä nämä säästöt vaikuttavat kuluvan vuoden aikana. Tavoitteen saavuttamisesta huolimatta tulemme strategiamme mukaisesti jatkamaan kustannussäästötyötämme jatkuvan parantamisen ja tehostamisen kautta.

Esittelimme katsauskauden jälkeen uuden kaukoliikenteen matkustuskokemuksen, jossa kaikkien laajarunkokoneidemme matkustamoja uusitaan niin business- kuin economy-luokassa ja lisäksi niihin tuodaan uusi premium economy -matkustusluokka. Investoimme tähän vuosia suunniteltuun ja kilpailukykymme takaavaan uudistukseen noin 200 miljoonaa euroa. Yhdessä Helsinki-Vantaan terminaalilaajennuksen kanssa uudistuksemme mahdollistaa aiempaa modernimman ja laadukkaamman tuotteen tarjoamisen asiakkaillemme.

Koko vuoden nettosuositteluindeksi pysyi korkealla tasolla ja oli 38. Finnair valittiin jo yhdennentoista peräkkäisen kerran Skytraxin asiakastutkimuksessa Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi, mistä olemme kiitollisia asiakkaillemme. Lentoliikenteen ylösajo pitkän matalan liikenteen kauden jälkeen toi kuitenkin mukanaan toiminnallisia haasteita,

joita omikronmuunnoksen ennakoimattomat vaikutukset edelleen lisäsivät vuoden lopussa. Tämä näkyi lentojen heikentyneenä täsmällisyytenä ja asiakaspalvelukanavien ruuhkautumisena, kun monet asiakkaat muuttivat varauksiaan. Korkealaatuisen asiakaspalvelun ja täsmällisyyden varmistaminen on alkavan vuoden erityinen painopiste ja olennainen osa Finnairin toipumista pandemiasta.

Edistimme vuoden aikana vastuullisuus-tavoitteitamme. Liityimme mukaan oneworld-allianssin uusiutuvan polttoaineen yhteisostosopimukseen. Purimme ja kierrätimme yhden laivastomme vanhimmista A319-koneista, mikä toi työtä Finnairin tekniikan henkilöstölle vähäisen liikenteen aikana ja antoi arvokasta tietoa koneiden kierrätysmahdollisuuksista: noin 99 prosenttia koneen materiaaleista pystyttiin hyödyntämään. Jatkoimme myös koneidemme painon vähentämisen ja polttoainetehokkuuden kasvattamisen ohjelmaamme tuloksekkaasti. Sosiaalisen vastuun toimiin kuului muun muassa uudelleentyöllistymistuki vuonna 2020 irtisanotuille sekä pitkään lomautettuna olleiden työntekijöiden hyvinvoinnin tukeminen.

Omikron-aallon taituttua pandemiassa siirrytään endeemiseen vaiheeseen. Varaudumme kesän 2022 liikenteeseen ja uusien Dallasin, Seattlen, Busanin ja Tokion Hanedan-kentän kaukoreittien avauksiin. Arvioimme, että tulevan kesän myötä olemme Kiinaa ja Hongkongia lukuun ottamatta lähempänä normaalia toimintaympäristöä.

Pitkään jatkunut pandemiatilanne ja toimintaympäristön nopeat muutokset kuormittivat rajusti henkilöstöämme. Vaikka olen kiitollinen, että olemme pystyneet tarjoamaan heille terveysturvallisen työskentely-ympäristön, olemme kuitenkin joutuneet jatkamaan valitettavia lomautuksia, koska työtä ei ole edelleenkään riittänyt kaikille. Tahdon osoittaa erityiskiitokseni kaikille heille sitoutumisesta ja korkealuokkaisen asiakaspalvelukokemuksen tarjoamisesta näissä vaikeissa olosuhteissa. Uskon, että alkaneena vuonna toimintaympäristö on myös henkilöstölle myönteisempi, kun etenemme merkittävästi pandemiasta palautumisessa.

Topi Manner,
Toimitusjohtaja

Hallituksen toimintakertomus

6 Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
10 Taloudellinen kehitys vuonna 2021
14 Rahoitusasema ja investoinnit
17 Laivasto
18 Strategian toteutus
20 Taloudellinen kehitys 2017–2021
21 Muu kuin taloudellinen kehitys vuonna 2021
28 Muutokset yhtiön johdossa
29 Osakkeet ja osakkeenomistajat
32 Riskienhallinta
34 Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
36 Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
38 Tulevaisuuden näkymät
39 Vaihtoehtoiset tunnusluvut
41 Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
43 Muut tunnusluvut

Hallituksen toimintakertomus

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö

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

Finnair Plus -kanta-asiakasohjelma kannustaa asiakkaita sitoutumaan yhtiöön sekä tuottaa arvokasta asiakastietoa. Se on yli 3,5 miljoonalla jäsenellään yksi Suomen suurimmista. Jäsenmäärä on kasvanut vuodesta 2017 alkaen yli 50 prosenttia ja kasvu jatkui myös katsauskaudella huolimatta operatiivisesti sekä markkinaympäristöltään haastavasta vuodesta. Ohjelmassa on tällä hetkellä noin 150 yhteistyökumppania.

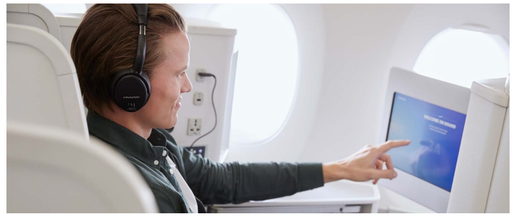
Finnairin liiketoimintaan vaikuttavat *vieressä listatut megatrendit*. Ne tarjoavat lukuisia uusia mahdollisuuksia, mutta myös lisäävät uusia vaatimuksia liiketoiminnan harjoittamiselle.

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

Finnairin liiketoimintaan vaikuttavat megatrendit

Vastuullisuuden kasvava merkitys

Kaupungistuminen



Teknologinen kehitys, verkkoyhteyksien merkityksen kasvu ja digitalisaatio

Taloudellisen ja poliittisen painopisteen siirtyminen Yhdysvalloista ja Euroopasta Aasian kasvutalouksiin

Lue lisää Finnairin verkkosivuilta.

Ulkoisista tekijöistä COVID-19-pandemia vaikutti edelleen merkittävällä tavalla Finnairin liiketoimintaan vuonna 2021. Vaikka rokotukset virusta vastaan aloitettiin vuoden 2021 alussa, useat maat jatkoivat voimakkaita matkustusrajoituksiaan. Yhtiö jatkoi toimintansa sopeuttamista, ja suuri osa henkilöstöstä oli lomautettuna pitkin vuotta. Myös muita merkittäviä volyymisidonnaisia sekä pysyviä kustannussopeutustoimia jatkettiin rajallisista operaatiosta aiheutuneiden tappioiden minimoimiseksi ja sen varmistamiseksi, että yhtiö on kilpailukykyinen ja toimii terveeltä pohjalta, kun matkustus alkoi vähitellen elpyä vuoden 2021 toisella puoliskolla.

Finnair jatkoi vuoden aikana kattavia rahoitustoimiaan, joihin kuuluivat muun muassa Suomen valtion kanssa allekirjoitettu 400 miljoonan euron vakuudeton ja tällä hetkellä nostamaton hybridilainajärjestely, 400 miljoonan euron uusi, vakuudeton joukkovelkakirjalaina, jolla uudelleenrahoitettiin vanha 200 miljoonan euron vastaava laina, sekä neljä A350-lentokonetta kattanut myynti ja takaisinvuokraus -järjestely, joka johti yli 400 miljoonan Yhdysvaltain dollarin positiiviseen kassavaikutukseen. Finnair saavutti lisäksi tavoittelemansa noin 200 miljoonan euron pysyvät kustannussäästöt, jotka vaikuttavat täysimääräisinä vuoden 2022 alusta vuoden 2019 operatiivisilla volyymeillä laskettuna. Myös tämän tavoitteen saavutettuaan yhtiö tulee jatkamaan kustannussäästötyötään jatkuvan parantamisen ja tehostamisen kautta.

Nykyisissä kolmessa ennusteskenaariossa vuoden 2022 kysynnän ja liikevaihdon arvioidaan kehittyvän jonkin verran vuoden 2020 tilinpäätöksen yhteydessä arvioitua hitaammin johtuen pääasiassa pitkittyneen COVID-19-pandemian vaikutuksista matkustusrajoituksiin. Yhtiö arvioi kuitenkin edelleen, että vuoden 2019 kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna saavutetaan perusskenaarion mukaan vuonna 2023.

Toimintaympäristö vuonna 2021

COVID-19-pandemia vaikutti merkittävällä tavalla koko globaaliin lentotoimialaan myös vuonna 2021. Vaikka parantunut rokotekattavuus mahdollisti loppukesästä alkaen liikenteen vaiheittaisen lisäämisen ja lievemmin rajoitetun matkustuksen Eurooppaan ja loppuvuodesta esimerkiksi Yhdysvaltoihin, Thaimaahan, Singaporeen ja Intiaan, myös Finnair oli pakotettu rajoittamaan kapasiteettiaan ja verkostoaan matkustusrajoitusten ja kysynnän puutteen takia. Koko vuoden tarjotuilla henkilökilometreillä mitattu kapasiteetti jäi hieman vuodesta 2020.

Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna laski 14,5 prosenttia (-68,7) verrattuna vuoteen 2020, koska pandemian vaikutukset näkyivät vertailukaudella vasta ensimmäisen vuosineljänneksen lopulta alkaen. Varsinkin alkuvuonna 2021 kysyntä oli heikkoa Euroopan- ja kotimaanreiteillä COVID-19-liitännäisten tiukkojen matkustusrajoitusten vuoksi, vaikka tilanne parani loppukesästä alkaen rokotekattavuuden kasvaessa. Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välisten suorien reittien markkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna laski 34,8 prosenttia (-70,5) vuodesta 2020, vaikka matkustus Aasiaan avautui osittain vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä. Kysyntä Euroopan- ja Finnairin Aasian-kohteiden välillä pysyi katsauskaudella heikkona samojen syiden takia kuin Euroopan-liikenteessäkin.

Finnair tekee tiiviimpää yhteistyötä muutamien oneworld-kumppaniensa kanssa osallistumalla Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivaan Siberian Joint Business (SJB) -yhteishankkeeseen sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivaan Atlantic Joint Business (AJB) -yhteishankkeeseen. Näiden poikkeuksellisten olosuhteiden vallitessa Finnair työskenteli yhdessä yhteishankekumppaneidensa kanssa varmistaakseen, että tehokkuutta tuottavat ja asiakkaita hyödyttävät yhteishankkeet jatkuivat normaalisti merkittävästi alentuneesta kapasiteetista ja liikevaihdosta huolimatta vuonna

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 LUONNON-KATASTROFIT, PANDEMIAT JA MUUT ULKOISET SHOKIT

"Finnairin rahtiliikevaihto nousi koko vuoden aikana selvästi vertailukaudesta ja jopa vuodesta 2019."

2021. Finnair aloitti myös yhteishankkeensa Juneyao Airlinesin kanssa heinäkuun alussa mahdollistaen kaupallisen yhteistyön Helsingin ja Shanghain välisellä reitillä sekä Euroopan ja Manner-Kiinan kohteissa. Hankkeella Finnair vahvistaa sitoutumistaan Kiinaan yhtenä strategisesti merkittävänä markkinana.

Aurinkomatkojen ulkomaan matkapakettien tarjonta oli koronavaikutusten takia keskeytyneenä koko ensimmäisen vuosipuoliskon, joten matkapaketteja järjestettiin tuolloin vain kotimaankohteisiin, joita alettiin tarjota uutuutena syksyllä 2020. Ulkomaan matkapakettien tarjonta käynnistyi lähes vuoden tauon jälkeen kolmannella vuosineljänneksellä, jolloin kohteet painottuivat Välimeren alueeseen ja viimeisellä vuosineljänneksellä mukaan valikoimiin tulivat muun muassa Kanariansaarten, Arabiemiraattien sekä Thaimaan kohteet matkustuksen avauduttua. Myös toisella vuosipuoliskolla jatkettiin kotimaankohteiden tarjontaa. Vaikka ulkomaan matkapakettien kysyntä vahvistui toisella vuosipuoliskolla painottuen selvästi talvikauteen 2021–2022 sekä kesään 2022, sitä heikensi vuoden lopun omikronmuunnoksen vaikutukset ja niitä seuranneet uudet matkustusrajoitukset. Talvikauden 2022–2023 kysyntä on kuitenkin hyvällä tasolla, mikä viittaa kuluttajien luottamukseen sekä patoutuneeseen kysyntään.

COVID-19 vaikutti myös globaaleihin rahtimarkkinoihin vuonna 2021, koska matkustajareittiliikenteen kapasiteetti (joka mahdollistaa myös rahdin kuljettamisen) pysyi pandemiaa edeltävää aikaa matalammalla tasolla. Pandemiasta aiheutuneet toimitusketjuongelmat sekä rahtikapasiteetin puute ja niitä seuranneet toimitusviivästykset kuitenkin hyödyttivät lentorahtia johtaen poikkeuksellisen vahvaan lentorahdin kysyntään ja huomattavasti kohonneisiin markkinahintoihin. Poikkeuksellinen kysyntätilanne ylläpiti markkinaa pelkkää rahtia kuljettaneille lennoille Aasiaan ja Pohjois-Amerikkaan. Myös matkustajia ja rahtia kuljettaneita kaukolentoja pystyttiin lisäämään matalasta matkustajakäyttöasteesta huolimatta. Finnairin rahtiliikevaihto nousi koko vuoden aikana selvästi vertailukaudesta ja jopa vuodesta 2019. Lisäksi rahtiliikenteen kokonaiskäyttöaste parani merkittävästi vuoden takaisesta. Finnair arvioi, että samanlainen trendi jatkuu rahdin kysynnän osalta ainakin vuoden 2022 ensimmäisellä puoliskolla.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 3,4 prosenttia vertailukaudesta. Lentopetrolin dollarihinta vuonna 2021 oli 69,2 prosenttia korkeampi kuin vuotta aiemmin.

Pääomat

Inhimillinen
- Osaava henkilöstö

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

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

Taloudellinen ja aineellinen
- Oikaistu korollinen velka 2 796,6 milj. €
- Oma pääoma 475,7 milj. €
- 84 koneen moderni ja tehokas laivasto
- COOL Nordic Cargo -rahtiterminaali
- Huoltokiinteistöt
- Catering-kiinteistöt
- Helsinki Hub

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

→

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, kv-kauppa ja ulkomaiset investoinnit)
- Etsiä uusia ratkaisuja perinteisen liiketoiminta-mallimme ulkopuolelta tukemaan toimintamme ydintä
- Tuottaa lisäarvoa osakkeenomistajiemme sijoituksille
- Kasvava brändiarvo

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

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

Taloudellinen kehitys vuonna 2021

Liikevaihto

Finnairin liikevaihto nousi hieman vuotta aiemmasta rahdin ennätysvuoden ansiosta.

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) nousi 8,2 prosenttia ja oli 6,93 senttiä (6,41). Positiiviseen RASK-kehitykseen vaikutti COVID-19-liitännäinen tarjottujen henkilökilometrien lasku vertailukaudesta. Samanaikaisesti erinomaisesti suoriutunut rahti, jonka pelkkää rahtia kuljettaneet lennot eivät kerrytä tarjottuja henkilökilometrejä, korostui nostaen yksikkötuottoa.

Matkustajatuotot

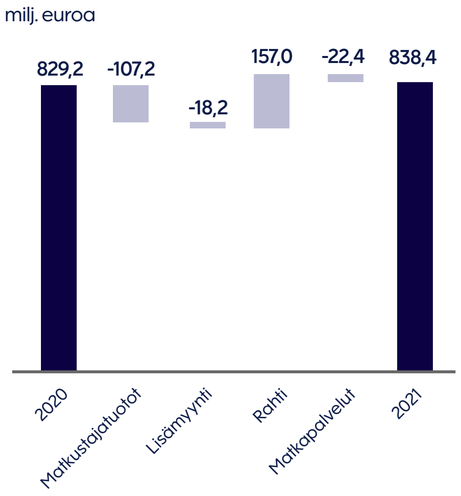
COVID-19-pandemialla ja tiukoilla matkustusrajoituksilla oli merkittävä negatiivinen vaikutus lähes kaikkiin vuoden 2021 matkustajaliikennelukuihin. Koska pandemia alkoi vaikuttaa merkittävämmin vasta vertailukauden ensimmäisen vuosineljänneksen loppupuolella, matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna laskivat 20,3 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna laski 6,5 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä laski 18,2 prosenttia ollen 2 852 300 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna laski 36,5 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 20,2 prosenttiyksikköä 42,8 prosenttiin.

Aasian-liikenteessä operoitiin vain rajallinen määrä matkustajareittilentoja vuonna 2021, vaikka viimeisellä neljänneksellä matkustus esimerkiksi Thaimaahan, Singaporeen ja Intiaan avautui, mikä näkyi myös lentomäärissä näihin kohteisiin. Tarjotut henkilökilometrit laskivat 27,5 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit laskivat Aasian-

Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	2021	2020	Muutos %
Matkustajatuotot	**420,8**	528,1	-20,3
Lisämyynti	**44,1**	62,3	-29,2
Rahti	**334,7**	177,7	88,3
Matkapalvelut	**38,7**	61,1	-36,7
Yhteensä	**838,4**	829,2	1,1

Liikevaihdon kehitys tuotteittain



liikenteessä 75,1 prosenttia, ja matkustajakäyttöaste laski 40,9 prosenttiyksikköä 21,4 prosenttiin. Heikkoa matkustajakäyttöastetta ja siitä aiheutuneita matalia matkustajatuottoja tukivat kuitenkin lentojen kannattavuutta parantaneet rahtioperaatiot ja niiden korkea käyttöaste.

Vaikka ensimmäiset matkustajareittilennot kesäkuun 2020 jälkeen operoitiin vasta maaliskuussa ja ainoastaan New Yorkin -reitillä, Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti nousi 168,9 prosenttia vertailukaudesta. Kasvu selittyi kesäkuussa käynnistetyillä Chicagon- ja Los Angelesin -reiteillä, talvikaudeksi avatulla Miamin-reitillä sekä toisaalta matkustuksen avautumisella Suomesta ja Ruotsista Yhdysvaltoihin viimeisellä vuosineljänneksellä, jolloin Finnair avasi suorat lennot myös Tukholmasta Miamiin, Los Angelesiin ja New Yorkiin. Myydyt henkilökilometrit nousivat 8,7 prosenttia. Toisaalta matkustajakäyttöaste laski 45,4 prosenttiyksikköä 30,8 prosenttiin, mikä johti mataliin matkustajatuottoihin. Vahvat rahtioperaatiot tukivat kuitenkin myös Pohjois-Amerikan-liikennettä.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti laski 8,2 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit laskivat 2,8 prosenttia, mutta matkustajakäyttöaste nousi 3,7 prosenttiyksikköä 65,7 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti laski 19,2 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit laskivat 11,4 prosenttia. Matkustajakäyttöaste kuitenkin nousi 5,8 prosenttiyksikköä 66,0 prosenttiin.

Lisämyynti

Lisämyynti, joka muodostuu muun muassa erilaisista palvelumaksuista ja lentokoneessa tapahtuvasta myynnistä, laski 29,2 prosenttia COVID-19-vaikutusten vuoksi. Lisämatkatavarat ja pluspisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

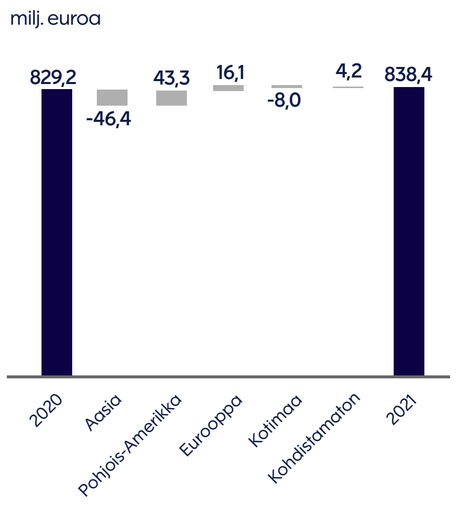
Rahti

COVID-19 näkyi myös Finnairin rahtivolyymien kehityksessä koko vuonna 2021, koska reittilentoja operoitiin rajallisesti, vaikka tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit nousivatkin 16,9 prosenttia ja myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit 47,0 prosenttia vertailukaudesta. Tarjotut rahtitonnikilometrit nousivat 36,5 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit 58,9 prosenttia, sillä ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita Finnair lensi pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Finnair pystyi lisäämään myös Aasian- ja Pohjois-Amerikan-matkustajareittilentoja, joissa kuljetettiin korkeilla käyttöasteilla rahtia, vaikka niiden matkustajakäyttöaste oli matala. Tämän vuoksi rahtiliikevaihto nousi jopa 88,3 prosenttia vertailukaudesta joulukuun oltua ennätyskuukausi liikevaihdolla mitattuna.

Matkapalvelut

Matkapalveluiden taloudelliseen kehitykseen vaikutti merkittävästi COVID-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustusrajoitukset ja -suositukset. Tammi–kesäkuun aikana Aurinkomatkat tuotti matkapaketteja vain kotimaan kohteisiin, mutta

Liikevaihdon kehitys liikennealueittain



Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 2021

	Lipputuotot			ASK		RPK		PLF	
Liikennealue	Milj. euroa	Osuus %	Muutos%	Milj. km	Muutos %	Milj. km	Muutos %	%	Muutos %-yks.
Aasia	75,3	17,9	-59,5	4 463,0	-27,5	956,3	-75.1	21.4	-40.9
Pohjois-Amerikka	38,6	9,2	46,0	2 282,5	168,9	703,5	8,7	30,8	-45,4
Eurooppa	243,6	57,9	-0,4	4 644,7	-8,2	3 053,8	-2.8	65.7	3.7
Kotimaa	60,3	14,3	-12,8	704,0	-19,2	464,6	-11.4	66.0	5.8
Reiteille kohdistumaton	3,0	0,7	59,7						
Yhteensä	**420,8**	**100,0**	**-20,3**	**12 094,2**	**-6,5**	**5 178,2**	**-36.5**	**42.8**	**-20.2**

toisella vuosipuoliskolla ulkomaan kohteet tulivat mukaan valikoimiin kysynnän vahvistuttua huomattavasti matkustusrajoitusten lievennyttyä. Matkapalveluiden matkustajamäärä laski vertailukaudesta 0,7 prosenttia ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 89,1 prosenttia. Liikevaihto laski kuitenkin 36,7 prosenttia.

Vertailukelpoiset liiketuloksen toiminnalliset kulut vuonna 2021

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut laskivat 8,6 prosenttia vertailukaudesta kasvaneesta liikevaihdosta huolimatta. Finnair jatkoi merkittäviä kustannussopeutustoimia vuonna 2021. Ne pitävät sisällään henkilöstön laajat lomautukset ja niiden vaikutus näkyi toiminnallisten kulujen alenemisena.

Yksikkökustannus (CASK) laski 1,8 prosenttia ja oli 10,81 senttiä (11,01). Ilman polttoainekustannuksia laskettu yksikkökustannus laski 1,6 prosenttia.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta laskivat 8,5 prosenttia vertailukaudesta.

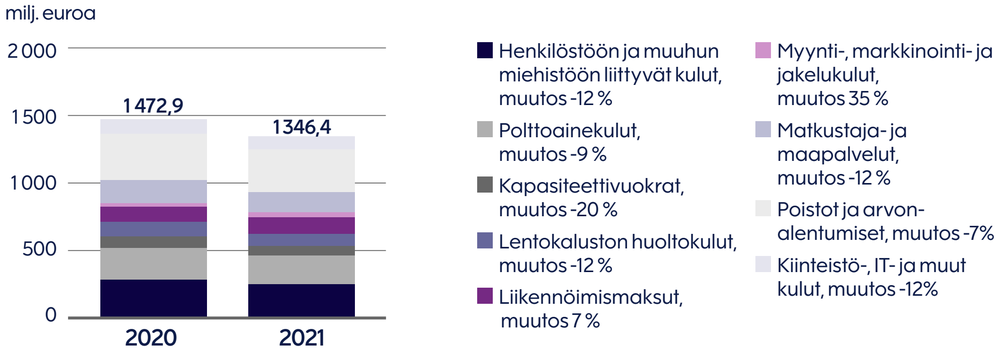
Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, laskivat lähes kapasiteettia (ASK) vastaavasti, vaikka vuoden 2020 toisella neljänneksellä aloitetut pelkkää rahtia kuljettavat lennot lisäsivät ainoastaan polttoainekulutusta, eivät kapasiteettia. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikentyi 6,7 prosenttia samasta syystä. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) kuitenkin parani 1,8 prosentilla.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut laskivat, koska kapasiteettia leikattiin COVID-19-pandemian vuoksi ja siksi Finnair jatkoi lomautuksia vuonna 2021. Toisaalta myös muut henkilöstöliitännäiset säästöt vaikuttivat kulujen laskuun.

Matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen muun muassa hotelleihin liittyvät valmismatkakulut) laskivat ennen kaikkea matkustajaliikenteen alempien volyymien vuoksi. Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut pysyivät matalalla tasolla, vaikka markkinointiaktiviteetit lisääntyivät ja toisaalta myynti kasvoi liikenteen lisäämisen sekä vahvistuneen kysynnän myötä.

Lentokaluston huoltokulut laskivat vertailukaudesta ja niitä alensi erityisesti kapasiteetin aleneminen sekä myös huoltovarausten dollaripohjaisen diskonttokoron päivitys. Poistot ja arvonalentumiset pysyivät lähempänä vertailukauden tasoa. Liikennöimismaksut nousivat, koska liikennöidyt lennot painottuivat tavallista enemmän maksuja nostaviin laajarunkolentoihin johtuen pelkkää rahtia kuljettaneista lennoista.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut



Avainluvut - Liikevaihto ja kannattavuus

EUR million			2021	2020	2019	2018	2017
Liikevaihto		milj. euroa	838,4	829,2	3 097,7	2 836,1	2 568,4
muutos edelliseen vuoteen		%	1,1	-73,2	9,2	10,4	10,9
Vertailukelpoinen liiketulos		milj. euroa	-468,9	-595,3	162,8	218,4	170,4
Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin*	2018	milj. euroa	-466,0	-558,9	205,7	218,4	
	2019	milj. euroa	-476,5	-575,5	162,8		
Vertailukelpoinen liiketulos liikevaihdosta		%	-55,9	-71,8	5,3	7,7	6,6
Liiketulos		milj. euroa	-454,4	-464,5	160,0	256,3	224,8
Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta		%	-17,8	-30,3	15,8	18,1	17,0
Laimentamaton ja laimennettu osakekohtainen tulos (EPS)**		euroa	-0,34	-0,51	0,09	0,13	0,23
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK)		senttiä/ASK	6,93	6,41	6,56	6,69	6,96
RASK kiintein valuuttakurssein*	2018	senttiä/ASK	6,91	6,40	6,53	6,69	
	2019	senttiä/ASK	6,99	6,43	6,56		
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield)		senttiä/RPK	8,13	6,48	6,44	6,48	6,57
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK)		senttiä/ASK	10,81	11,01	6,22	6,18	6,49
CASK ilman polttoainetta		senttiä/ASK	9,06	9,21	4,76	4,81	5,22
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin*	2018	senttiä/ASK	10,76	10,72	6,10	6,18	
	2019	senttiä/ASK	10,93	10,88	6,22		

** Avainluvut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin on raportoitu vuoden 2018 ja 2019 tasolla.*
*** Yhtiö toteutti kesä–heinäkuussa 2020 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi vuosien 2017–2019 osakekohtaisia tuloksia on oikaistu.*

Kapasiteettivuokrat (sisältäen ostoliikenteen Norralta, konevuokraukset (wet lease) ja mahdolliset rahtikapasiteetin vuokrat) laskivat kapasiteettia enemmän vertailukaudesta Norran kanssa uudelleenneuvoteltujen sopimusten ansiosta. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut olivat hieman lähempänä vertailukauden tasoa, koska ne muodostuvat pääosin kiinteistä kuluista, vaikka merkityksellisiä kustannussäästöjä saavutettiinkin.

Tulos

COVID-19-pandemialla oli merkittävä vaikutus Finnairin tulokseen vuonna 2021, sillä Finnair joutui karsimaan lukuisia kohteita ja vuoroja, koska monissa maissa turvauduttiin tiukkoihin matkustusrajoituksiin.

Kustannussäästötoimenpiteiden ansiosta sekä vertailukelpoinen EBITDA että vertailukelpoinen liiketulos paranivat. Vertailukelpoinen liiketulos oli -55,9 prosenttia (-71,8) liikevaihdosta. Alkuperäinen tavoitetaso vertailukelpoiselle liiketulokselle strategiakaudelle 2020–2025 oli yli 7,5 prosenttia liikevaihdosta yli syklin, mutta yhtiö tulee asettamaan uuden tavoitetason COVID-19-vaikutusten takia, kun näkyvyys liiketoimintaympäristön ja erityisesti Aasian osalta on selkeämpää.

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat -11,7 miljoonaa euroa (12,2) vahvistuneen Yhdysvaltain dollarin takia. Poikkeukselliset etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset olivat 20,6 miljoonaa euroa ja ne liittyivät työehtosopimusmuutosten mukaisiin työkyvyttömyyseläkkeisiin tehtyihin rajoituksiin sekä lentäjien peruuttamiin ilmoituksiin varhaisemmasta eläköitymisestä. Vertailukaudella (132,8) ne liittyivät etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksiin, jotka muodostuivat Finnairin eläkesäätiön indeksikorotuspoistoista aiheutuneiden säästöjen sekä lentäjien eläköitymisilmoituksista aiheutuneiden kulujen nettovaikutuksesta. Vuonna 2021 muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden sekä uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 5,6 miljoonaa euroa (-14,3). Selvästi pienempien vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien vuoksi vuoden 2021 liiketulos oli lähellä vuoden 2020 vastaavaa.

Rahoitustuottojen ja -kulujen sekä kurssivoittojen, jotka liittyivät pääosin dollarimääräisiin lentokoneiden vuokramaksuihin ja -vastuisiin, summa pieneni merkittävästi vertailukaudesta erityisesti laskeneiden rahoituskulujen myötä. Vertailukaudella rahoituskulut liittyivät pääasiassa muista laajan tuloksen eristä tuloslaskelmaan uudelleen luokiteltuihin polttoaine- ja valuuttasuojauksiin. Selvästi pienempien rahoituskulujen vuoksi tulos ennen veroja ja tulos verojen jälkeen olivat vertailukautta parempia.

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 1 346,4 milj. euroa)

Milj. euroa	2021	2020	Muutos %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	248,9	283,5	-12,2
Polttoainekulut	211,4	232,7	-9,1
Kapasiteettivuokrat	71,3	89,3	-20,1
Lentokaluston huoltokulut	91,7	104,7	-12,4
Liikennöimismaksut	120,4	112,4	7,1
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	38,1	28,2	35,0
Matkustaja- ja maapalvelut	148,0	168,6	-12,2
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	96,8	109,7	-11,8
Poistot ja arvonalentumiset	319,8	343,8	-7,0
Yhteensä	**1 346,4**	**1 472,9**	**-8,6**

Milj. euroa	2021	2020	Muutos %
Vertailukelpoinen EBITDA	**-149,0**	**-251,5**	**40,7**
Poistot ja arvonalentumiset	-319,8	-343,8	7,0
Vertailukelpoinen liiketulos	**-468,9**	**-595,3**	**21,2**
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	14,4	130,8	-89,0
Liiketulos	**-454,4**	**-464,5**	**2,2**
Rahoitustuotot	12,8	38,7	-67,0
Rahoituskulut	-117,8	-255,2	53,8
Kurssivoitot ja -tappiot	-22,5	26,6	-184,5
Tulos ennen veroja	**-581,9**	**-654,4**	**11,1**
Tuloverot	117,6	131,1	-10,3
Kauden tulos	**-464,3**	**-523,2**	**11,3**

Rahoitusasema ja investoinnit

Tase

Konsernin taseen loppusumma oli vuoden 2021 lopussa 4 047,1 miljoonaa euroa (3 646,5). Laivaston tasearvo laski katsauskaudella 494,0 miljoonalla eurolla poistojen sekä neljä Airbus A350 -lentokonetta kattaneen, syyskuussa toteutetun myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn vuoksi. Käyttöoikeuslaivaston arvo kasvoi poistoista huolimatta 252,8 miljoonaa euroa samoin edellä mainitun myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn vuoksi sekä toisaalta viimeisellä vuosineljänneksellä Finnairille toimitetun, vuokratun A350-lentokoneen myötä. Molemmat edellä mainitut järjestelyt kasvattivat vuokrasopimusvelkojen määrää. Myytävänä olevat omaisuuserät olivat 18,7 miljoonaa euroa (ei vertailukaudella) ja ne liittyivät neljään A321-lentokoneeseen.

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 110,9 miljoonaan euroon (57,5) parantuneen lentolippumyynnin ja rahdin vahvan myynnin ansiosta. Netotetut laskennalliset verosaamiset kasvoivat 191,9 miljoonaan euroon (84,8) COVID-19-vaikutuksista aiheutuneiden arvioitujen verotappioiden vuoksi. Eläkesaamiset kasvoivat 80,9 miljoonaan euroon (31,8) pääasiassa vakuutusmatemaattisten voittojen ja työkyvyttömyyseläkkeiden supistamisen ansiosta. Eläkevelvoitteet pysyivät samalla tasolla ollen 0,7 miljoonaa euroa (1,5).

Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot nousivat 291,1 miljoonaan euroon (133,6). Muutos selittyi pääasiassa maksettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvulla 202,7 miljoonaan euroon (55,7) selvästi parantuneen varaustilanteen myötä.

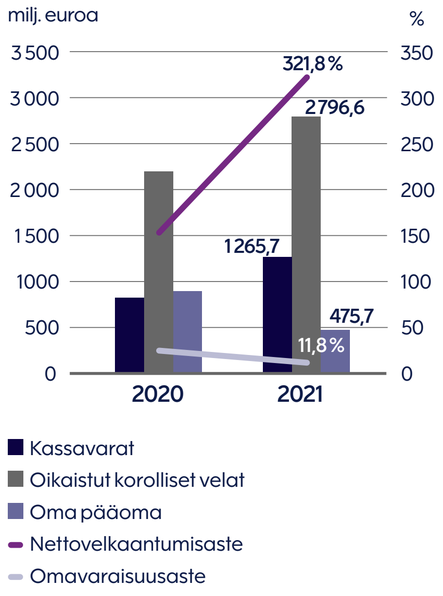
Vuoden 2021 tappiollinen tulos mutta myös kolmannella vuosineljänneksellä maksettu hybridilainan korko heikensivät omaa pääomaa. Omaan pääomaan sisältyy myös käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Joulukuun 2021 lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 16,6 miljoonaa euroa (-41,8), josta suojauslaskennan alaisten johdannaisten käyvät arvot nousivat erityisesti polttoaineen hinnan nousun vuoksi vahvistaen samalla omaa pääomaa. Lisäksi lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot kasvattivat osaltaan omaa pääomaa.

Oma pääoma oli vuoden 2021 lopussa 475,7 miljoonaa euroa (896,6) eli 0,34 euroa osakkeelta (0,64).

Avainluvut - Pääomarakenne

EUR milj.		2021	2020	2019	2018	2017
Omavaraisuusaste	%	11,8	24,6	24,9	23,3	35,2
Nettovelkaantumisaste	%	321,8	153,2	64,3	76,9	24,2
Korollinen nettovelka	milj, euroa	1 530,9	1 373,8	621,0	706,7	246,0
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA		-10,3	-5,5	1,3	1,4	1,6
Bruttoinvestoinnit	milj, euroa	434,5	515,9	443,8	474,0	519,0
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)	%	-13,9	-15,2	6,3	9,3	13,6

Nettovelkaantumisaste



Kassavirta ja rahoitusasema

Vuonna 2021 COVID-19-vaikutus näkyi yhä selvästi ja yhtiön liiketoiminnan nettorahavirta oli positiivisesta toisesta vuosipuoliskosta (yhteensä 151,7 miljoonaa euroa) huolimatta edelleen negatiivinen johtuen tappiollisesta tuloksesta, vuokra- ja korkokuluista sekä purettuihin polttoaine- ja valuuttasuojiin liittyvistä maksuista. Investointien nettorahavirta pysyi positiivisena erityisesti syyskuiseen myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyyn liittyneiden laivastomyyntien takia. Rahoituksen nettorahavirta oli samoin positiivinen, koska toukokuussa liikkeeseen laskettiin uusi vakuudeton noin 400 miljoonan euron joukkovelkakirjalaina, joka erääntyy vuoden 2025 toukokuussa. Toisaalta uudelleenrahoitetusta, vanhasta 200 miljoonan joukkovelkakirjalainasta lunastettiin toukokuussa noin puolet, millä oli negatiivinen vaikutus rahoituksen nettorahavirtaan, ja loppuosa maksetaan takaisin sen erääntyessä maaliskuussa 2022.

Omavaraisuusaste oli joulukuun lopussa alemmalla tasolla kuin vuoden 2020 lopussa pääasiassa tappiollisen kauden tuloksen, jonka negatiivista vaikutusta omaan pääomaan lievensi käyvän arvon rahaston ja muiden laajan tuloksen erien positiivinen kehitys, sekä syyskuisen myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn ja uuden joukkovelkakirjalainan yhteisvaikutuksen vuoksi. Nettovelkaantumisaste (gearing) toisaalta nousi vuoden 2020 lopusta nousseen korollisen nettovelan sekä heikenneen oman pääoman yhteisvaikutuksesta.

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen erittäin vahva. Negatiivisesta vuoden 2021 liiketoiminnan nettorahavirrasta huolimatta konsernin kassavaroja vahvistivat yli 400 miljoonan euron käyttöomaisuusmyynnit, jotka liittyivät pääosin syyskuiseen myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyyn, sekä noin 400 miljoonan euron nostettu joukkovelkakirjalaina, jota tosin netotti vanhan joukkovelkakirjalainan osittainen lunastus.

Ensimmäisellä vuosineljänneksellä allekirjoitettiin sopimus rahoitusjärjestelystä, joka koskee valtion Finnairille myöntämää vakuudetonta, 400 miljoonan euron hybridilainalimiittiä. Tästä limiitistä noin 350 miljoonan euron suuruinen osuus oli sopimuksen solmimisen myötä yhtiön käytettävissä Euroopan komission maaliskuussa tekemän valtiontukipäätöksen nojalla. Jäljelle jäävälle noin 50 miljoonan euron osuudelle saatiin komission erillinen hyväksyntä katsauskauden jälkeen. Finnair voisi nostaa lainaa, jos sen kassavarat tai oma pääoma laskisivat lainaehdoissa määriteltävien raja-arvojen alapuolelle. Lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli katsauskauden

Rahavirta

Milj. euroa	2021	2020
Liiketoiminnan nettorahavirta	-25,3	-1 043,1
Investointien nettorahavirta	309,6	351,6
Rahoituksen nettorahavirta	73,4	1 001.9

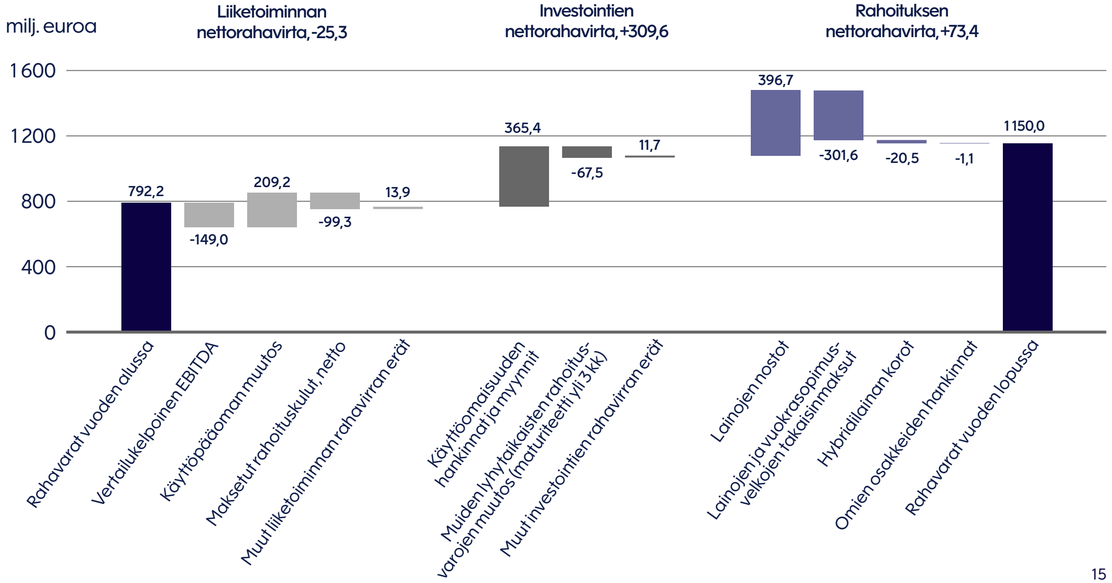
Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	31.12.2021	31.12.2020
Kassavarat	1 265,7	823,7
Oikaistu korollinen velka	2 796,6	2 197,5
Korollinen nettovelka	1 530,9	1 373,8

Pääomarakenne

%	31.12.2021	31.12.2020
Omavaraisuusaste	11,8	24,6
Nettovelkaantumisaste (gearing)	321,8	153,2

Rahavirran muutos 2021



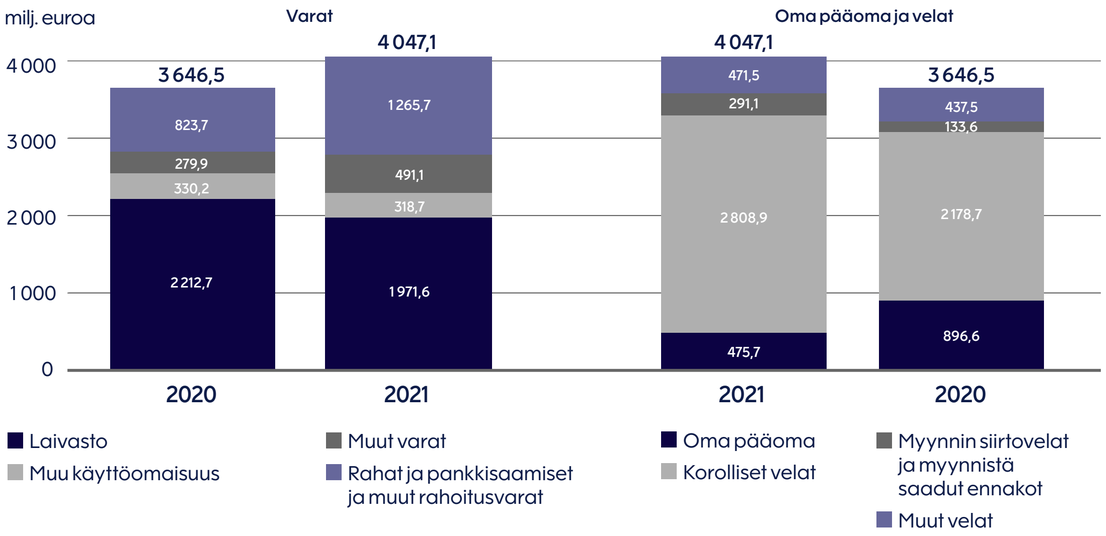
lopussa käyttämätön. Lokakuussa Finnair ilmoitti luopuneensa käyttämättömästä, 175 miljoonan euron luottolimiitistä, joka oli erääntymässä tammikuussa 2023.

Kauden lopussa oikaistu korollinen velka oli vuoden 2020 loppua suurempi pääasiassa syyskuisen myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn, uuden joukkovelkakirjalainan takia sekä viimeisellä vuosineljänneksellä Finnairille toimitetun, vuokratun A350-lentokoneen myötä. Vuokrasopimusvelkojen osuus korollisista veloista oli 1 381,0 miljoonaa euroa (1 016,2). Korollinen nettovelka kasvoi vuoden 2020 lopusta ennen kaikkea viimeisellä vuosineljänneksellä vastaanotetun A350-lentokoneen ja negatiivisen liiketoiminnan nettorahavirran, mutta myös Yhdysvaltain dollarin vahvistumisen takia.

Investoinnit

Vuoden 2021 bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 434,5 miljoonaa euroa (515,9), ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon. Luku sisältää myös käyttöoikeuslaivastomuutokset eli muun muassa syyskuisen, neljä A350-lentokonetta kattaneen myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn sekä viimeisellä vuosineljänneksellä vastaanotetun A350-lentokoneen.

Tase



Investointien rahavirta (sisältää käyttöomaisuus-investoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut sekä ennakkomaksut) oli 377,2 miljoonaa euroa (-88,3).

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli -67,5 miljoonaa euroa (439,9) ja myös se on osa investointien nettorahavirtaa, joka oli 309,6 miljoonaa euroa (351,6).

Vuoden 2022 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, on noin -180 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 35 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 30,5 prosenttia koko laivaston 1 971,6 miljoonan euron tasearvosta.*

** Laivaston tasearvo käsittää käyttöoikeuslaivaston sekä tulevien lentokonetoimitusten ennakkomaksut.*

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 2021 osakekohtainen tulos oli -0,34 euroa (-0,51). Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 73 709 760,76 euroa 31.12.2021. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että vuodelta 2021 ei jaeta osinkoa.

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Vuoden 2021 lopussa Finnairilla oli 60 lentokonetta, joista 25 oli laajarunkokoneita ja 35 kapearunkokoneita. Neljännen vuosineljänneksen aikana Finnair vastaanotti seitsemännentoista Airbus A350 -lentokoneen. Lentokone rahoitettiin käyttöleasing-sopimuksella vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä, jolloin lentokoneen suunniteltu toimitus oli vuoden 2022 toisella neljänneksellä. Lentokoneen toimitusta kuitenkin aikaistettiin laajarunkokoneiden kapasiteettitarpeiden takia. Neljännen vuosineljänneksen aikana Finnair myös osti rahoitusleasingkauden päättyessä yhden Airbus A330 -lentokoneen, joka jo aiemmin sisältyi omistettuihin lentokoneisiin.

Vuoden 2021 lopussa Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 11,4 vuotta.

Laivastouudistus

Vuoden 2021 lopussa yhtiöllä oli seitsemäntoista vuosina 2015–2021 toimitettua Airbus A350-900 -lentokonetta ja kaksi A350-lentokonetta tilauksessa Airbusilta. Nämä jäljellä olevat lentokoneet toimitetaan nykysuunnitelmien mukaan Finnairille vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä ja vuoden 2025 ensimmäisellä neljänneksellä.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuus-hyödykkeisiin, yhteensä 355,0 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

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

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

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

Finnairin operoima laivasto*

31.12.2021	Istuimia	#	Muutos 31.12.2020 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2021	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	6		5	1	20,1	
Airbus A320	174	10		8	2	19,4	
Airbus A321	209	19		4	15	10,6	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8		4	4	12,2	
Airbus A350	297/336	17	1	5	12	4,1	2
Total		**60**	**1**	**26**	**34**	**11,4**	**2**

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

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

Norran operoima laivasto*

31.12.2021	Istuimia	#	Muutos 31.12.2020 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2021	Tilaukset
ATR	68–70	12		6	6	12,4	
Embraer E190	100	12		9	3	13,5	
Total		**24**	**0**	**15**	**9**	**13,0**	

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

Strategian toteutus

Finnair on vuoden 2021 aikana päivittänyt vuoteen 2025 ulottuvaa strategiaansa pandemiavaikutusten vuoksi ja määrittänyt neljä strategista teemaa, jotka ovat kasvu markkinan mukana; moderni ja laadukas tuotevalikoima, myynti ja jakelu; kustannustehokkuus sekä vastuullisuus kilpailutekijänä.

Finnairin pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet arvioidaan uudelleen COVID-19-tilanteen takia vasta, kun näkyvyys liiketoimintaympäristön, ja erityisesti Aasian, osalta on selkeämpää.

Kasvu markkinan mukana

Finnair keskittyy edelleen vaihtomatkustukseen keskeisten Aasian suurkaupunkien ja Euroopan välillä. Yhtiö hyödyntää kotikenttänsä maantieteellistä sijaintia, joka mahdollistaa nopeat yhteydet lyhyttä pohjoista reittiä pitkin, ja pyrkii käyttämään sitä mahdollisimman tehokkaasti. Finnair ennustaa nyt noin 3 prosentin vuosittaista kapasiteettikasvua, mikä vastaa Finnairin päämarkkinoiden oletettua kasvua.

Finnair investoi uusiin laajarunkolentokoneisiin nykyisten sitoumustensa mukaisesti. Pandemian taloudellisten vaikutusten takia kapearunkolaivastouudistus tulee sen sijaan siirtymään joillakin vuosilla, ja yhtiö keskittyy nykyisen kapearunkolaivastonsa käyttöiän optimointiin.

Moderni ja laadukas tuotevalikoima, myynti ja jakelu

Finnairin tavoitteena on olla moderni laatulentoyhtiö. Asiakaslupaus korostaa asiakkaan valinnan mahdollisuuksia, sujuvaa matkustuskokemusta ja vastuullisuutta. Finnair tukee asiakaskokemusta helppokäyttöisillä digitaalisilla palveluilla. Samalla Finnair pyrkii tuotteidensa dynaamisempaan myyntiin, digitaalisen suoramyynnin osuuden kasvattamisen ja jakelukanaviensa uudistamiseen.

Finnairin internet-sivujen (finnair.com) kävijämäärä alkoi palautua vuoden toisella puoliskolla, vaikka koko vuoden keskiarvo pysyi samana ollen keskimäärin 1,1 miljoonaa eri kävijää (1,1) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi vertailukaudesta 74,1 prosenttia 326 000:een. Digitaalisen suoramyynnin osuus kaikesta lentolippumyynnistä kasvoi 51,0 prosenttiin (40,7).

Menestyäkseen Finnairin täytyy onnistua hyvän asiakaskokemuksen luomisessa joka päivä. Katsauskaudella asiakastyytyväisyyttä mittaava nettosuositteluindeksi oli edelleen hyvällä tasolla ollen 38 (47). Asiakkaat arvostivat erityisesti Finnairin asiakaspalvelua sekä kattavia terveysturvallisuustoimia pandemian aikana. Finnairin asiakkaat valitsivatkin yhtiön jo yhdettätoista peräkkäistä kertaa Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi Skytraxin World Airline Awards -tutkimuksessa. Verrattuna vuoteen 2020, asiakastyytyväisyys kuitenkin laski erityisesti joulukuun mittauksissa, koska saapumistäsmällisyys heikkeni, lentokentillä oli muun muassa sairauspoissaoloista aiheutuneita ongelmia ja asiakaspalvelukanavat ruuhkautuivat.

Vuoden 2021 aikana Finnair uudisti hinnoitteluaan ja toi yhdensuuntaiset hinnat tarjolle kaikille Euroopan lennoilleen sekä esitteli muun muassa täysin uuden Business Light -lipun. Nämä uudistukset parantavat hinnoittelun läpinäkyvyyttä ja tarjoavat lisää valinnanvaraa sekä joustavuutta asiakkaille. Finnair myös palautti palveluita, jotka olivat pandemian aikana olleet tauolla: yhtiö avasi kaksi loungeistaan Helsinki-Vantaalla ja aloitti sekä lennonaikaisen myynnin että ennakkotilaukset. Finnair uudisti vuoden aikana myös lentojensa tarjoilukonseptin. Yksinkertaisempi ja yhdenmukaisempi valikoima eri lennoilla tukee yhtiön vastuullisuustavoitteita ja auttaa vähentämään ruokahävikkiä.

Katsauskauden jälkeen Finnair esitteli pitkään valmistellun uuden kaukolentokokemuksen, johon yhtiö investoi noin 200 miljoonaa euroa. Uudistus kattaa kaikki laajarunkokoneet ja pitää sisällään business- ja economy-luokan uudistamisen sekä kokonaan uuden premium economy -matkustusluokan tuomisen Finnairin tarjontaan.

Finnair jatkoi vuonna 2020 aloittamiaan koronaliitännäisiä toimia myös katsauskaudella. Yhtiö tarjosi asiakkailleen maksutonta Koronaturvaa, joka kattoi laajasti mahdollisesta COVID-19-tartunnasta asiakkaalle matkan aikana aiheutuneita kuluja. Lisäksi Finnair tarjosi edullisia PCR- ja pika-antigeenitestauspalveluita

pääkonttorinsa yhteydessä ja pidensi lentolippujen poikkeuksellisia joustomahdollisuuksia 28.2.2022 asti ja katsauskauden jälkeen 31.5.2022 asti. Yhtiö toi asiakkaille myös digitaalisen palvelun, jonka avulla asiakkaat voivat jo lähtöselvityksen tehdessään vahvistaa, että heillä on Suomesta valikoituihin Euroopan maihin matkustaessa tarvittavat koronatodistukset, sekä digitaalisen matkustusrajoituskartan, josta voi tarkastaa kunkin kohteen matkustusohjeet.

Kustannustehokkuus

Katsauskauden aikana varmistui, että Finnair saavuttaa tavoittelemansa noin 200 miljoonan euron pysyvät kustannussäästöt, jotka vaikuttavat täysimääräisinä vuoden 2022 alusta vuoden 2019 operatiivisilla volyymeillä laskettuna. Myös tämän tavoitteen jälkeen yhtiö tulee jatkamaan kustannussäästötyötään jatkuvan parantamisen ja tehostamisen kautta.

Strategiakaudella kiinnitetään erityistä huomiota polttoainetehokkuuteen sekä täsmälliseen operointiin, joilla on suuri vaikutus niin kustannuksiin, tuottavuuteen kuin päästöihin ja asiakastyytyväisyyteenkin. Täsmällisyydessä ja polttoainetehokkuudessa Finnairin tavoitteena on olla yksi johtavista lentoyhtiöistä. Finnairin lentojen saapumistäsmällisyys oli koko vuonna 82,3 % (90,2). Lasku vertailukaudesta liittyi lähinnä joulukuuhun ja aiheutui vaikeiden sääolosuhteiden lisäksi koronaliitännäisistä haasteista, kuten uusista, ylimääräisiä matkustusasiakirjatarkastuksia vaatineista matkustusrajoituksista sekä sairauspoissaolojen tavallista suuremmasta määrästä, joka aiheutti sekä sisäisiä että palveluntarjoajien resurssihaasteita niin kotilentoasemalla kuin ulkoasemillakin.

Finnair on maailman turvallisimpien lentoyhtiöiden kärkikastissa. Vahva turvallisuuskulttuuri sekä operatiivisen toiminnan tehokkuus, luotettavuus ja tuottavuus ovat kaiken tekemisen ytimessä. Teknologian, automaation ja datan hyödyntäminen tilannekuvan muodostuksessa ja päätöksenteossa, sekä yhteistyö yli organisaatiorajojen korostuvat yhä voimakkaammin, ja tukevat sekä turvallisuutta että kustannustehokuutta.

Vastuullisuus kilpailutekijänä

Vastuullisuus on olennainen osa Finnairin toimintaa, ja yhtiön kunnianhimoiset vastuullisuus-tavoitteet pysyivät ennallaan. Finnairin vastuullisuussuunnitelman mukaan yhtiön tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä ja puolittaa hiilidioksidinettopäästönsä vuonna 2025 vuoden 2019 tasosta. Finnairin tekemien toimenpiteiden tärkeimpänä tavoitteena on pyrkiä vähentämään toiminnan omia, todellisia lentämisen päästöjä aina kun se on kohtuullisesti mahdollista. Lyhyellä aikavälillä yhtiö joutuu turvautumaan enemmän ns. taloudellisiin keinoihin ennen kuin se pääsee pidemmällä jänteellä hyödyntämään päästötehokkuutta parantavaa uutta teknologiaa.

Vuoden 2021 aikana Finnair ilmoitti kiinnostuksestaan lyhyille reiteille kehitteillä olevien Heart Aerospace ES-19 -sähkölentokoneiden mahdollisesta tuomisesta tulevaisuudessa osaksi yhtiön kalustoa ja aloitti yhteistyön lennonvarmistuspalveluja tarjoavan Fintraffic ANS:n kanssa Suomen ilmatilassa kulkevien yhtiön lentojen päästöjen vähentämiseksi. Finnair sai myös valmiiksi Finnairin Tekniikassa toteutetun käytöstä poistetun Airbus A319 -lentokoneenkierrätysprojektin, jossa onnistuttiin hyödyntämään jopa 99,2 prosenttia lentokoneen osista.

Finnair uudisti katsauskaudella lennonaikaista tarjoilukonseptiaan vastuullisemmaksi. Muoviset aterimet korvattiin puisilla ja kasvisruoan määrää lisättiin. Lisäksi aiempaa, jo saavutettua ruokahävikin puolittamistavoitetta jatkettiin 30 prosentin lisävähennystavoitteella.

Finnair tavoittelee kestävän fossiilivapaan polttoaineen käytön lisäämistä yhdessä oneworld-allianssin ja muiden sidosryhmien kanssa. Oneworld-allianssi asetti yhteiseksi päämääräkseen saavuttaa vuoteen 2030 mennessä kestävän polttoaineen (SAF) tankkauksissa 10 prosentin tason, joka on reilusti yli EU:n tavoitteleman viiden prosentin mandaatin. Osana oneworldin yhteistä hanketta Finnair allekirjoitti katsauskaudella yhteisymmärryspöytäkirjan SAF:n hankinnasta Aemetiksen kanssa, joka on uusiutuvia polttoaineita valmistava yritys. Suomessa Finnair ja Neste pyrkivät yhdessä löytämään mahdollisuuksia ja tapoja lisätä SAF:n käyttöä ja siten vähentää lentoliikenteen kasvihuonekaasujen päästöjä.

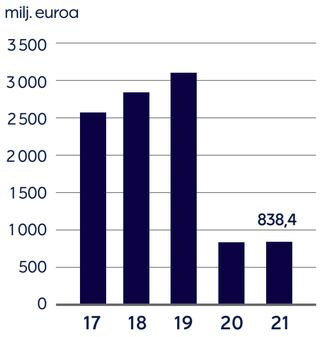
Henkilöstö

Strategian toteuttamiseksi tärkeitä ovat aito yhdessä tekeminen, tavoitteellinen johtaminen ja uusien, tehokkaiden toimintatapojen, kuten agile ja lean, hyödyntäminen. Nämä korostuvat Finnairin henkilöstösuunnitelmassa. Henkilöstömäärä on vähentynyt merkittävästi pandemian liiketoiminnallisten vaikutusten seurauksena ja uusien, tehokkaampien toimintatapojen käyttöönotto sekä toisaalta kattava ja organisaatiorajat ylittävä yhteistyö ovat siksi välttämättömiä.

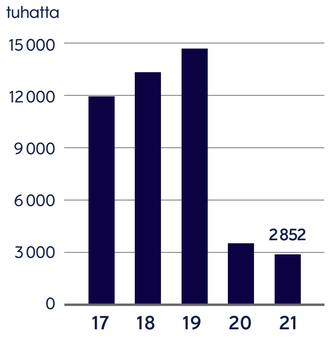
Pandemian jälkeen kasvukäyrälle palatessaan Finnair haluaa olla entistäkin vastuullisempi yhtiö. Tätä varten myös henkilöstön kannustimiin lisättiin vuoden 2021 alusta lähtien kaksi vastuullisuusmittaria, joista toinen mittaa polttoainetehokkuutta sekä päästöjä ja toinen työturvallisuutta, joten vastuullisuustavoite on kaikille yhteinen.

Taloudellinen kehitys 2017–2021

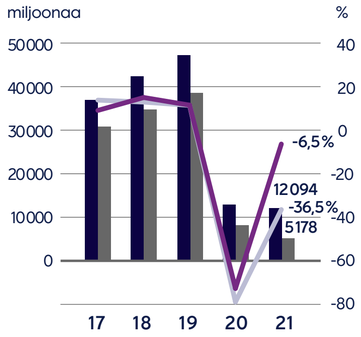
Liikevaihto



Matkustajamäärä

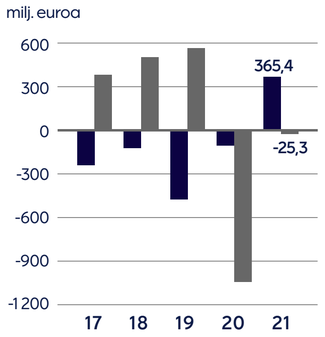


Tarjotut henkilökilometrit (ASK) ja myydyt henkilökilometrit (RPK)



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

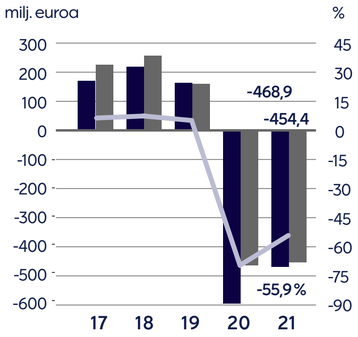
Investointien rahavirta ja liiketoiminnan nettorahavirta



- Investointien rahavirta*
- Liiketoiminnan nettorahavirta

* Sisältää käyttöomaisuuden sekä tytäryhtiöosakkeiden hankinnat ja myynnit

Vertailukelpoinen liiketulos ja liiketulos

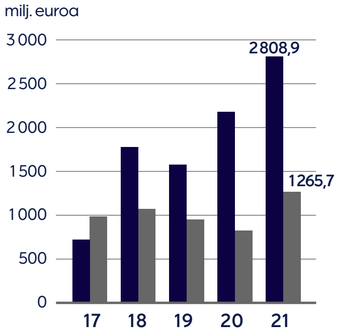


- Vertailukelpoinen liiketulos*
- Liiketulos
- Vertailukelpoinen liiketulos* suhteessa liikevaihtoon

Taloudellinen tavoite: Vertailukelpoisen liiketuloksen tavoitetasoa suhteessa liikevaihtoon vuoden 2025 loppuun asti kestävälle strategiakaudelle tullaan uudelleen tarkastelemaan COVID-19-vaikutusten vuoksi.

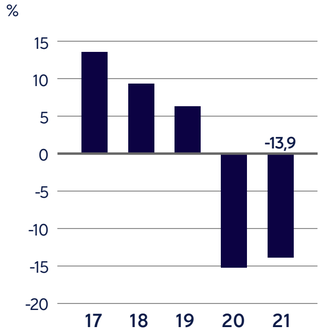
* Konsernin vertailukelpoinen liiketulos on liiketulos ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä eli lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomia valuuttakurssimuutoksia, suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutoksia, lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoittoja ja -tappioita, etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutoksia ja uudelleenjärjestelykuluja.

Korolliset velat ja kassavarat



- Korolliset velat
- Kassavarat

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)



- Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)

Taloudellinen tavoite: Sijoitetun pääoman tuoton (ROCE) tavoitetasoa vuoden 2025 loppuun asti kestävälle strategiakaudelle tullaan uudelleen tarkastelemaan COVID-19-vaikutusten vuoksi.

Muu kuin taloudellinen kehitys vuonna 2021

Vuonna 2021 Finnair jatkoi COVID-19-pandemiaan liittyviä kustannussopeutuksia ja rahoitustoimia. Pandemian negatiivinen vaikutus liiketoimintaan jatkui koko vuoden ajan, minkä vuoksi matkustajamäärät ja liikevaihto pysyivät pandemiaa edeltävään aikaan verrattuna matalampina. Loppuvuoden aikana nähtiin kuitenkin matkustusrajoitusten lieventymisiä ja se myös näkyi piristyvänä varaustilanteen ja lento-operaatioiden määrän kasvuina. Kaiken kaikkiaan tarjotut tuolikilometrit pienenivät vuoteen 2020 verrattuna 6,5 prosenttia. Matkustusrajoitusten aiheuttama poikkeuksellisen pieni lentojen määrä sekä kysynnän ja tarjonnan kohdentaminen tekevät suoritustason vertailusta edellisiin vuosiin haastavaa. Siten voidaankin todeta, että vuosi 2021 osoittaa edelleen epätavallisia tuloslukuja sekä taloudellisissa että ei-taloudellisissa tiedoissa.

Liikenteen lisäännyttyä loppuvuodesta Finnair pystyi kutsumaan henkilöstöään pitkiltä lomautuksilta takaisin töihin. Takaisinkutsut ovat olleet merkityksellisiä koko Finnairin henkilöstökokemuksen kannalta, vaikka pitkät lomautukset eivät olekaan koskeneet kaikkia ammattiryhmiä. Yhteisöllisyys ja kollegiaalisuus ovat olleet Finnairin henkilöstön kantava voima vuosikymmenten ajan. Merkittävänä päänavauksena Finnair käynnisti uudet suorat lennot Tukholmasta Yhdysvaltoihin ja Thaimaahan.

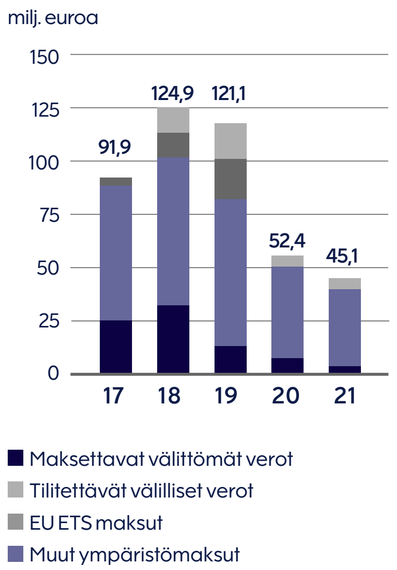
Loppuvuoden piristyneen kysynnän myötä Finnair avasi uudelleen asiakkaille merkitykselliset loungepalvelut Helsinki-Vantaan lentoasemalla sekä käynnisti lennonaikaisen myynnin, joka oli pitkään hyvin rajoitettua terveysturvallisuussyistä. Lennonaikaista myyntivalikoimaa on uudistettu niin, että ruokahävikin määrä pystytään jatkossa minimoimaan. Tuotevalikoiman uudistamisen lisäksi Finnair on voimakkaasti ohjannut asiakkaita ennakkotilaamaan aterioita, joka ruokahävikin minimoimisen lisäksi laajentaa asiakkaan valinnanvaraa huomattavasti. Koneeseen lastattavien ruoka- ja myyntituotemäärien pienenemisellä on myös suora vaikutus lennosta syntyviin päästöihin.

Terveysturvallisuustoimenpiteet läpi koko organisaation jatkuivat läpi koko vuoden. Terveysturvallisuudessa keskityttiin asiakkaiden ja työntekijöiden sekä koko matkailualan vastuullisuuden korostamiseen kaikin mahdollisin toimenpitein. Finnairin asiakastyytyväisyys oli edelleen hyvällä tasolla ja tästä osoituksena yhtiö valittiin jo yhdennentoista peräkkäisen kerran Skytraxin World Airline Awards -asiakastutkimuksessa Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi.

Lentorahdin kysyntä erityisesti vuoden loppupuolella oli poikkeuksellisen vahvaa rahdin globaalien toimitusketjuvaikeuksien ja rahtikapasiteetin puutteen vuoksi. Finnairin rahti ylsi ennätykselliseen liikevaihtoon ja mahdollisti matkustajalentojen lisäämisen kaukokohteisiimme Aasiassa ja Yhdysvalloissa.

Vuoden 2021 aikana maksetut välittömät ja välilliset verot pysyivät suhteellisen pieninä supistuneen toiminnan ja tappiollisen tuloksen vuoksi. Myös muut suoriteperusteiset maksut, joita esimerkiksi ympäristömaksut ovat, pysyivät pieninä.

Maksetut verot ja muut ympäristömaksut



Muut ympäristömaksut sisältävät melu- ja NOx maksut sekä ympäristöpohjaiset verot

EU-taksonomia

Tausta

EU-taksonomia on luokitusjärjestelmä, jonka tarkoituksena on ohjata investointeja kestäviin projekteihin ja toimintoihin sekä antaa yhtiöille, sijoittajille ja päättäjille määritelmät, joiden nojalla voi arvioida, onko taloudellinen toiminto ympäristön kannalta kestävä.

EU-taksonomia-asetuksessa asetetaan kuusi ympäristötavoitetta:

1. Ilmastonmuutoksen hillintä
2. Ilmastonmuutokseen sopeutuminen
3. Veden ja merellisten resurssien kestävä käyttö
4. Siirtymä kiertotalouteen, jätteen ehkäisy ja kierrätys
5. Saasteiden ehkäisy ja kontrollointi
6. Luonnon monimuotoisuuden ja ekosysteemien suojelu

Ensimmäinen taksonomia-asetuksen delegoitu säädös koskien ilmastonmuutoksen hillintää ja ilmastonmuutokseen sopeutumista hyväksyttiin periaatteellisesti 21. huhtikuuta 2021, ja se hyväksyttiin virallisesti 4. kesäkuuta 2021. Toinen delegoitu säädös jäljellä olevista neljästä ympäristötavoitteesta julkaistaan vuonna 2022.

Asetuksen artikla 8 tuo NFRD-direktiivin mukaisille yleisen edun kannalta merkittäville yhteisöille, kuten Finnairille, velvollisuuden raportoida taksonomiakelpoisuudestaan kahden ensimmäisen ympäristötavoitteen osalta 1. tammikuuta 2022 alkaen. Kaikkien yleisen edun kannalta merkittävien yhteisöjen tulee raportoida vuoden 2021 taksonomiakelpoinen osuus liikevaihdostaan, investoinneistaan (CAPEX) ja toiminnallisista kuluistaan (OPEX). Vuoden 2021 osalta yhteisöjä ei vielä vaadita arvioimaan näiden toimintojen taksonomianmukaisuutta.

Finnair ja EU-taksonomia

Taksonomia-asetus kattaa ne alat, joilla on arvioitu olevan suurin potentiaali vaikuttaa ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutua siihen. On huomattava, että Finnairin ydinliiketoiminta, kaupallinen ilmailu ja siihen liittyvät toiminnot (mukaan lukien lisämyynti), lentorahti (Finnair Cargon liiketoiminta) tai matkapalvelut (Aurinkomatkojen liiketoiminta) eivät vielä kuulu taksonomian taloudellisten toimintojen listaukseen. Näin ollen esimerkiksi matkustajalentoliikenteeseen (NACE H51.1 ja N77.35) liittyvät taksonomian tarkemmat tekniset kriteerit ovat vielä täsmentämättä. Finnair kuitenkin arvioi, että taksonomiaan todennäköisesti kelpuutettavia toimintoja ovat siirtymiset käyttämään uusia, vähäpäästöisiä lentokoneita ja kestäviä polttoaineita.

Finnair on arvioinut myös muiden toimintojensa taksonomiakelpoisuutta vertaamalla niiden NACE-koodeja EU-taksonomiassa listattuihin. Merkittävin tunnistettu taksonomiassa listattu taloudellinen toiminto liittyy Finnair Cargon toimittamiin maanpäällisiin rahtikuljetuksiin (NACE H49.4.1). Tämä toiminto on kuitenkin ulkoistettu kolmannelle osapuolelle, joten ne eivät siksi ole Finnairin osalta taksonomiakelpoisia. Muita tunnistettuja mutta vähäisiä taloudellisia toimintoja ovat esimerkiksi Finnairin-konsernin kiinteistöjen hankinta ja omistus (NACE L68), Finnair Cargon omaan toimintaansa tuottama aurinkosähkö (NACE D35.11) ja Finnair Tekniikan teollinen jätevedenkäsittely (NACE E37.00).

COVID-19:n taloudelliset vaikutukset Finnairiin ovat olleet ennennäkemättömiä vuosina 2020 ja 2021. Matkustusrajoitusten ja matkustuskysynnän puutteen takia Finnairin liikevaihto on ollut ennätysmatalalla tasolla ja yhtiö on ollut pakotettu karsimaan merkittävästi kaikkia kulujaan ja investointejaan, mukaan lukien kestävää kehitystä tukevia, minimoidakseen rajoitetusta toiminnastaan aiheutuneet tappiot ja varmistaakseen, että kassavarat pysyvät terveellä tasolla. Tämän vuoksi vuosi 2021 ei ole vertailukelpoinen pandemiaa edeltävien vuosien kanssa. Koska yli 99 prosenttia Finnairin liiketoiminnasta ei lueta taksonomiakelpoiseksi, voidaan todeta, että taksonomiakelpoisen liikevaihdon, CAPEX:in ja OPEX:in osuus vuonna 2021 oli merkityksetön suhteessa Finnairin koko liikevaihtoon, CAPEX:iin ja OPEX:iin. Sen vuoksi Finnairin taksonomiakelpoinen osuus vuoden 2021 liikevaihdosta, CAPEX:sta ja OPEX:sta pyöristyy alaspäin 0 prosenttiin. Näin ollen myös ei-taksonomiakelpoinen vastaavien lukujen osuus pyöristyy ylöspäin 100 prosenttiin.

Finnair on nykyaikaistanut laajarunkolaivastoaan viimeisten vuosien aikana voimakkaasti. Vuosina 2015–17 yhtiö luopui seitsemästä A340-tyypin lentokoneesta ja on vuodesta 2015 lähtien lisännyt 17 uutta modernia, vähäpäästöisempää A350-tyypin konetta laivastoonsa. A340-koneista yksi myytiin kierrätettäväksi, kaksi palautettiin leasing-yhtiöille niiden vuokrakauden päättyessä ja neljä myytiin takaisin Airbusille samassa yhteydessä, kun Finnair vahvisti kahdeksan A350-lentokoneen osto-option käytön. Kokonaisuutena tämä laajarunkolaivaston uusiminen on yhtiön historian suurin yksittäinen investointi. On kuitenkin vielä määrittelemättä, voidaanko tätä ennen taksonomian voimaantuloa tehtyä investointia raportoida taksonomian tunnuslukuina ja jos voidaan, millä tavalla se tulisi tehdä.

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

luonnon monimuotoisuuden suojelu (kuudes ympäristötavoite), jotta nopeasti kasvava kysyntä ei johda esimerkiksi lisääntyvään maa-alan käyttöön ja siten luonnon monimuotoisuuden vähenemiseen. Finnairin vuonna 2021 käyttämä määrä SAF:ia ei täyttäisi tulevaa taksonomiassa mahdollisesti asetettavaa 5 prosentin vähimmäismäärää.[1]

Matkapalveluiden osalta taksonomia kohdistuu luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseen ja kehittämiseen. Majoituspalveluihin on tällä hetkellä luotu tekniset kriteerit, mutta kriteerien kehittämisen tarve matkapalveluiden järjestämiselle on edelleen päättämättä. Luonto ja sen monimuotoisuus nähdään merkittävänä vetovoimatekijänä Aurinkomatkojen liiketoiminnassa. Kohdeohjelmia suunniteltaessa Aurinkomatkat arvioi tarkasti ohjelmien mahdollisia vaikutuksia ympäristöön ja luonnon monimuotoisuuteen. Toiminnassa pyritään välttämään esimerkiksi sellaisia vierailukohteita, joissa vieraileminen voi aiheuttaa biodiversiteetille uhkaa tai haittaa.[2]

Vastuullisuus

Finnair on Aasian ja Euroopan väliseen matkustaja- ja rahtiliikenteeseen erikoistunut verkostolentoyhtiö, jonka toiminnan tarkoitus on tuottaa arvoa kaikille sidosryhmilleen luomalla yhteyksiä maailmaan kestävällä ja turvallisella tavalla. Vastuullisuus heijastuu yhtiön tarkoituksessa, strategiassa, visioissa ja arvoissa. Yhtiön riskienhallinnan viitekehys kattaa myös muun kuin taloudellisen toiminnan riskienarvioinnin. Merkittävimmät lähiajan riskit ja epävarmuustekijät on kuvattu tämän hallituksen toimintakertomuksen Riskienhallinta -kappaleessa.

Kestävä kehitys on olennainen osa kaikkia Finnairin toimintoja. Yhtiön vastuullisuusstrategian tavoitteena on vähentää ympäristövaikutuksia ja kasvattaa taloudellista sekä sosiaalista hyötyä yhteiskunnalle. Vastuullisuustyön avainalueet ja strategiset tavoitteet jakautuvat seuraaviin teemoihin: eettinen liiketoiminta, ympäristö, sosiaalisuus ja talous. Vastuullisuus koskee Finnairissa kaikkia ja yhtiön tavoitteena on sisällyttää vastuullisuuden teemat tasavertaisesti kaikkiin toimintoihin sekä tuote- ja palvelusuunnitteluun.

Ihmisoikeudet, lahjonta ja korruption torjunta

Finnairin toiminta perustuu sen eettisiin liiketoiminnan periaatteisiin, jotka on tarkemmin kuvattu tämän vuosiraportin liitteenä olevassa vastuullisuusliitteessä, kohdassa 103: Johtamismalli. Yhtiö kunnioittaa YK:n ihmisoikeuksien julistusta sekä kansainvälisen työjärjestön (ILO) perussopimuksia. Finnair on allekirjoittanut YK:n Global Compact -aloitteen ja raportoi vuosittain Global Compactin kymmenen vastuullisen yritystoiminnan periaatteen täytäntöönpanosta. Kyseisen raportin yhteenveto löytyy myös vuosikertomuksen vastuullisuusliitteestä.

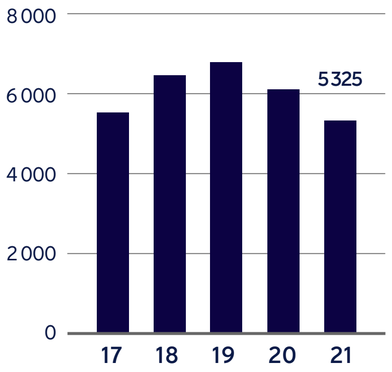
Finnairilla on käytössä eettisen toiminnan palautekanava nimeltään Finnair Ethics Helpline, jonka kautta sekä työntekijät että kumppanimme voivat raportoida eettisiin liiketoimintaperiaatteisiin liittyvistä huolista. Vuoden 2021 aikana Finnair Ethics Helpline -palvelun kautta ei raportoitu yhtään merkittävää väärinkäytöstä, eikä yhtiössä ollut käynnissä aiheeseen liittyviä tutkimuksia.

Asiakkaat, työntekijät ja muut sidosryhmät

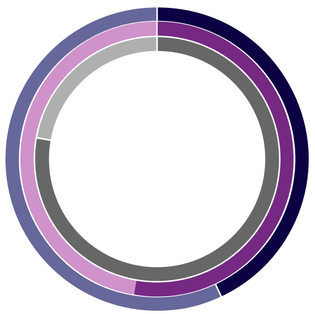
Finnair on sitoutunut tarjoamaan asiakkaillensa luotettavat, täsmälliset ja miellyttävät matkakokemukset ystävällisen hymyn kera. Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus ovat osa Finnairin perusperiaatteita, ja yhtiö on sitoutunut varmistamaan liikuntarajoitteisten palvelun esteettömyyden. Yhtiö parantaa jatkuvasti palveluidensa asiakaskokemusta ja soveltaa käytäntöön asiaankuuluvia saavutettavuusstandardeja.

Finnairin työntekijöiden ja asiakkaiden hyvinvointi on yhtiölle yhtä tärkeät. Finnair pitää hyvää

Työsuhteessa olevan henkilöstön määrä vuoden lopussa



Henkilöstön monimuotoisuus: Sukupuoli



Miehiä:	Naisia:
Työntekijät 43%	Työntekijät 57%
Johtajat/päälliköt 53%	Johtajat/päälliköt 47%
Johtoryhmä 78%	Johtoryhmä 22%

[1] *Platform on Sustainable Finance: Technical Working Group, Part B – Annex: Full list of Technical Screening Criteria, August 2021.*

[2] *https://www.aurinkomatkat.fi/vastuullinen-matkailu*

huolta työntekijöistään panostamalla heidän terveydenhuoltoonsa ja turvallisuuteensa sekä tarjoamalla koulutusmahdollisuuksia ja edistämällä tasa-arvoa, syrjimättömyyttä ja monimuotoisuutta. Finnairissa monimuotoisuus nähdään suorituskyvyn edistäjänä.

Kuten edellä on mainittu, vuoden 2021 aikana erityistä huomioita kiinnitettiin koko matkustusketjun terveysturvallisuuteen aina lentokentältä lennon päättymiseen saakka. Finnairin yleinen asiakastyytyväisyys mitattuna Net Promoter Score (NPS) -arvolla laski edelliseen vuoteen nähden ja oli 38 (47). Arvo pysyi kuitenkin kohtuullisen hyvällä tasolla osoittaen sen, että Finnairin lisäksi myös asiakkaat ovat sitoutuneita terveysturvalliseen matkustamiseen ja tiedostavat vastuullisuuden merkityksen, vaikkakin asiakkaiden välittömiä palveluita oli terveysturvallisuussyistä minimoitu.

Finnair työllisti vuonna 2021 keskimäärin 5 614 (6 573) henkilöä, mikä on 14,6 prosenttia vähemmän edelliseen vuoteen verrattuna. Henkilöstömäärä väheni vuoden 2021 aikana 780 ihmisellä tai 12,8 prosenttia ollen joulukuun lopussa 5 325 (6 105). Vuoden 2021 aikana henkilöstön vaihtuvuusaste oli 6,8 prosenttia (7,4). Henkilöstön vähentyminen ja vaihtuvuusasteen kasvu johtuivat edelleen jatkuvista lomautuksista ja pitkittyneestä pandemian aiheuttamasta vähäisestä operatiivisesta tasosta. Vuoden 2021 aikana keskimäärin töissä oli 2 996 ihmistä.

Finnair on COVID-19-vaikutusten vuoksi panostanut erityisesti sosiaaliseen vastuullisuuteen tukemalla lomautettuja sekä irtisanottavia työntekijöitään. Yhtiöllä käynnissä oleva NEXT-muutosturvaohjelma tukee yksilöllisesti jokaisen työnsä menettäneen uudelleentyöllistymistä. Ohjelma koostuu muun muassa henkilökohtaisesta suunnitelmasta 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 vuonna 2021 91 prosenttia (92), ja 99 prosenttia (99) henkilöstöstä työskenteli vakituisesti. Henkilöstön keski-ikä oli 42 vuotta (43). Henkilöstöstä 33 prosenttia (33) oli yli 50-vuotiaita, kun taas 13 prosenttia (13) oli alle 30-vuotiaita. Vuoden 2021 lopussa 57 prosenttia (57) Finnairin työntekijöistä oli naisia ja 43 prosenttia (43) miehiä. Kolme (neljä) Finnairin hallituksen kahdeksasta jäsenestä on naisia. Finnair ei ylläpidä etniseen alkuperään perustuvia tilastoja.

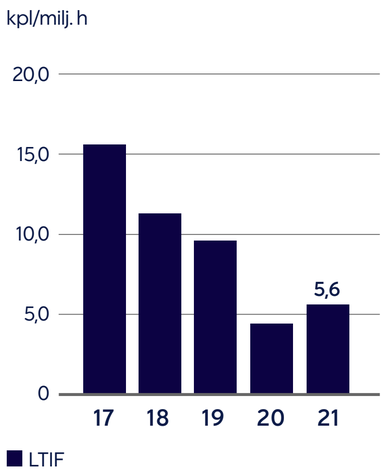
Yritystason tapaturmataajuus (LTIF) nousi vuoteen 2020 verrattuna ja oli 5,6 (4,4). Sitä vastoin sairauspoissaolojen määrä oli pienempi kuin vertailukaudella ollen 2,3 prosenttia (3,8).

Finnair arvostaa hyvää yhteistyötä työntekijäryhmiä edustavien ammattiliittojen kanssa. Vuonna 2021 neuvoteltiin seuraavat työehtosopimukset:

- Finnair Oyj:n Suomen liikennelentäjiä koskeva sopimus Palvelualojen työnantajat Palta ry:n ja Suomen Liikennelentäjäliitto ry:n (SLL) välillä. Sopimus on voimassa syyskuun 2024 loppuun saakka.
- Finnairin ylempiä toimihenkilöitä koskeva sopimus Finnair Oyj:n ja Finnairin Insinöörit ja ylemmät FINTO ry:n välillä. Sopimus on voimassa helmikuun 2023 loppuun saakka.
- Aurinkomatkojen matkatoimistovirkailijoita koskeva sopimus Paltan ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT:n välillä. Sopimus on voimassa huhtikuun 2023 loppuun saakka.

Vuonna 2019 neuvoteltu Finnairin Suomen matkustamohenkilöstöä koskeva työehtosopimus Finnairia edustavan Paltan ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT:n välillä on voimassa tammikuun 2022 loppuun. Sama koskee vuonna 2020 neuvoteltuja Finnairin teknisiä toimihenkilöitä ja lentoliikenteen toimihenkilöitä koskevaa Paltan ja Ammattiliitto PRO:n välisiä sopimuksia, jotka ovat voimassa tammikuun 2022 loppuun saakka. Myös Helsingin lentoaseman asiakas- ja maapalvelun, rahdin, tekniikan ja Finnair Kitchenin työntekijöitä edustavan Ilmailualan Unionin IAU ry:n ja Paltan välinen sopimus neuvoteltiin vuonna 2020. Sopimus on voimassa 15.3.2023 saakka.

Tapaturmataajuus (Lost Time Incident Frequency)



Ympäristönsuojelun taso

Kolme suurta globaalia ympäristöhaastetta ilmastonmuutos, biologisen monimuotoisuuden väheneminen ja siirtyminen kiertotalouteen tukevat toinen toisiaan. Näihin haasteisiin vastaaminen vaatii meidän kaikkien yhteistä huomiotamme. Finnair on asettanut omat tavoitteet kaikille näille kolmelle haasteelle ja kehottaa kaikkia sidosryhmiään tekemään yhteistyötä näiden tavoitteiden saavuttamiseksi. Finnair tavoittelee hiilineutraalia lentämistä vuonna 2045, ja aikoo jo vuoden 2025 lopussa puolittaa nettopäästöt puoleen vuoden 2019 tasoon verrattuna. Lisäksi yhtiö aikoo sisällyttää kiertotalouden ja jätehierarkian mukaisen jätteiden vähentämisen periaatteet toimintoihinsa. Finnairilla on nollatoleranssi eläinten salakuljetukselle ja on United for Wildlife -sertifioitu lentoyhtiö.

Ilmastonmuutos

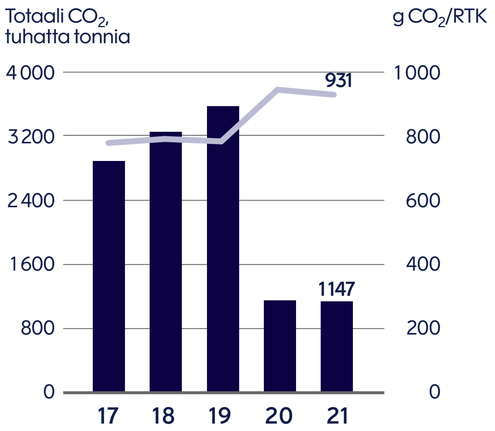
Vuonna 2021 Finnairin liikenne myytyinä tonnikilometreinä (RTK) kasvoi 1,6 prosenttia vuoteen 2020 verrattuna. Hiilidioksidipäästöt (CO_2) kuitenkin pienenivät 0,4 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna ollen 1 146 903 tonnia (1 151 299). Vuoteen 2019 verrattuna lentämisen päästöt olivat 67,8 prosenttia pienemmät.

Lentotoiminnan polttoainetehokkuus oli 296 g/RTK (301) (ilman jyvitystä matkustajien ja rahdin kesken), eli se parantui 2,0 prosenttia (-20,9). Lentämisen hiilidioksidipäästöt on laskettu myös jyvittämällä ne matkustajien ja rahdin kesken ICAO:n suositusten mukaisesti (katso kohta vastuullisuusliite, scope 1 -päästöt). Näin laskettuna vuoden 2021 hiilidioksidipäästöt olivat 131 g CO_2/RPK (92) ja 606 g CO_2/RTK-rahti (514). Päästötehokkuus matkustajakilometriä kohden (RPK) heikkeni 42,5 prosenttia (17,1) ja rahtitonnikilometriä kohti (RTK-rahti) 17,9 prosenttia (5,3). Vuoden 2021 heikentyneet jyvitetyt suhdeluvut vuoteen 2020 verrattuna johtuivat pääsääntöisesti siitä, että vuosi 2021 oli kokonaisuudessaan pandemianaikaista toimintaa, jolloin tarjonnan (ATK +6,4 prosenttia) ja kysynnän (RTK +1,6 prosenttia) kohdistamisessa on ollut haasteita, lentojen keskimääräinen pituus lyhentyi edelleen sekä jyvityksen laskentamallista. Laskentamallissa jokainen tyhjäkin istuin lisää matkustajien suhteellista painoa. Vuoden 2020 alku oli vielä normaalia toimintaa ja pandemian vaikutukset alkoivat näkyä voimakkaasti vasta maaliskuusta 2020 eteenpäin.

Vuoden 2021 aikana jatkettiin vahvaa tuloksellista työtä polttoainetehokkuuden parantamiseksi. Sekä optimaalisen laivaston käytön että tehokkaan lentämisen osalla saavutettiin hyvää kehitystä. Esimerkiksi yksi vuoden 2021 aikana käyttöön otettu uusi työkalu on nimeltään Tail Swapper, joka mahdollistaa konetyypin vaihtamisen, jos matkustajamäärässä huomataan muutoksia. Se auttaa välttämään lentämistä liian suurilla koneilla ja säästämään sen mukaisesti myös polttoaineen kulutuksessa. Toinen konevalintoja ohjaava työkalu tehtiin erityisesti tekniikan käyttöön. Sen avulla optimoidaan laajarunkoliikennettä. Koska eri koneyksilöiden välillä on eroja polttoaineen kulutuksessa, työkalu ohjaa löytämään parhaat koneiden ja reittien väliset yhdistelmät niin, että pidemmät yhteydet lennetään polttoainetehokkaimmilla koneilla. Kolmas työkalu otettiin käyttöön lentokoneen ohjaamoon. Se mahdollistaa kaukoliikenteen optimoinnin niin, että löydämme parhaan tasapainon lentonopeuden ja polttoainekulutuksen välille. Optimointisovellus välittää nopeuteen ja kulutukseen liittyvää tietoa ohjaamoon lennon aikana helpottaen lentäjien päätöksentekoa. Näin esimerkiksi polttoainetta ei kuluteta turhaan muutaman minuutin ajansäästön takia, jos tälle ei ole erittäin hyvää perustetta.

Lentämisen hiilidioksidipäästöjen pienentämiseksi on erittäin tärkeää lisätä kestävien lentopoltto-aineiden käyttöä. Olemme erittäin kiitollisia asiakkaillemme, jotka haluavat osallistua Finnairin pitkän tähtäimen tavoitteeseen lentää hiilineutraalisti vuonna 2045. Vuonna 2021 liikematkustajat kompensoivat matkustamistaan ostamalla 310 tonnia kestävää polttoainetta Finnairin koneisiin. Tällä yhteistyöllä vähennettiin 909 tonnia lentämisen hiilidioksidipäästöjä. Joulukuussa 2021 Suomen eduskunta hyväksyi lakimuutoksen, joka mahdollistaa yritysten myydä kompensointipalveluja. Finnair tulee avaamaan asiakkaille suunnatun kompensointipalvelun vuoden 2022 alussa. Toivomme sen saavuttavan hyvän vastaanoton ja lisäämään asiakkaittemme osallistumista ilmastonmuutoksen vastaiseen työhön.

Finnairin lentojen päästötehokkuuden kehitys



RTK = myydyt tonnikilometrit eli kapasiteetin käyttö hyötykuorman painon mukaan

Finnairin kiinteistöjen energiankulutus nousi 12,2 prosenttia vuonna 2021 (-29,1). Vuonna 2021 niiden sähkön kokonaiskulutus oli 21 130 MWh (21 259) ja lämmönkulutus 24 238 MWh (18 592). Kiinteistöjen energiatehokkuus oli 21,0 kWh/m^3 (18,5) sisältäen sekä sähkön että lämmön kulutuksen. Sähkön käytön vähentyminen johtui vähentyneestä toiminnasta, mutta lämmityksen energian tarve selittyy kylmällä talvella. Vastaavasti kiinteistöjen energiankulutuksen hiilidioksidipäästöt nousivat 8,9 prosenttia (-57,8) ollen yhteensä 8 138 tonnia (7 414).

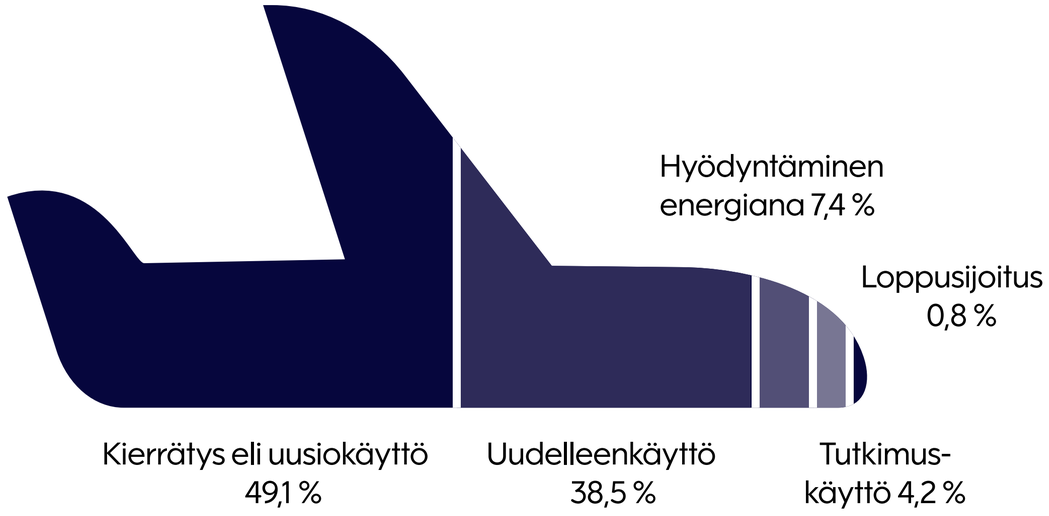
Kiertotalous

Finnairin tuottaman jätteen kokonaismäärä Suomessa laski 40,4 prosenttia (64,8) eli yli 618 tonnia (2 816), vuoden kokonaismassan ollessa 914 tonnia (1 532). Näissä luvuissa ei ole otettu Finnair Tekniikan vuonna 2021 suorittaman Airbus A319 -kierrätyksen aikana syntyneitä materiaalivirtoja. Suurin jätelaji on lentojen tarjoilusta syntyvä, ruokajätettä sisältävä sekajäte eli kansainvälinen ruokajäte. Kansainvälinen ruokajäte viedään poltettavaksi ja muu ruokajäte kompostoitavaksi. Syntynyttä ruokahävikkiä on tavoitteellisesti vähennetty vuodesta 2018 lähtien ja ensisijaisesti ruokahävikki lahjoitetaan hyväntekeväisyyteen. Vuonna 2021 18 prosenttia lennon aikana syntyvästä jätteestä kierrätettiin, mikä on erittäin korkea kierrätysaste kyseiselle jätteelle.

Finnair uudisti katsauskaudella lennonaikaista tarjoilukonseptiaan vastuullisemmaksi. Muoviset aterimet korvattiin puisilla ja kasvisruoan määrää lisättiin. Lisäksi aiempaa, jo saavutettua ruokahävikin puolittamistavoitetta jatkettiin 30 %:n lisävähennystavoitteella. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi toteutettavia toimenpiteitä olivat esimerkiksi menuvalikoiman yksinkertaistaminen ja tuoretuotteiden siirtäminen ennalta tilattavien tuotteiden valikoimaan.

Finnair purki ja kierrätti yhdessä Kuusakosken kanssa taloudellisen käyttöikänsä loppuun tulleen Airbus A319 -lentokoneen. Finnair arvioi aluksi, että koneesta voitaisiin hyödyntää noin 90-95 prosenttia. Lopullinen hyödyntämisaste osoittautui odotettua suuremmaksi, vain 0,8 prosenttia koneesta päätyi jätteeksi. Kyseessä oli kaikkien aikojen ensimmäinen matkustajalentokone, joka kierrätettiin Suomessa. Kierrätysprojekti loi positiivista mielialaa, työllisti henkilökuntaa ja tuki kapearunkolaivaston varaosapalvelun kannattavuutta.

Finnair Airbus A319:n kierrätys



Hankintaketju, Ihmisoikeudet, lahjonta ja korruption torjunta

Hankintaketjun hallinta keskittyi pandemian aikaiseen kysynnän ja saatavuuden hallintaan, kustannustasoon kohdistuviin odotuksiin vastaamiseen ja hankintaketjun riskienhallintaan. Supistuneen reittiverkoston ja vähentyneiden lentojen vuoksi aktiivisten toimittajien määrä väheni 27 prosenttia.

Aihealue	Tavoitteet ja mittarit	Toteuma 2021	Toteuma 2020	Keskeiset toimenpiteet vuonna 2021
Ympäristövastuu	Puolitetaan nettohiilidioksidipäästöt vuoden 2025 loppuun mennessä, vertailuvuosi 2019 (%, Scope 1) *)	-67,8	-67,7	COVID-19:n takia vuoden 2021 päästöluvut ovat epätavallisen pieniä, koska matkustuskysyntä oli vähäistä ja tarpeetonta lentämistä vähennettiin mahdollisimman paljon.
	Hiilivapaa lentäminen vuoden 2045 loppuun mennessä (gCO_2/RTK, nettopäästöt)	931	949	
	Parannetaan lentojen polttoainetehokkuutta 1 %:lla vuosittain. KPI:n pohjana tässä käytetään polttoainetehokkuusindeksiä (Fuel Efficiency Index, FEI), missä tuulen ja hyötykuorman vaikutukset on normalisoitu.	0,0 %:n parannus	1,7 %:n parannus	Yksi elinkaaren lopussa oleva kapearunkolentokone kierrätettiin Vantaalla. Operatiivisia menetelmiä lentojen painon vähentämiseksi jatkettiin (esim. polttoainetankkausten rationalisointi, jaettavien lehtien määrän vähentäminen ja juomaveden tankkausten optimointi). Lentomenetelmien tehostamista jatkettiin (esim. Lennon aikaista lentäjien tilannetietoisuutta parannettiin, mikä ohjaa vähemmän polttoainetta kuluttavaan lentämiseen, liukulaskeutumisten määrä Helsinkiin lisääntyi edelleen). Kaluston käyttöasteen suunnittelutyökaluja parannettiin (mm. matkustaja- ja rahtimäärää vastaavan lentokonetyypin käyttö).
	Vähennämme Kitchenin käyttämien kertakäyttöisten muovien määrää 50 % vuoden 2022 loppuun mennessä (%)	-40,0	-23,0	Finnair uudisti katsauskaudella lennonaikaista tarjoilukonseptiaan vastuullisemmaksi. Muoviset aterimet korvattiin puisilla ja kasvisruoan määrää lisättiin.
	Kierrätämme Kitcheniin tulevista muoveista 50 % vuoden 2022 loppuun mennessä (%)	37,0	20,7	Kierrätettävien jätejakeiden määrää onnistuttiin lisäämään, kun vihreät muoviset viinipullot lisättiin kierrätettävien muovien joukkoon.
	Vähennämme Kitchenissä syntyvää ruokajätettä 30 % vuoden 2022 loppuun mennessä (%)	Uusi	Uusi	Aiempaa, jo saavutettua ruokahävikin puolittamistavoitetta jatkettiin 30 %:n lisävähennystavoitteella.
Sosiaalinen vastuu	Saapumistäsmällisyys yli 85 % (%)	82,3	90,0	Saapumistäsmällisyys laski erityisesti vuoden 2021 joulukuun vaikeiden sääolosuhteiden ja COVID-19-liitännäisten haasteiden, kuten uusien, ylimääräisiä matkustusasiakirjatarkastuksia vaatineiden matkustusrajoitusten sekä toisaalta tavallista suurempien sairauspoissaolomäärien takia.
	Asiakastyytyväisyys/NPS nousee edellisvuodesta. Pitkän aikavälin tavoite 60.	38	47	Vahva panostus Finnairin terveysturvallisuustoimiin sekä takaisinmaksuprosesseihin jatkui. Muun muuassa omikronmuunnoksesta aiheutuneet sairauspoissaolot ja ruuhkat asiakaspalvelukanavissa laskivat loppuvuonna 2021 asiakastyytyväisyyttä vertailukaudesta.
	Työntekijätyytyväisyys/eNPS nousee edellisvuodesta	-31	-1	eNPS laski muun muassa lomautusten takia. Finnair oli pakotettu jatkamaan niitä, koska sen operoima kapasiteetti pysyi edelleen pandemiaa edeltänyttä aikaa selvästi alemmalla tasolla.
	Sairauspoissaoloja vähemmän kuin edellisenä vuonna	2,3	3,8	
	Tapaturmataajuus (LTIF) alle 14,8	5,6	4,4	
Eettiset toimintatavat	Eettisten ohjeiden tuntemus WeTogether@Finnair -kyselyssä vähintään 4 asteikolla 1–5	3,8	4.3	Henkilöstön jatkuva koulutus eettisiin toimintatapoihin jatkui.

** Vuoden 2021 ja 2020 nettopäästöt olivat poikkeuksellisen alhaiset pandemian takia vähentyneen lentämisen vuoksi.*

Muutokset yhtiön johdossa

Tammi–syyskuussa Finnairin johtoryhmässä ei vaihtunut jäseniä.

Finnair tiedotti 13.10.2021, että digitaalisista palveluista vastaava johtaja ja johtoryhmän jäsen Tomi Pienimäki jättää Finnairin viimeistään tammikuun 2022 lopussa.

Osakkeet ja osakkeenomistajat

Osakkeet ja osakepääoma

Finnairin kaupparekisteriin 31.12.2021 merkitty osakemäärä oli 1 407 401 265 osaketta ja rekisteröity osakepääoma 75 442 904,30 euroa. Yhtiön osakkeet noteerataan Nasdaq Helsingissä. Yhtiökokouksessa kullakin osakkeella on yksi ääni.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnairin markkina-arvo oli vuoden 2021 lopussa 837,7 miljoonaa euroa (1 066,1) ja päätöskurssi 31.12.2021 oli 0,60 euroa (0,76). Vuoden 2021 aikana Finnairin osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 0,81 euroa, alin kurssi 0,56 euroa ja keskikurssi 0,68 euroa. Osakkeita vaihdettiin 1 143,8 miljoonaa kappaletta yhteensä 780,5 miljoonalla eurolla.

Osakkeenomistajat

Finnairin osakkeenomistajien lukumäärä kasvoi 35,7 prosenttia 116 129 osakkeenomistajaan vuonna 2021 (pois lukien hallintarekisteröidyt omistukset). Finnairin osakkeita omistavien suomalaisten kotitalouksien määrä nousi 83 711:stä 113 926:een, ja samalla kotitalouksien yhteenlaskettu omistusosuus kasvoi 27,4 prosenttia. Suorien ulkomaisten ja hallintarekisterö ityjen omistusten osuus vuoden 2021 lopussa oli 4,6 prosenttia (7,4).

Liputusilmoitukset

Vuonna 2021 ei annettu liputusilmoituksia.

Valtion omistus

Vuoden 2021 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 738 271 osaketta ja yhtiön johtoryhmän jäsenet, toimitusjohtaja mukaan lukien, omistivat yhteensä 1 536 254 osaketta 31.12.2021, mikä edusti 0,11 prosenttia osakkeista ja niiden tuottamista äänistä.

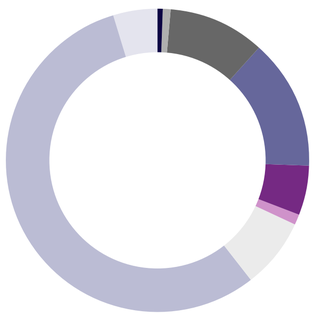
Omat osakkeet

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

Finnairin hallitus käytti ensimmäisellä vuosineljänneksellä varsinaisen yhtiökokouksen 2020 antamaa valtuutusta omien osakkeiden hankkimiseen ja sai 22.2.2021 päätökseen omien osakkeidensa hankinnan, joka alkoi 19.2.2021. Tänä aikana Finnair hankki 1 800 000 omaa osaketta keskihintaan 0,64 euroa osakkeelta. Osakkeet hankittiin Nasdaq Helsinki

Omistuksen jakaantuminen omistusmäärittäin

%



- 1–500 0,6 %
- 501–1 000 1,0 %
- 1 001–10 000 10,3 %
- 10 001–100 000 13,8 %
- 100 001–1 000 000 5,4 %
- 1 000 001–10 000 000 0,9 %
- 10 000 001–100 000 000 7,5 %
- 100 000 001– 55,9 %
- Hallintarekisteröidyt 4,6 %

Oy:n järjestämässä julkisessa kaupankäynnissä hankintahetken markkinahintaan. Omien osakkeiden hankinta perustui varsinaisen yhtiökokouksen 29.5.2020 antamaan valtuutukseen ja osakkeet käytetään osana yhtiön kannustinjärjestelmiä.

Hankinnan jälkeen Finnair Oyj:llä oli yhteensä 1 970 660 omaa osaketta, jotka vastasivat 0,14 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Finnair käytti ensimmäisellä vuosineljänneksellä vuoden 2020 yhtiökokouksen antamaa valtuutusta omien osakkeiden luovuttamiseen. Se luovutti helmikuussa yhteensä 496 564 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille. Lisäksi Finnair luovutti maaliskuussa yhtiön vuosien 2018–2020 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti yhteensä 36 903 osaketta kannustinjärjestelmän piirissä olleille avainhenkilöille.

Finnair ei käyttänyt vuoden toisella tai kolmannella neljänneksellä vuoden 2021 yhtiökokouksen antamaa valtuutusta omien osakkeiden hankkimiseksi tai luovuttamiseksi.

Neljännellä vuosineljänneksellä Finnair luovutti vuoden 2021 yhtiökokouksen valtuutuksella yhteensä 16 060 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille.

Näin ollen Finnairin hallussa oli 31.12.2021 yhteensä 1 421 133 osaketta, mikä vastaa 0,10 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä.

Osakassopimukset

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

Määräysvallan vaihtumiseen liittyvät ehdot merkittävissä sopimuksissa

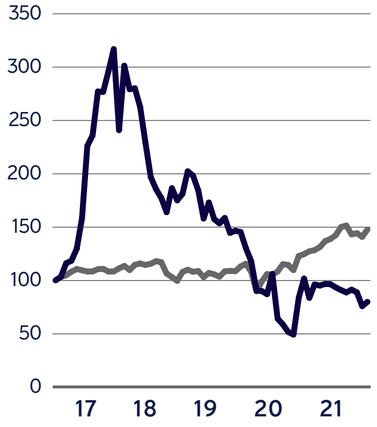
Joihinkin Finnairin rahoitussopimuksiin sisältyy ehto, jonka mukaan rahoittajalla on oikeus vaatia lainan ennenaikaista takaisinmaksua tai perua lainalupaus, mikäli joku muu kuin Suomen valtio hankkii osakkeiden enemmistön tai määräysvallan Finnairissa.

Finnairin osake 2017–2021*

■ Keskihinta

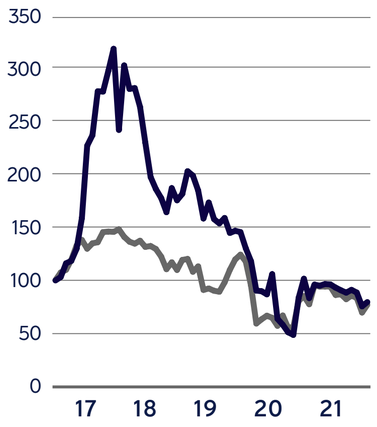
* Yhtiö toteutti kesä–heinäkuussa 2020 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi osakekurssia on oikaistu.

Vertailu Nasdaq Helsinki yleisindeksi



■ Finnair
■ Nasdaq Helsinki yleisindeksi

Vertailu eurooppalaiset lentoyhtiöt



■ Finnair
■ Bloomberg Europe Airline Index

Avainluvut - Osake

		2021	2020	2019	2018	2017
Oma pääoma/osake*	euroa	0,34	0,64	1,39	1,33	1,46
Osingot tilikaudelta**	milj. euroa	0	0	0	35	38
Osinko/osake* **	euroa	0,00	0,00	0,00	0,05	0,06
Osinko tuloksesta**	%	0,0	0,0	0,0	39,4	24,4
Efektiivinen osinkotuotto**	%	0,0	0,0	0,0	3,9	2,3
Liiketoiminnan rahavirta/osake*	euroa	-0,02	-0,99	0,82	0,73	0,55
Hinta/voitto-suhde (P/E)		-1,74	-1,47	12,12	10,18	10,43

** Yhtiö toteutti kesä–heinäkuussa 2020 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi osakemäärään perustuvia tunnuslukuja on vuosien 2017–2019 osalta oikaistu.*

*** Tilikauden 2021 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.*

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla 17.3.2021 poikkeusjärjestelyin.

Varsinainen yhtiökokous valtuutti yhtiön hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta sekä päättämään osakeannista (koskee sekä uusien osakkeiden antamista että omien osakkeiden luovuttamista). Molemmat valtuutukset koskevat enintään 50 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 3,6 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 internetsivuilla **https://investors.finnair.com/fi/governance/general-meetings**

Finnair Oyj:n omien osakkeiden hankinta, luovutus sekä osakepalautukset	Osakemäärä	Hinta euroa	Keskihinta euroa
1.1.2017	788 964	4 275 212,39	5,42
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
2021	1 800 000	1 144 440,00	0,64
2021	-549 527	-1 350 674,25	2,46
31.12.2021	1 421 133	887 810,73	0,62

Osakkeenomistajaryhmät 31.12.2021	Osakkeita, kpl	%	Omistajia, kpl	%
Julkisyhteisöt	892 860 788	63.4	8	0,0
Kotitaloudet	391 765 11	27,8	113 926	98,1
Yritykset	41294299	2,9	1,811	1,6
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	12 806 183	0,9	33	0,0
Yhteisöt	1 717 951	0,1	66	0,1
Kotimaiset osakkeenomistajat, yhteensä	1 340 444 832	95,2	115 844	99,7
Hallintarekisteröidyt	65 378 093	4,6	10	0,0
Ulkomaiset	1 578 340	0,1	285	0,2
Hallintarekisteröidyt ja ulkomaiset, yhteensä	66 956 433	4,8	285	0,2
Yhteensä	**1 407 401 265**	**100,0**	**116 139**	**100,0**

Osakeomistuksen jakautuminen 31.12.2021	Osakemäärä, kpl	%	Omistajia, kpl	%
1–500	8 709 146	0,6	47 284	40,7
501–1 000	14 021 968	1,0	17 697	15,2
1 001 –10 000	144 950 124	10,3	42 874	36,9
10 001–100 000	194 217 310	13,8	7 919	6,8
100 001–1 000 000	75 312 250	5,4	342	0,3
1 000 001–10 000 000	13 053 310	0,9	8	0,0
10 000 001–100 000 000	105 089 378	7,5	4	0,0
100 000 001–	786 669 686	55,9	1	0,0
Hallintarekisteröidyt	65 378 093	4,6	10	0,0
Yhteensä	**1 407 401 265**	**100,0**	**116 139**	**100,0**

Riskienhallinta

Riskienhallinnan viitekehys ja periaatteet

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

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

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

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

Riskienhallinnan politiikka ja prosessi

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

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

Riskien tunnistamiseen ja arviointiin kuuluvat seuraavat vaiheet:

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

Riskienhallinnan ohjausmalli

Ensimmäinen puolustuslinja

Liiketoimintayksiköt ja yhteiset toiminnot vastaavat tavoitteiden määrityksestä ja päivittäisen suorituksen johtamisesta. Liiketoimintayksiköt ja yhteiset toiminnot vastaavat riskeistä sekä näin ollen riskien tunnistamisesta ja arvioimisesta sekä riskitekijöiden huomioimisesta päätöksenteossaan. He hallitsevat riskejä muuan muassa määrittelemällä ja toimeenpanemalla kontrolleja. Siten ensimmäinen puolustuslinja vastaa päivittäisistä riskienhallinnan toimenpiteistä ja niiden toteuttamisesta Finnairin riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan viitekehysten mukaisesti.

Osana ensimmäistä puolustuslinjaa Finnairin toimitusjohtajalla ja johtoryhmällä on kokonaisvastuu asianmukaisen riskienhallinnan järjestämisestä.

Toinen puolustuslinja

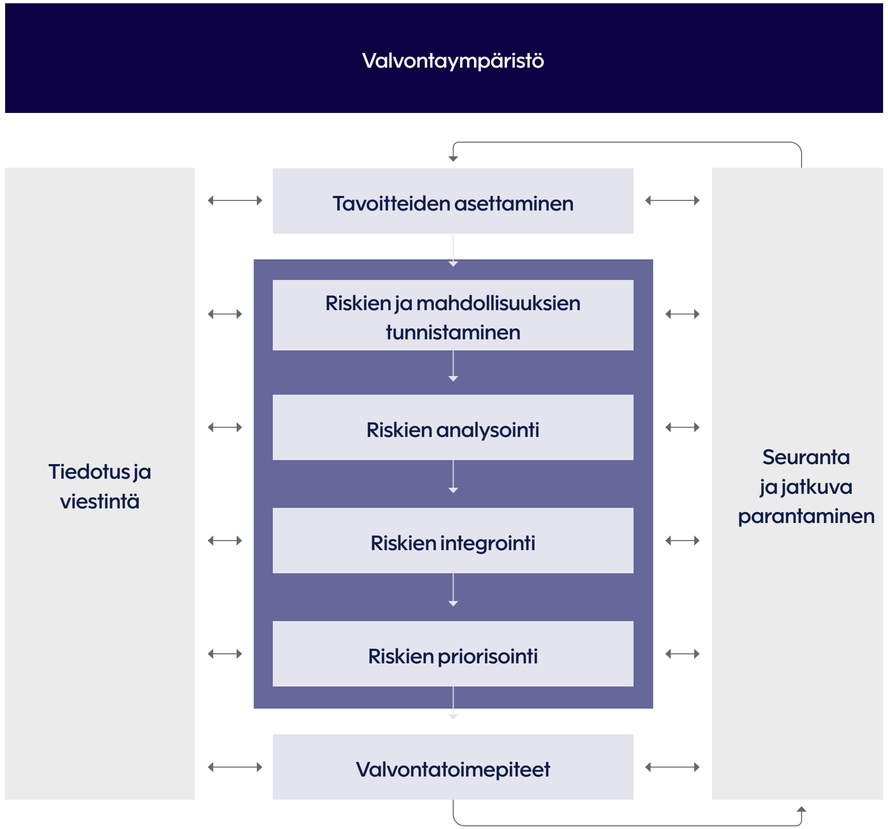
Risk & Compliance -valvontatoiminto avustaa asiantuntemuksellaan riskien arvioinnissa ja riskienhallinnassa. Risk & Compliance -toiminnon vastuulla on riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan viitekehysten kehittäminen ja ylläpitäminen sekä niissä määriteltyjen politiikkojen, sääntöjen, menettelytapojen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

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

Kolmas puolustuslinja

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

Riskienhallintaprosessi



Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät

Lentoliikenteen kysyntää ohjaavat yleisesti makrotaloudelliset tekijät. Lentomatkustuksen ja makrotaloudellisten tekijöiden, kuten bruttokansantuotteen, kehityksen välillä on historiallisesti ollut vahva yhteys. Tämän seurauksena lentoliikenneala on erittäin altis maailmantalouden sykleille, ja se reagoi nopeasti ulkoisiin häiriöihin, kausiluonteiseen vaihteluun ja taloussuhdanteisiin, kuten globaaliksi laajentunut COVID-19-pandemia on osoittanut.

Strategian toteuttamisessa Finnairiin ja sen toimintaan kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Finnairilla on käytössä kokonaisvaltainen riskienhallintaprosessi sen varmistamiseksi, että riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskeistä jäävätkin yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle. Alla kuvatuilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävää vaikutusta Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkymiin. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

COVID-19-pandemian seuraukset markkinoilla, joilla Finnair toimii, ovat vaikuttaneet ja niiden odotetaan jatkossakin vaikuttavan haitallisesti Finnairin palvelujen kysyntään. Matkustusrajoitusten kestoon liittyvät epävarmuustekijät, erityisesti Aasiassa, muodostavat riskin lentomatkustuksen kysynnän ja sitä kautta Finnairin liikevaihdon kehitykselle. COVID 19-pandemialla voi myös olla negatiivisia pitkän aikavälin vaikutuksia lentomatkustuksen kysyntään, jos se muuttaa matkustajien suhtautumista lentomatkoihin, tai että nykyinen pandemia tai vastaavat tulevat terveysuhat lisäävät ihmisten kokemaa epävarmuutta. Virtuaalisten työkalujen ja etäkokousten yleistyminen vaikuttaa todennäköisesti liikematkustuksen elpymiseen.

Tekijät, joihin Finnair ei voi vaikuttaa, liittyvät COVID-19-pandemian ja matkustusrajoitusten kestoon sekä lentoliikenteen kysynnän elpymiseen. Myös lentoliikennealaa ja liiketoimintaa koskevat muut yleiset riskitekijät, kuten lentopetrolin hintavaihtelu, yleinen kysynnän vaihtelu, valuuttakurssien muutokset sekä sääntelyn ja verotuksen muutokset ovat tekijöitä, joihin Finnair ei voi vaikuttaa. Lentoliikenteen kysyntää ohjaavat yleisesti muut makrotaloudelliset tekijät, kuten yritysten tai kuluttajien luottamuksen heikentyminen, muutokset kulutustottumuksissa tai työllisyysasteessa, lainarahoituksen saatavuuden heikentyminen, korkojen nousu, inflaation kiihtyminen tai verotuksen muutokset, jotka voivat vaikuttaa haitallisesti yksityiseen kulutukseen.

Liikevaihtoon ja liiketulokseen vaikuttavia keskeisiä tekijöitä, joihin Finnair voi vaikuttaa, ovat operatiivisten kustannusten sopeuttaminen ja kyky vastata kysynnän muutoksiin. COVID-19-pandemian valtavien vaikutusten vuoksi Finnair on toteuttanut mittavan kustannussäästöohjelman. Nykyiset inflaatiopaineet muodostavat riskin saavutetun kustannustason säilyttämiseen.

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

jatkuvan tulevaisuudessa COVID-19-kriisin jälkeen. Finnairin kykyä siirtää lentopetrolikustannusten nousu asiakkailleen hinnankorotuksilla rajoittaa lentoliikennealan erittäin kilpailtu luonne. Finnairin lentopetrolikustannukset ovat lisäksi alttiita valuuttariskille, koska lentopetrolin kansainvälinen hinnoitteluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Lentopetrolin hintavaihtelun jäännösvaikutus määräytyy kulloinkin käytössä olevien suojausten perusteella. Polttoainekulujen nousu, häiriöt polttoaineen saatavuudessa ja tehottomat suojaustoimenpiteet suhteessa markkinahintojen muutoksiin voivat johtaa kustannusten nousuun, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkymiin. Lentopetrolin hintamuutoksilta suojaavat johdannaiset voivat osoittautua tarpeettomiksi tai tehottomiksi ja ne voivat kasvattaa kustannuksia suhteessa vallitsevaan markkinahintaan.

COVID-19-pandemian pitkittyminen mahdollisesti suurimmaksi osaksi vuotta 2022 johtaisi yhtiön heikentyneeseen kannattavuuteen, kassatilanteeseen sekä oman pääoman määrään. Pidempään jatkuva heikentynyt kannattavuus ja pääomien ehtyminen voivat haitata rahoituksen saatavuutta ja ehtoja sekä kasvattaa riskiä laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumiselle.

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

Finnair pyrkii muiden lentoyhtiöiden tavoin jakelemaan palveluitaan yhä monipuolisemmin, joustavammin ja edullisemmin kustannuksin ottamalla käyttöön ja hyödyntämällä uusia jakeluteknologioita ja -kanavia, mukaan lukien siirtyminen kohti hinta- ja saatavuussegmentointia eri jakelukanavien välillä. Kyky hyödyntää näiden teknologioiden tarjoamia kaupallisia mahdollisuuksia riippuu muun muassa Finnairin kumppaneista sovellusten kehittämisessä ja toteuttamisessa sekä Finnairin kyvystä tuottaa asiakkaiden tarpeita parhaiten vastaavia tuotteita ja palveluita. Näin ollen uusien digitaalisten ratkaisuiden ja kanavien käyttöönotto sisältää sekä implementointiin että kaupalliseen menestykseen liittyviä epävarmuustekijöitä.

Lentoliikennetoimialaan kohdistuu useita sääntelyn suuntauksia, joiden 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.

Luonnonkatastrofit, pandemiat ja terveydelliset epidemiat sekä sääilmiöt, jotka vaikuttavat operatiivisiin kustannuksiin, altistavat Finnairin operatiivisten tappioiden riskeille. Epidemiat tai pandemiat, kuten COVID-19-pandemia, voivat vaikuttaa haitallisesti lentomatkustamisen kysyntään ja vaikuttaa merkittävästi Finnairin liiketoimintaan. Lisäksi ilmastonmuutoksesta johtuvat luonnonriskit, kuten lisääntyneet sään ääri-ilmiöt, esimerkiksi rankka lumisade, ilmakehän turbulenssit, maanjäristykset, hurrikaanit, taifuunit tai raju ukonilma, voivat aiheuttaa merkittäviä lisäkustannuksia Finnairille. Tällaiset sääolosuhteet voivat johtaa esimerkiksi lentojen peruuntumiseen, pidempiin odotusaikoihin, suurempaan polttoainekulutukseen sekä lentokoneiden jäänpoiston lisäkustannuksiin, mitkä voivat aiheuttaa lisäkustannuksia Finnairille ja siten vaikuttaa negatiivisesti Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien tai terrorismin uhkalla, kyberhyökkäysten ja pandemiariskin (kuten COVID-19) uhkalla sekä muilla mahdollisilla ulkoisilla häiriöillä voi niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus yhtiön liiketoimintaan. Geopoliittisilla jännitteillä voi olla haitallinen vaikutus globaaliin talousympäristöön sekä Finnairin reittiverkostoon ja kannattavuuteen. 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 pääsyyn ja liikenneoikeuksien kasvuun.

Yleinen työmarkkinatilanne Suomessa on haastava, mikä voi vaikuttaa myös Finnairin liiketoimintaan. Lakoilla ja muilla työnseisauksilla voi niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus Finnairin liiketoimintaan.

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. Finnair suojaa kyseisen politiikan nojalla polttoainehankintojaan 12 kuukautta eteenpäin rullaavasti. Suojausasteen yläraja on

Operatiivisen toiminnan herkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon(rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	27 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	18 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	19 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet, vaikutus vertailukelpoiseen liikevoittoon (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	10 %:n muutosilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	59 milj. euroa	57 milj. euroa

Polttoaineen suojaukset ja suojien keskihinnat (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)	Suojattu polttoaine, tonnia*	Suojien keskihinta, USD/ tonnia* **
Joulukuu 2021	15 000	528
Q1 2022	20 000	632
Q2 2022	15 000	685
Q3 2022	12 000	647
Q4 2022 ja sen jälkeen	6 000	651
Yhteensä	**68 000**	**625**

** Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojauksen kassavirtaan*

*** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.*

seuraaville 12 kuukaudelle 50 prosenttia ja alaraja 0 prosenttia, mutta tavoitesuojausaste on asetettu 25 prosenttiin.

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 vaikuttavat Finnairin nettotulokseen, ja tulevaisuudessa kurssivaikutus voi olla positiivinen tai negatiivinen, sen mukaan, mikä on tilinpäätöshetken USD-kurssi. Finnair on vähentänyt taseen valuuttapositiosta aiheutuvaa tuloksen volatiliteettia käyttämällä suojauksia, kuten johdannaisia ja luonnollisia suojia. Tuleva vuotuinen vaikutus tulokseen riippuu standardin piiriin kuuluvan sopimuskannan koosta, vuokra-ajasta ja suojausasteesta. Katsauskauden lopussa USD-määräisten velkojen suojausaste oli noin 50 prosenttia.

Valuuttajakauma %	2021	2020	Valuuttaherkkyydet USD ja JPY (rullaavasti seur. 12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seur. 12 kk)
Myyntivaluutat			10 %:n muutos ilman suojauksia	0 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
EUR	46	55	-	-	-
USD*	5	4	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	9	7	21 milj. euroa	21 milj. euroa	7 %
CNY	7	6	-	-	-
KRW	5	3	-	-	-
SEK	4	3	-	-	-
Muut	25	21	-	-	-
Ostovaluutat					
EUR	69	59			
USD*	26	35	70 milj. euroa	67 milj. euroa	14 %
Muut	5	6	-	-	-

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

Tulevaisuuden näkymät

Ohjeistus 26.10.2021:

Vaikka matkustus Euroopassa on avautunut ja matkustus Yhdysvaltoihin sekä Thaimaahan avautuu marraskuussa, matkustusrajoitukset heikentävät edelleen kysyntää erityisesti Aasiassa. Parantuneen rokotekattavuuden perusteella Finnair odottaa Aasian avautuvan matkustajille merkittävämmin vuoden 2022 alussa lukuun ottamatta Kiinaa, joka avautuu yhtiön arvion mukaan vasta vuoden 2022 ensimmäisen puoliskon jälkeen. Vaikka rahtiliiketoiminta jatkuu vahvana, ja kustannussäästöohjelma vaikuttaa suunnitelmien mukaisesti, matkustusrajoitusten ja liikenteen lisäämiseen liittyvien kustannusten sekä polttoaineen hinnannousun vuoksi vertailukelpoisen liiketappion arvioidaan olevan vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä samaa suuruusluokkaa kuin kolmannella vuosineljänneksellä liikevaihdon asteittaisesta kasvusta huolimatta. Yhtiö arvioi operatiivisen kassavirran pysyvän viimeisellä vuosineljänneksellä positiivisena.

Lisäksi Finnair arvioi Aasian hitaan elpymisen takia, että yhtiön vertailukelpoinen liiketulos pysyy tappiollisena myös vuoden 2022 ensimmäisen puoliskon ajan. Vaikka Finnair odottaa vuoden 2022 jälkipuoliskon olevan toimintaympäristönä lähempänä pandemiaa edeltävää aikaa, yhtiö arvioi, että vuoden 2019 liikenteen taso tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna saavutetaan vuonna 2023.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2021 tilinpäätöstiedotteen yhteydessä.

Uusi ohjeistus 17.2.2022:

Matkustus Euroopassa ja Yhdysvaltoihin on auki, mutta matkustus Aasiaan on edelleen muutamia maita, kuten Thaimaata, Singaporea ja Intiaa, lukuun ottamatta erittäin rajoitettua. Kiinan ja Hongkongin avautumisen aikatauluun liittyy pitkittynyttä epävarmuutta. Finnair arvioi nyt muiden Aasian-markkinoiden avautuvan muun muassa omikronmuunnoksen takia vaiheittain kohti toisen vuosineljänneksen loppua.

Omikron vaikuttaa huomattavasti mutta lyhytaikaisesti liikevaihtoa heikentäen ja kuluja kasvattaen vuoden 2022 ensimmäisellä neljänneksellä vuoden 2021 viimeiseen neljännekseen verrattuna. Lisäksi jatkuvat matkustusrajoitukset heikentävät kysyntää edelleen erityisesti Aasiassa. Näiden tekijöiden, polttoaineen hinnannousun ja vuoden 2022 kesää kohti liikenteen vaiheittaiseen kasvattamiseen liittyvien kustannusten vuoksi Finnairin vertailukelpoisen liiketappion arvioidaan olevan vuoden 2022 ensimmäisellä neljänneksellä samaa suuruusluokkaa kuin vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä. Finnair toistaa aiemman arvionsa siitä, että yhtiön vertailukelpoinen liiketulos pysyy tappiollisena myös koko vuoden 2022 ensimmäisen puoliskon ajan.

Vuoden 2021 jälkipuolisko osoitti, että patoutunut matkustuskysyntä on merkittävää. Vuoden 2022 ensimmäisen puoliskon aikana matkustusrajoitusten vaikutus Finnairin liiketoimintaan todennäköisesti vähenee. Kiinaa ja Hongkongia lukuun ottamatta yhtiö arvioi siis edelleen, että vuoden 2022 jälkipuolisko on toimintaympäristönä lähempänä pandemiaa edeltänyttä aikaa ja että vuoden 2019 liikenteen taso tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna saavutetaan vuonna 2023.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2022 ensimmäisen neljänneksen osavuosikatsauksen yhteydessä.

Vaihtoehtoiset tunnusluvut

Finnair käyttää Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja vaihtoehtoisia tunnuslukuja kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä lisätäkseen tilikausien välistä vertailukelpoisuutta sekä mahdollistaakseen paremman vertailtavuuden toimialan eri yhtiöiden välillä. Vaihtoehtoiset tunnusluvut eivät korvaa IFRS:n mukaisia tunnuslukuja.

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liiketuloksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liiketulos	Liiketulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liiketuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liiketulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liiketuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Liikevaihto vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein	Liikevaihto + Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 ja 2019 valuuttakurssein	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liiketuloksen kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin ja RASK kiintein valuuttakurssein laskennassa. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 ja 2019 on laskennassa eliminoitu.
Kulut vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Liiketoiminnan muut tuotot + Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut + Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 ja 2019 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 ja 2019 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen liiketulos vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Liikevaihto vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein + Kulut vuoden 2018 ja 2019 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 ja 2019 on laskennassa eliminoitu.
RASK vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein	Liikevaihto vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Yksikkötuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkötuotoista. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 ja 2019 on laskennassa eliminoitu.

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
CASK vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Kulut vuoden 2018 ja 2019 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 ja 2019 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.
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.

Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

EUR milj.	2021	2020
Liiketulos	-454,4	-464,5
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	11,7	-12,2
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	0,0	0,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-5,6	-0,8
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset	-20,6	-132,8
Uudelleenjärjestelykulut	0,0	14,9
Vertailukelpoinen liiketulos	**-468,9**	**-595,3**
Poistot ja arvonalentumiset	319,8	343,8
Vertailukelpoinen EBITDA	-149,0	-251,5

Vertailukelpoinen liiketulos, RASK ja CASK vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin

EUR milj., ellei toisin ilmoitettu	2021	2020
Liikevaihto	838,4	829,2
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein	-2,5	-0,8
Liikevaihto vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein	835,9	828,4
Liiketoiminnan muut tuotot	39,2	48,4
Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut	-1 346,4	-1 472,9
Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein ja hinnoin	5,3	37,2
Kulut vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-1 301,9	-1 387,3
Vertailukelpoinen liiketulos vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	**-466,0**	**-558,9**
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	12 094	12 937
RASK vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	**6,91**	**6,40**
CASK vuoden 2018 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	**10,76**	**10,72**

Vertailukelpoinen liiketulos, RASK ja CASK vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin

EUR milj., ellei toisin ilmoitettu	2021	2020
Liikevaihto	838,4	829,2
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2019 valuuttakurssein	7,2	2,7
Liikevaihto vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein	845,6	831,9
Liiketoiminnan muut tuotot	39,2	48,4
Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät liiketoiminnan kulut	-1 346,4	-1 472,9
Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2019 valuuttakurssein ja hinnoin	-14,8	17,1
Kulut vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-1 322,1	-1 407,4
Vertailukelpoinen liiketulos vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	**-476,5**	**-575,5**
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	12 094	12 937
RASK vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	**6,99**	**6,43**
CASK vuoden 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	**10,93**	**10,88**

Omavaraisuusaste

EUR milj. ellei toisin ilmoitettu	2021	2020
Oma pääoma yhteensä	475,7	896,6
Oma pääoma ja velat yhteensä	4 047,1	3 646,5
Omavaraisuusaste, %	**11,8**	**24,6**

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

EUR milj. ellei toisin ilmoitettu	31.12.2021	31.12.2020
Vuokrasopimusvelat	1 381,0	1 016,2
Muut korolliset velat	1 427,9	1 162,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	-12,3	18,8
Oikaistut korolliset velat	2 796,6	2 197,5
Muut rahoitusvarat	-531,4	-358,3
Rahat ja pankkisaamiset	-734,3	-465,3
Kassavarat	**-1 265,7**	**-823,7**
Korollinen nettovelka	**1 530,9**	**1 373,8**
Oma pääoma yhteensä	475,7	896,6
Nettovelkaantumisaste, %	**321,8**	**153,2**
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	-149,0	-251,5
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	**-10,3**	**-5,5**

** 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 liitteessä 3.8, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.*

Bruttoinvestoinnit

EUR milj.	2021	2020
Lisäykset käyttöomaisuudessa	28,7	348,3
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	380,6	173,3
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	25,3	-5,7
Bruttoinvestoinnit	**434,5**	**515,9**

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk

EUR milj. ellei toisin ilmoitettu	31.12.2021	31.12.2020
Tulos ennen veroja, edellset 12 kk	-581,9	-654,4
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	117,8	255,2
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	22,5	-26,6
Tuotto, edelliset 12 kk	**-441,6**	**-425,8**
Oma pääoma yhteensä	475,7	896,6
Vuokrasopimusvelat	1 381,0	1 016,2
Muut korolliset velat	1 427,9	1 162,6
Sijoitettu pääoma	3 284,6	3 075,4
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	**3 180,0**	**2 808,3***
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	**-13,9**	**-15,2**

** Sijoitettu pääoma oli 2 541,1 miljoonaa euroa 31.12.2019.*

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). Tulos on +100 ja -100 välillä.
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
Tapaturmataajuus (LTIF)	Työpaikkatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisen 12 kuukauden aikana verrattuna aktiivisiin työsuhteisiin raportointipäivänä ja omasta pyynnöstä edellisen 12 kuukauden aikana lähteneet työntekijät

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

Tilinpäätös

Tilinpäätös

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

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

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

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

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

Tämä Taloudellinen tieto 2021 ei ole ESEF-asetuksen (European Single Electronic Format) mukainen xHTML-asiakirja. ESEF-sääntelyn mukainen Taloudellinen tieto 2021 on saatavilla osoitteesta https://investors.finnair.com/fi.

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 Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät
52 Muutokset laadintaperiaatteissa

53 1 Liiketulos
53 1.1 Segmentti-informaatio
53 1.2 Liiketoiminnan tuotot
53 1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain
54 1.2.2 Liikevaihto valuutoissa
54 1.2.3 Myyntiin liittyvät saamiset
54 1.2.4 Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot
55 1.3 Liiketoiminnan kulut
55 1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa
55 1.3.2 Matkustaja- ja maapalvelut
55 1.3.3 Kiinteistö-, IT- ja muut kulut
55 1.3.4 Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat
55 1.3.5 Muut velat
55 1.3.6 Varaukset
56 1.3.7 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät
57 1.3.8 Palkitseminen
57 1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut
60 1.3.8.2 Eläkkeet

62 2 Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
62 2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus
64 2.2 Vuokrasopimukset
66 2.3 Poistot ja arvonalentumiset

68 3 Pääomarakenne ja rahoituskulut
68 3.1 Rahoitustuotot ja -kulut
68 3.2 Rahoitusvarat
69 3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat
69 3.2.2 Rahavarat
69 3.3 Rahoitusvelat
71 3.4 Vastuusitoumukset
71 3.5 Rahoitusriskien hallinta
74 3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu
75 3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus
75 3.8 Johdannaiset
78 3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

79 4 Konsolidointi
79 4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet
79 4.2 Tytäryhtiöt
80 4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot
80 4.4 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä
80 4.5 Lähipiiritapahtumat

81 5 Muut liitetiedot
81 5.1 Tuloverot
82 5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit
82 5.3 Tilinpäätöspäivän jälkeiset tapahtumat

83 6 Emoyhtiön tilinpäätös

92 Hallituksen esitys osingonjaosta

93 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	2021	2020
Liikevaihto	1.1, 1.2	**838,4**	**829,2**
Liiketoiminnan muut tuotot		62,5	49,3
Liiketoiminnan kulut			
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	1.3.8	-229,3	-163,9
Polttoainekulut		-211,4	-232,8
Kapasiteettivuokrat		-71,3	-89,3
Lentokaluston huoltokulut		-117,2	-92,5
Liikennöimismaksut		-120,4	-112,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-38,1	-28,2
Matkustaja- ja maapalvelut	1.3.2	-148,0	-168,6
Poistot ja arvonalentumiset	2.3	-319,8	-343,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	1.3.3	-99,7	-111,6
Liiketulos		**-454,4**	**-464,5**
Rahoitustuotot	3.1	12,8	38,7
Rahoituskulut	3.1	-117,8	-255,2
Kurssivoitot ja -tappiot	3.1	-22,5	26,6
Tulos ennen veroja		**-581,9**	**-654,4**
Tuloverot	5.1	117,6	131,1
Kauden tulos		**-464,3**	**-523,2**
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		-464,3	-523,2
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa			
Laimentamaton osakekohtainen tulos	3.9	-0,34	-0,51
Laimennettu osakekohtainen tulos	3.9	-0,34	-0,51

Konsernin laaja tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2021	2020
Kauden tulos		**-464,3**	**-523,2**
Muut laajan tuloksen erät			
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi			
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos		30,1	-29,9
Muuntoerot			-0,7
Verovaikutus		-6,0	6,0
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi			
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	1.3.8.2	43,0	-13,1
Verovaikutus		-8,6	2,6
Muut laajan tuloksen erät yhteensä		**58,4**	**-35,1**
Kauden laaja tulos		**-405,9**	**-558,4**
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		-405,9	-558,4

COVID-19-pandemia vaikutti merkittävästi Finnairin liikevaihtoon ja kannattavuuteen myös vuonna 2021
Vuosi 2021 oli Finnairin toinen vuotuinen raportointikausi, johon COVID-19-pandemia vaikutti voimakkaasti. Vaikka matkustajalentoliikenteen asteittainen elpyminen käynnistyi vuoden 2021 jälkimmäisellä puoliskolla, tilikauden 2021 liikevaihto pysyi vertailukauden tasolla ollen 838,4 miljoonaa euroa (829,2). Myös raportoitu liiketulos pysyi lähes edellisvuoden tasolla huomattavista kustannussäästötoimenpiteistä huolimatta, johtuen vertailukauden tulokseen sisältyvistä merkittävistä kertaluonteisista eristä. Kertaluonteisten erien vaikutuksista kerrotaan tarkemmin liitetiedossa 1.3.7 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät.

= 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	2021	2020
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Laivasto	2.1	946,3	1 440,3
Käyttöoikeuslaivasto	2.2	1 025,3	772,5
Laivasto yhteensä		1 971,6	2 212,7
Muu käyttöomaisuus	2.1	162,3	185,3
Muu käyttöoikeusomaisuus	2.2	156,4	145,0
Muu käyttöomaisuus yhteensä		318,7	330,2
Eläkesaamiset	1.3.8.2	80,9	31,8
Muut pitkäaikaiset varat		6,9	25,1
Laskennalliset verosaamiset	5.1	191,9	84,8
Pitkäaikaiset varat yhteensä		**2 569,9**	**2 684,7**
Lyhytaikaiset varat			
Myyntiin liittyvät saamiset	1.2.3	110,9	57,5
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat	1.3.4	55,8	68,1
Johdannaisinstrumentit	3.8	26,1	12,4
Muut rahoitusvarat	3.2.1	531,4	358,3
Rahat ja pankkisaamiset	3.2.2	734,3	465,3
Lyhytaikaiset varat yhteensä		**1 458,5**	**961,8**
Myytävänä olevat omaisuuserät		18,7	
Varat yhteensä		**4 047,1**	**3 646,5**

Milj. euroa	Liite	2021	2020
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Muu oma pääoma		400,2	821,2
Oma pääoma yhteensä		**475,7**	**896,6**
Pitkäaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	2.2, 3.3	1 204,1	880,6
Muut korolliset velat	3.3	986,2	1 111,0
Eläkevelvoitteet	1.3.8.2	0,7	1,5
Varaukset ja muut velat	1.3.6	200,7	161,1
Pitkäaikaiset velat yhteensä		**2 391,6**	**2 154,2**
Lyhytaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	2.2, 3.3	176,9	135,6
Muut korolliset velat	3.3	441,7	51,5
Varaukset	1.3.6	13,8	20,0
Ostovelat		53,5	24,8
Johdannaisinstrumentit	3.8	0,4	99,7
Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	1.2.4	291,1	133,6
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	1.3.8.1	74,4	70,7
Muut velat	1.3.5	128,1	59,8
Lyhytaikaiset velat yhteensä		**1 179,8**	**595,7**
Velat yhteensä		**3 571,4**	**2 749,9**
Oma pääoma ja velat yhteensä		**4 047,1**	**3 646,5**

Finnair jatkoi pandemian aikaista jälleenrahoitusohjelmaansa
Finnair jatkoi jälleenrahoitusohjelmansa läpiviemistä vuonna 2021 liennyttääkseen COVID-19-pandemian vaikutuksia. Vuoden 2021 aikana toteutetut toimenpiteet sisälsivät muun muassa 400 miljoonan euron suuruisen vakuudettoman joukkovelkakirjalainan liikkeeseenlaskun sekä viisi A350-lentokoneisiin liittyvää rahoitustransaktiota. Tämän seurauksena korollisten velkojen kokonaismäärä kasvoi 2 808,9 miljoonaan euroon (2 178,7) ja rahat ja pankkisaamiset sekä muut rahoitusvarat yhteensä 1 265,7 miljoonaan euroon (823,7). A350-lentokoneisiin liittyvät rahoitusjärjestelyt koostuivat neljästä myynti- ja takaisinvuokraussopimuksesta sekä yhdestä lentokoneen vuokrausjärjestelystä, joiden johdosta taseen käyttöoikeuslaivaston arvo kasvoi 1 025,3 miljoonaan euroon (772,5). Vastaavasti oman laivaston arvo taseessa laski 946,3 miljoonaan euroon (1 440,3).

Laskennalliset verosaamiset kasvoivat 191,9 miljoonaan euroon (84,8) 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

✪ = Kohokohdat

Konsernin rahavirtalaskelma

Milj. euroa	2021	2020
Liiketoiminnan rahavirta		
Tulos ennen veroja	-581,9	-654,4
Poistot ja arvonalentumiset	319,8	343,8
Rahoitustuotot ja -kulut	127,5	189,9
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-19,4	-0,8
Varausten muutos	19,8	3,5
Työsuhde-etuudet	-4,3	-120,8
Muut oikaisut	3,3	0,7
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	18,9	-116,6
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-49,9	112,3
Vaihto-omaisuuden muutos	1,9	4,6
Osto- ja muiden velkojen muutos	257,3	-672,0
Käyttöpääoman muutos	209,2	-555,2
Maksetut rahoituskulut, netto	-99,3	-243,4
Maksetut tuloverot		-6,4
Liiketoiminnan nettorahavirta	**-25,3**	**-1 043,1**
Investointien rahavirta		
Investoinnit laivastoon	-70,3	-300,7
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-6,0	-24,7
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	441,7	221,1
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	11,7	16,1
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	-67,5	439,9
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	0,0
Investointien nettorahavirta	**309,6**	**351,6**
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen nostot	396,7	872,8
Lainojen takaisinmaksut	-154,8	-218,0
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-146,8	-134,9
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	-20,5	-18,5
Omien osakkeiden hankinnat	-1,1	
Rahoituksen nettorahavirta	**73,4**	**1 001,9**
Rahavirtojen muutos	**357,8**	**310,5**
Rahavarat tilikauden alussa	792,2	481,7
Rahavirtojen muutos	357,8	310,5
Rahavarat kauden lopussa*	**1 150,0**	**792,2**

*** Rahavarat**

Milj. euroa	2021	2020
Muut rahoitusvarat	531,4	358,3
Rahat ja pankkisaamiset	734,3	465,3
Kassavarat	**1 265,7**	**823,7**
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-115,7	-31,5
Rahavarat	**1 150,0**	**792,2**

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 vuonna 2021**
Konsernin liiketoiminnan nettorahavirta parani merkittävästi vertailukaudesta, mutta jäi edelleen -25,3 miljoonaa euroa tappiolliseksi (-1 043,1). Parantuminen johtui pääasiassa vuoden 2020 aikana maksetuista poikkeuksellisen suurista lentolippuhintojen asiakaspalautuksista ja toisaalta myynnin asteittaisesta lisääntymisestä vuoden 2021 toisen puoliskon aikana. Kokonaisuudessaan konsernin rahavarat kasvoivat 1 150,0 miljoonaan euroon (792,2). Tilikauden aikainen rahavarojen kasvu johtui pääosin positiivisesta investointien kassavirrasta, jota kerrytti A350-lentokoneisiin liittyvät rahoitusjärjestelyt sekä rahoituksen rahavirrassa esitetty 400 miljoonan euron suuruinen joukkovelkakirjalaina.

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 1.1.2021	**75,4**	**168,1**	**-41,8**	**759,5**	**-262,6**	**198,0**	**896,6**
Kauden tulos					-464,3		-464,3
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			24,0				24,0
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			34,4				34,4
Kauden laaja tulos			**58,4**		**-464,3**		**-405,9**
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-16,4		-16,4
Omien osakkeiden hankinnat					-1,1		-1,1
Osakeperusteiset maksut				2,4			2,4
Oma pääoma 31.12.2021	**75,4**	**168,1**	**16,6**	**762,0**	**-744,5**	**198,0**	**475,7**

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**

Omavaraisuusaste 11,8 % (24,6 %)
COVID-19-pandemian vaikutus konsernin tilikauden tulokseen oli merkittävä, mikä näkyy myös konsernin oman pääoman vähenemisenä 475,7 miljoonaan euroon (896,6).
Finnair suojautuu lentopetrolin hintavaihteluilta termiinisopimuksilla ja optioilla riskienhallintapolitiikkansa mukaisesti, joka on kuvattu liitteessä 3.5 Rahoitusriskien hallinta. Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos oli 24,0 miljoonaa euroa (-23,9), johtuen pääosin lentopetrolin hintojen korkeammasta tasosta vuoden 2021 lopussa. 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 hyväksyi konsernitilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.-31.12.2021 julkistettavaksi 16.2.2022. Suomen osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajilla on mahdollisuus hyväksyä tai hylätä tilinpäätös varsinaisessa yhtiökokouksessa, joka pidetään tilinpäätöksen julkistamisen jälkeen.

Laatimisperusta

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätös 2021 on laadittu Euroopan unionissa hyväksyttyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, IFRS) mukaisesti ja sitä laadittaessa on noudatettu 31.12.2021 voimassaolevia IAS- ja IFRS -standardeja sekä SIC- ja IFRIC -tulkintoja. Konsernitilinpäätöksen liitetiedot ovat myös suomalaisen kirjanpito- ja yhteisölainsäädännön mukaiset. Tilikaudella käyttöön otettuja sekä tulevilla kausilla käyttöön otettavien laadintaperiaatteiden muutoksia on kuvattu alempana osioissa Muutokset laadintaperiaatteissa.

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

Vuoden 2021 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 2021 oli Finnairin toinen peräkkäinen raportointikausi, johon COVID-19-pandemia vaikutti voimakkaasti. Vuoden 2020 alussa alkanut pandemia ja sitä seuranneet matkustusrajoitukset vaikuttivat voimakkaasti matkustajakysyntään myös vuonna 2021 ja heijastuivat raskaasti Finnairin liikevaihtoon ja taloudelliseen tulokseen. Huolimatta rokotekattavuuden kasvun ja matkustusrajoitusten osittaisen purun mahdollistamasta matkustajakysynnän asteittaisesta paranemisesta vuoden 2021 toisella vuosipuoliskolla, vuoden 2021 tarjotut henkilökilometrit (ASK) jäivät hieman alle vertailukauden tasosta ja olivat 12 094 milj. km (12 937 milj.km). Tämä vastaa noin neljäsosaa ennen COVID-19-pandemiaa edeltävästä operatiivisesta tasosta (47 188 milj. km vuonna 2019). Finnairin vuoden 2021 liikevaihto oli 838,4 miljoonaa euroa (829,2) ja matkustajamäärä 2,9 miljoonaa (3,5). Liikevaihdon suhteellinen paraneminen matkustajamäärään verrattuna johtui rahtiliiketoiminnan ennätyksellisen korkeasta liikevaihdosta, jota siivitti pandemiasta ja globaaleista toimitusketjujen ongelmista johtuva lentorahtikuljetusten kysynnän kasvu. Rahtiliikevaihto kasvoi 88,3 prosenttia yltäen 334,7 miljoonan euron liikevaihtoon (177,7). Vaikka Finnair pystyi kustannussäästöohjelmansa ansiosta merkittävästi vähentämään muuttuvia kustannuksiaan vuoden 2021 aikana, konsernin liiketulos jäi lähes vertailukauden tasolle ollen -454,4 miljoonaa euroa (-464,5) johtuen vertailukauden sisältämistä merkittävistä kertaluonteisista eristä. Kertaluonteisilla erillä oli 130,8 miljoonan euron positiivinen vaikutus vertailukauden 2020 raportoituun liiketulokseen, kun taas tilikauden 2021 liiketulos sisälsi kertaluonteisia eriä yhteensä 14,4 miljoonaa euroa. Tilikauden 2021 tappio oli -464,3 miljoonaa euroa (-523,2).

COVID-19-pandemiasta johtunut tappiollinen tulos vaikutti myös konsernitaseeseen. Konsernin oma pääoma laski tilikauden aikana 47% ja oli tilikauden lopussa 475,7 miljoonaa euroa (896,6). Konsernitaseeseen kirjattu laskennallinen verosaaminen kasvoi tilikauden aikana 191,9 miljoonaan euroon (84,8). Konsernin pitkäaikaiset velat kasvoivat tilikauden aikana 2 391,6 miljoonaan euroon (2 154,2) johtuen pääosin neljästä A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelystä sekä yhdestä A350-lentokoneen vuokrausjärjestelystä. Lisäksi Finnair laski tilikauden aikana liikkeeseen vakuudettoman, 400 miljoonan euron suuruisen joukkovelkakirjalainan, jota se käyttää aiempien ääntyvien joukkovelkakirjojen takaisinmaksuun ja konsernin yleisiin rahoitustarpeisiin. Konsernin lyhytaikaiset velat kasvoivat 1 179,8 miljoonaan euroon (595,7) johtuen pääosin joulukuussa 2022 maksettavan 300 miljoonan euron suuruisen TyEL-takaisinlainaerän siirtämisestä lyhytaikaisiin velkoihin sekä ennakkoon saatujen lentolipputulojen kasvusta.

Liiketoiminnan nettorahavirta parani vuonna 2021 ollen -25,3 miljoonaa euroa (-1 043,1). Paraneminen johtui pääosin vertailuvuoden 2020 aikana maksetuista poikkeuksellisen suurista lentolippuvelkojen palautuksista asiakkaille ja toisaalta myynnin piristymisestä vuoden 2022 toisen puoliskon aikana. Konsernin rahavarat kasvoivat tilikauden aikana 357,8 miljoonalla eurolla, ollen tilikauden 2021 lopussa 1 150,0 miljoonaa euroa (792,2). Tilikauden aikainen rahavarojen kasvu johtui pääosin tilikauden aikana toteutetuista A350-lentokoneiden rahoitusjärjestelyistä sekä 400 miljoonan euron suuruisen vakuudettoman joukkovelkakirjalainan liikkeeseenlaskusta.

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

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.

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 strategiaan ja 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 2022 joulukuuhun 2024 asti. Ennusteskenaariot eroavat toisistaan heijastelemalla erilaisia arvioita liiketoiminnan elpymistahdista. Finnair kykenee täyttämään velvoitteensa vähintään 12 kk ajan tilinpäätöksen julkistamisesta kaikissa kolmessa skenaariossa.

Finnairin liiketoiminnan elpyminen alkoi merkittävissä määrin vuoden 2021 syyskuussa ja viimeisimmät, tilinpäätöksen 2021 yhteydessä päivitetyt ennusteskenaariot eroavat toisistaan pääasiassa tulevan asiakaskysynnän elpymistahdin sekä yksikkötuottojen kehityksen suhteen. Vuoden 2021 tilinpäätöksen yhteydessä päivitetyissä ennusteskenaarioissa vuoden 2022 kysynnän ja liikevaihdon arvioidaan kehittyvän jonkin verran vuoden 2020 tilinpäätöksen yhteydessä arvioitua hitaammin, johtuen pääasiassa pitkittyneen COVID-19-pandemian vaikutuksista matkustusrajoituksiin. Tilinpäätöksen 2021 yhteydessä päivitetyssä perusskenaariossa, jota pidetään kolmesta skenaariosta todennäköisimpänä, Finnair arvioi vuonna 2022 operoivansa noin 83 % kapasiteetilla (tarjotuilla vuositason henkilökilometreillä mitattuna) verrattuna vuoden 2019 pandemiaa edeltävään aikaan (tilinpäätös 2020: 95 %). Optimistisessa skenaariossa vuoden 2022 liiketoiminnan operatiivisen tason odotetaan olevan noin 87 % vuoden 2019 tasosta, kun taas kaikkein pessimistisimmässä skenaariossa sen arvioidaan olevan noin 75 %. Eriävästä elpymistahdista huolimatta, liiketoiminnan odotetaan kaikissa muissa paitsi kaikkein pessimistisimmässä skenaariossa palaavan vuoden 2019 toiminnan kaltaiselle, pandemiaa edeltävälle operatiiviselle vuositasolle, vuonna 2023. Pessimistisen ennusteskenaarion mukaan vuotuisen operatiivisen tason arvioidaan jäävän noin 98 %:iin pandemiaa edeltävästä tasosta vielä vuonna 2023.

Johdon laatimat ennusteskenaariot perustuvat arvioituun matkustajakysynnän ja kapasiteetin kehitykseen, jotka riippuvat rokotusohjelmien toteutumisesta, matkustusrajoitusten poistamisesta (erityisesti Aasiassa) 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. 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.

Vuonna 2021 Finnair jatkoi vahvan rahoitusaseman tukemista optimoimalla investointeja, alentamalla kustannuksia, sopeuttamalla operatiivista kapasiteettiaan kysyntään sekä toteuttamalla uusia rahoitusjärjestelyitä. Finnair jatkoi sekä väliaikaisten että pysyvien kustannussäästöjen tavoittelua, ja ilmoitti 15.7.2021 nostaneensa aiempaa kustannussäästötavoitettaan 200 miljoonaan euroon vuoden 2019 operatiivisilla volyymeillä mitattuna vuoden 2022 alusta alkaen. Väliaikaisiin toimenpiteisiin sisältyi työntekijöiden lomauttaminen, menojen rajoittaminen vain pakollisiin ja lakisääteisten vaatimusten noudattamiseen perustuviin eriin sekä laivaston väliaikainen parkkeeraaminen. Liiketoiminnan operatiivisten toimenpiteiden lisäksi Finnair jatkoi tilikaudella toimiaan riittävän rahoituksen hankkimiseksi ja maksuvalmiutensa turvaamiseksi, joihin kuului muun muuassa Suomen valtion kanssa allekirjoitettu 400 miljoonan euron nostamaton hybridilainajärjestely sekä viisi 350-lentokoneisiin liittyvää rahoitusjärjestelyä. Näiden lisäksi Finnair laski liikkeeseen 400 miljoonan euron suuruisen vakuudettoman joukkovelkakirjalainan kattaakseen olemassa olevien erääntyvien joukkovelkakirjojen takaisinmaksun sekä käyttääkseen loppuosan konsernin yleisiin rahoitustarpeisiin.

Edellä mainituista toimista johtuen, Finnairin rahavarat pysyivät korkealla tasolla ja olivat vuoden 2021 lopussa 1 150,0 miljoonaa euroa (792,2). Konsernin kassavarat sisältäen myös muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk) olivat kauden lopussa yhteensä 1 265,7 miljoonaa euroa (823,7). Konsernin johto ja hallitus seuraavat tarkasti konsernin kassatilannetta huomioiden erityisesti nykyisen toimintaympäristön haastavan dynamiikan, joka vaikuttaa negatiivisesti konsernin kassavirtoihin. Konsernin velkojen maturiteettirakenne on esitetty liitetiedossa 3.3. ja lisätietoa suojauspolitiikasta ja likviditeettiriskien hallinnasta annetaan liitetiedoissa 3.5 ja 3.8. Finnairilla ei ollut tilikauden 2021 lopussa kovenanttiehtoisia lainoja.

Merkittävimmät tunnistetut epävarmuudet johdon ennusteissa liittyvät COVID-19-pandemian kestoon ja asiakaskysynnän elpymistahtiin, joiden kulkua ei voida tietää varmuudella vielä tilinpäätöshetkellä ja jotka riippuvat rokotusohjelmien tehokkuudesta ja mahdollisista uusista virusvarianteista, rokotuspassin toimivuudesta, matkustusrajoitusten poistoista sekä kiristyvästä kilpailusta. Lisäksi polttoaineen hintaan liittyy keskimääräistä suurempi epävarmuus, jota lisää Itä-Euroopan geopoliittisen tilanteen eskaloitumisen mahdollisuus. Geopoliittinen tilanne voisi eskaloituessaan ja pitkittyessään vaikuttaa negatiivisesti Finnairin Aasiaan suuntautuvien lentojen ylilentolupiin, reitityksiin ja kustannuksiin. Nämä seikat eivät ole Finnairin johdon vaikutusvallassa. Finnairin johto on joutunut käyttämään ennusteita laatiessaan erityistä harkintaa liittyen COVID-19-pandemian kestoon sekä tekemään arvioita rokoteohjelmien tehokkuudesta ja toteutumisaikataulusta sekä lentomatkustuskysynnän elpymistahdista. Näihin tekijöihin taas vaikuttavat voimakkaasti eri maiden hallitusten toimet ja aika, joka kuluu pandemian hallintaan saamiseen.

Finnairin johdolla on jo toteutettujen toimenpiteiden lisäksi käytettävissään myös muita vaikutusvallassaan olevia mitigointitoimenpiteitä, joiden avulla se uskoo kykenevänsä suoriutumaan velvoitteistaan vähintään seuraavan 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen julkistamisesta edellä mainituista epävarmuustekijöistä huolimatta. Näitä ovat muun muassa valtion myöntämän 400 miljoonan euron suuruisen, käyttämättömän hybridilainan hyödyntäminen, minkä lisäksi Finnairin johto tulee jatkamaan aktiivista lisärahoitus- ja kustannussopeutusmahdollisuuksien tavoittelemista.

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, pandemian aiheuttama 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

Finnair on 1.1.2021 alkaen muuttanut konsernin tuloslaskelman esittämistapaa selkeyttääkseen tuloslaskelman rakennetta ja esittää erät 'Vertailukelpoinen EBITDA' ja 'Vertailukelpoinen liiketulos' jatkossa ainoastaan tilinpäätöksen liitetiedoissa. Tällöin myös tuloslaskelmalla aiemmin erillisinä erinä esitetyt, vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät esitetään osana niitä tuloslaskelman eriä, joihin ne luonteensa puolesta kuuluvat. Tuloslaskelman esittämistavan muutoksen johdosta myöskään konsernin rahavirtalaskelmalla ei esitetä rivejä 'Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät' tai 'Vertailukelpoinen EBITDA'. Esitystavan muutoksen yhteydessä vertailukauden 2020 tulos- ja rahavirtalaskelman esittämistapaa on muutettu vastaavasti vertailtavuuden helpottamiseksi tilikausien välillä. Muutokset on esitetty tarkemmin liitetiedossa 1.3.7. 'Vertailukelpoisuuteen

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

vaikuttavat erät ja muutokset tuloslaskelman ja kassavirran esittämistavassa'. Esitystavan muutoksella ei ollut vaikutusta konsernin raportoituun liiketulokseen tai kauden tulokseen kuluvalla eikä sitä edeltävällä tilikaudella.

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

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

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 muutetaan.

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 ja rokotuskattavuuden lisääntymisestä, on vaikea ennustaa, kuinka kauan maailmanlaajuisen pandemian hallintaan saaminen kestää. Lisäksi polttoaineen hintaan liittyy keskimääräistä suurempi epävarmuus, jota lisää Itä-Euroopan geopoliittisen tilanteen eskaloitumisen mahdollisuus. Geopoliittinen tilanne voisi eskaloituessaan ja pitkittyessään vaikuttaa Finnairin Aasiaan suuntautuvien lentojen ylilentolupiin, reitityksiin ja kustannuksiin. Pandemian lopullisen keston, polttoaineiden hintakehityksen ja geopoliittisen tilanteen ennakoimattomuuden vuoksi, niiden vaikutus Finnairin tulevaan kannattavuuteen, taloudelliseen asemaan ja kassavirtoihin voi poiketa nykyisistä johdon arvioista ja olettamuksista.

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 pääosin liiketoiminnan arvioidun elpymistahdin suhteen. Nämä ennusteskenaariot on esitelty edellä liitetietojen kohdassa Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta. Pyrkiessään ottamaan lisääntyneen epävarmuuden huomioon myös tilikauden lopun arvonalentumistestauksessaan, Finnair soveltaa kassavirtaennusteessaan odotusarvomenetelmää, joka huomioi eri skenaarioihin pohjautuvat kassavirrat sekä niiden todennäköisyydet 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

Muutokset laadintaperiaatteissa

Uudet ja päivitetyt IFRS-standardit sekä IFRIC-tulkinnat

Tilikaudella 2021 voimaan tulleet muutokset IFRS-standardeissa ja IFRIC-tulkinnoissa ovat käsittäneet lähinnä muutoksia tai tarkennuksia voimassaoleviin standardeihin, eikä niillä ole ollut olennaista vaikutusta Finnairin konsernitilinpäätökseen.

Tilinpäätöshetkellä tiedossa olevat julkaistut standardit, jotka ovat voimassa 1.1.2022 tai sen jälkeen, sisältävät pääosin muutoksia ja parannuksia nykyisiin standardeihin, joilla ei odoteta olevan olennaista vaikutusta Finnairin konsernitilinpäätökseen.

! = 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

i = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet
! = Kriittiset tilinpäätösarviot

1 Liiketulos

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

1.1 Segmentti-informaatio

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

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

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

Huolimatta rokotekattavuuden kasvun ja matkustusrajoitusten osittaisen purun mahdollistamasta matkustajakysynnän asteittaisesta paranemisesta vuoden 2021 toisella vuosipuoliskolla, matkustajamäärä jäi hieman alle edellisen vuoden tason. COVID-19-pandemiasta johtuneiden erinäisten matkustusrajoitusten voimakas negatiivinen vaikutus matkustajakysyntään heijastui Finnairin liikevaihtoon ja taloudelliseen tulokseen myös vuonna 2021. Finnair kuljetti tilikauden aikana 2,9 miljoonaa matkustajaa (3,5), mikä oli 18,2 prosenttia vähemmän vuoteen 2020 verrattuna. Matkustajamäärien laskua kompensoi rahtiliiketoiminnan ennätyksellisen korkea liikevaihto, jota siivitti COVID-19 pandemiasta ja globaaleista logistiikkaongelmista johtuva lentorahtikuljetusten kysynnän kasvu. Finnair pystyi kustannussäästöohjelmansa ansiosta merkittävästi vähentämään muuttuvia kustannuksiaan vuoden 2021 aikana. 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

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

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

Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmässä myyntihinta allokoidaan lentolipulle ja pisteille. Finnairin kanta-asiakkaat voivat kerryttää Finnairilta tai yhteistyökumppaneilta ostetuista lennoista ja palveluista Finnair Plus -pisteitä, joilla asiakas voi ostaa niiden palveluja tai tuotteita. Asiakkaan kerryttämät pisteet arvostetaan käypään arvoon, ja kirjataan liikevaihdon vähennykseksi ja velaksi pisteitä kerryttävän tapahtuman (esimerkiksi lento on lennetty) tuloutushetkellä. Käyvän arvon määrityksessä otetaan huomioon pisteillä hankittavien palveluiden ja tuotteiden käypä arvo sekä pisteillä tehtyjen hankintojen kohdistuminen eri palvelu- ja tuoteryhmille. Lisäksi käyvän arvon määrityksessä huomioidaan pisteiden vanhentuminen. Velkaa puretaan, kun pisteitä käytetään tai ne vanhentuvat.

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

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 COVID-19-pandemian vuoksi vähentyivät hieman edellisestä vuodesta, eivätkä ne kokonaisuutena olleet merkittäviä. Avustukset kirjataan liiketoiminnan muihin tuottoihin. A

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

! Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä
Finnair Plus -velan arvostus ja tuloutus edellyttävät johdon arviota erityisesti liittyen pisteiden käypään arvoon ja tuloutuksen ajoitukseen liittyen pisteiden odotettavissa olevaan vanhenemiseen. Pisteen käypä arvo määritellään jakamalla piste ensin mahdollisille käyttökohteille historiallisen asiakaskäyttäytymisen mukaisesti, minkä jälkeen kullekin käyttökohteelle määritetään käypä arvo. Finnair Plus -velka muodostuu asiakkaiden ansaitsemasta pisteiden kokonaismäärästä vähennettynä pisteiden arvioidulla vanhenemisolettamalla. Nämä pisteet arvostetaan käypään arvoon yllä kuvatun mukaisesti, ja tulos kirjataan taseeseen velaksi.

Asiakaskäyttäytymisen arvioiminen liittyen pisteiden vanhenemiseen oli edelleen tilikauden 2021 aikana jossain määrin vaikeampaa COVID-19-pandemian seurauksena, joka on johtanut matkustajalentojen pienempään määrään ja Finnair Plus -jäsenten aktiivisuuden vähentymiseen. Tästä johtuen Finnairilla on käytettävissään vähemmän 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

2021

Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus, % liikevaihdosta tuotteittain
Matkustajatuotot	75,3	38,6	243,6	60,3	3,0	**420,8**	50,2
Lisämyynti	9,7	1,8	10,7	2,5	19,4	**44,1**	5,3
Rahti	236,3	49,8	35,9	0,2	12,6	**334,7**	39,9
Matkapalvelut	1,5	0,0	35,8	1,3	0,0	**38,7**	4,6
Yhteensä	**322,8**	**90,2**	**326,0**	**64,4**	**35,0**	**838,4**	
Osuus, % liikevaihdosta liikennealueittain	38,5	10,8	38,9	7,7	4,2		

Liikevaihdon jako liikennealueittain on tehty Finnairin lentokohteiden perusteella.

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

Huolimatta matkustajakysynnän asteittaisesta parantumisesta vuoden 2021 toisella vuosipuoliskolla, matkustajatuotot, lisämyynti ja matkapalveluiden liikevaihto jäivät vertailukaudesta johtuen COVID-19-pandemian pitkittymisestä sekä siihen liittyvistä matkustusrajoituksista. Rahtiliikevaihto lähes kaksinkertaistui COVID-19-pandemiasta ja globaaleista logistiikkaketjujen ongelmista johtuvan kysynnän kasvun ansiosta. Konsernin kokonaisliikevaihto jäi vertailukauden tasolle.

2020

Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Kotimaa	Kohdis-tamaton	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		

1.2.2 Liikevaihto valuutoissa

Milj. euroa	2021	2020
EUR	387,3	456,0
JPY	76,0	61,4
CNY	57,5	50,0
KRW	39,8	27,1
USD	38,1	29,5
SEK	29,5	27,0
Muut valuutat	210,2	178,3
Yhteensä	**838,4**	**829,2**

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.2.3 Myyntiin liittyvät saamiset

Milj. euroa	2021	2020
Myyntisaamiset	68,2	37,4
Myynnin siirtosaamiset	42,7	20,1
Yhteensä	**110,9**	**57,5**

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

Myyntiin liittyvien saamisten kasvu tilikauden 2021 lopussa on seurausta matkustaja- ja rahtikysynnän sekä liikevaihdon kasvusta tilikauden jälkipuoliskolla. Myyntisaamisten ja muiden saamisten käypä arvo ei poikkea olennaisesti tasearvosta.

	2021			2020		
Myyntisaamisten ikäjakauma	Myynti-saamiset, milj. euroa	Luotto-tappion toden-näköisyys, %	Oletettu luotto-tappio, milj. euroa	Myynti-saamiset, milj. euroa	Luotto-tappion toden-näköisyys, %	Oletettu luotto-tappio, milj. euroa
Erääntymättömät	67,7	0,7 %	0,5	33,0	0,3 %	0,1
Erääntynyt alle 60 pv	0,1	5,9 %	0,0	-0,2	0,2 %	0,0
Erääntynyt yli 60 pv	0,4	1,4 %	0,0	4,6	0,8 %	0,0
Yhteensä	**68,2**	**0,7 %**	**0,5**	**37,4**	**0,3 %**	**0,1**

Konserni on kirjannut tilikauden aikana luottotappioita yhteensä 1,5 miljoonaa euroa (0,0). 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	2021	2020
EUR	19,3	15,3
THB	11,4	1,9
KRW	5,2	3,4
JPY	5,0	5,7
NOK	4,4	2,1
USD	4,3	1,6
CNY	4,1	3,7
HKD	3,7	2,2
SEK	2,8	0,9
Muut valuutat	7,9	0,7
Yhteensä	**68,2**	**37,4**

1.2.4 Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot

Milj. euroa	2021	2020
Ennakkoon saadut lentolipputulot	202,7	55,7
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	55,1	51,9
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	15,2	3,4
Muut erät	18,1	22,5
Yhteensä	**291,1**	**133,6**

Suurin osa myynnin siirtoveloista ja myynnistä saaduista ennakoista ovat sopimukseen perustuvia velkoja, joista maksut asiakkailta on saatu ennen kuin Finnair täyttää suoritevelvoitteen.

Myynnistä saatuihin ennakkomaksuihin sisältyy ennakkoon maksettuja lentolippuja ja valmismatkoja, joiden lähtöpäivä on tulevaisuudessa. Finnair Plus -velka liittyy Finnairin kanta-asiakasohjelmaan, ja se vastaa kerrytettyjen käyttämättömien Finnair Plus -pisteiden käypää arvoa. Muut erät sisältävät pääosin lahjakorttivelkoja ja velkoja lentoyhtiöille, jotka ovat mukana Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivassa Siberian Joint Business -yhteishankkeessa sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivassa Atlantic Joint Business -yhteishankkeessa.

Ennakkoon saadut lentolipputulot ja saadut ennakot valmismatkatuotannosta lisääntyivät merkittävästi tilikauden 2021 toisen vuosipuoliskon aikana, johtuen matkustusrajoitusten osittaisesta purkautumisesta ja matkustajakysynnän asteittaisesta parantumisesta. Finnair Plus -kanta-asiakasohjelmaan liittyvät siirtovelat kasvoivat, koska pisteiden vanhentumisaikaa pidennettiin edelleen asiakkaiden hyväksi, jotka eivät ole pystyneet hyödyntämään ansaitsemiaan pisteitään normaaliin tapaan COVID-19-pandemian 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

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

Vaikka Finnair pystyi kustannussäästöohjelmansa ansiosta merkittävästi vähentämään muuttuvia kustannuksiaan vuoden 2021 aikana, toiminnalliset kulut yhteensä pysyivät edellisen vuoden tasolla johtuen vertailukauden 2020 sisältämistä merkittävistä kertaluonteisista eristä, joilla oli 130,8 miljoonan euron kuluja pienentävä vaikutus.

Finnair jatkoi merkittäviä kustannussopeutustoimia COVID-19-pandemian Finnairin toiminnalle aiheuttamien vaikutusten vuoksi, kuten henkilöstön laajat lomautukset ja työehtosopimusmuutoksia liittyen ammatillisten työkyvyttömyyseläkkeiden supistamiseen. Näitä kuvataan tarkemmin liitetiedossa 1.3.8.

Poistojen ja arvonalentumisten muutoksia kuvataan liitetiedossa 2.3.

1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa

Milj. euroa	2021	2020
EUR	930,6	754,8
USD	364,0	498,7
Muut valuutat	60,8	89,4
Yhteensä	**1 355,3**	**1 343,0**

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.3.2 Matkustaja- ja maapalvelut

Milj. euroa	2021	2020
Maapalvelukulut	93,6	80,9
Valmismatkatuotannon kulut	21,5	27,8
Catering-kulut	9,5	21,2
Muut matkustajapalvelut	23,4	38,7
Yhteensä	**148,0**	**168,6**

Matkustaja- ja maapalvelujen kulut laskivat matkustajaliikenteen alempien volyymien vuoksi.

1.3.3 Kiinteistö-, IT- ja muut kulut

Milj. euroa	2021	2020
IT-kulut	55,1	69,4
Kiinteistökulut	15,9	18,4
Muut kulut	28,7	23,8
Yhteensä	**99,7**	**111,6**

Kiinteistö-, IT- ja muut kulut muodostuvat pääosin kiinteistä kuluista, joissa myös saavutettiin merkittäviä kustannussäästöjä.

Tilintarkastuspalkkiot

Milj. euroa	2021	2020
Tilintarkastuspalkkiot	0,3	0,5
Veroneuvonta		0,1
Muut palkkiot	0,0	0,2
Yhteensä	**0,3**	**0,8**

KPMG Oy Ab:n tilintarkastuspalkkioihin sisältyi palkkioita tilintarkastuksesta 332 tuhatta euroa (519) ja tilintarkastajan lausunnoista 15 tuhatta euroa (3). Muut kuin tilintarkastuspalvelut Finnair-konsernin yhtiöille olivat tuhat euroa (285), jotka koostuivat työlupapalveluista ja vertailukaudella myös pääomamarkkinapalveluista.

1.3.4 Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat

Milj. euroa	2021	2020
Vaihto-omaisuus	21,0	22,9
Saamiset edelleenvuokraussopimuksista	8,0	14,2
Lentokaluston huolto	7,8	7,4
Kapasiteettivuokrasaamiset	6,7	7,1
Lentopolttoaineet	3,4	2,8
Arvonlisäverosaamiset	1,2	0,9
Korot ja muut rahoituserät	1,1	5,3
Muut erät	6,6	7,6
Yhteensä	**55,8**	**68,1**

1.3.5 Muut velat

Milj. euroa	2021	2020
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	49,8	15,6
Matkustaja- ja maapalvelut	29,6	15,4
Korot ja muut rahoituserät	15,7	5,8
Lentokaluston huolto	10,0	4,9
Myynti-, markkinointi- ja jakelukuluihin liittyvät velat	7,3	4,3
Muut erät	15,8	13,7
Yhteensä	**128,1**	**59,8**

Muut velat kasvoivat merkittävästi lentoliikenteen lisääntymisen johdosta matkustusrajoitusten lieventyessä. Se sisältää pitkälti muuttuviin kustannuksiin liittyviä velkoja kuten polttoaineet ja liikennöimismaksut sekä matkustaja- ja maapalveluihin ja lentokaluston huoltoon liittyviä eriä, joiden määrä riippuu pitkälti operatiivisen toiminnan tasosta.

1.3.6 Varaukset

A Varaukset ja ehdolliset velat

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

Yleensä konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja niiden moottorit vuokrasopimuksessa sovitun huoltotason mukaisessa kunnossa. Mikäli lentokoneen tai moottorin kunto palautushetkellä poikkeaa sopimuksessa sovitusta palautuskunnosta, Finnairin tulee joko huoltaa kone, jotta se vastaa sovittua kuntoa, tai korvata kunnon ja palautusvelvoitteen erotus vuokranantajalle rahassa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi konserni on kirjannut rungon raskashuoltoon, moottoreiden performanssihuoltoihin, moottoreiden käyntiaikarajoitteisiin osiin, laskutelineisiin,

i = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet

Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos

2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset

3. Pääomarakenne ja rahoituskulut

4. Konsolidointi

5. Muut liitetiedot

6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

A = Laadintaperiaatteet
! = Kriittiset tilinpäätösarviot

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. A

! Lentokaluston huoltovaraukset
Lentokaluston huoltovarauksen arvostus edellyttää johdon arviota erityisesti huoltotapahtumien ajoittumisen ja tulevaisuudessa toteutuvien huoltokustannusten arvostuksen osalta. Huoltokustannusten tulevaisuudessa toteutuva määrä ja ajoitus ovat riippuvaisia muun muassa tulevaisuuden lentosuunnitelmien toteutumisesta, huoltokustannustason markkinakehityksestä ja lentokoneen kunnosta huoltohetkellä. COVID-19-pandemian lopulta toteutuva kesto voi vaikuttaa tulevaisuudessa toteutuviin huoltokuluihin, mikä voi johtaa siihen, että toteuma tulevaisuudessa eroaa johdon nykyisistä arvioista. !

Milj. euroa	Lento-kaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2021	Lento-kaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2020
Varaus kauden alussa	162,8	13,0	175,8	166,3	3,1	169,4
Uudet varaukset	32,0	1,9	33,9	25,4	27,2	52,6
Käytetyt varaukset	-12,7	-9,0	-21,8	-18,3	-6,7	-25,0
Puretut varaukset	-1,3	-2,1	-3,4	-1,3	-10,6	-11,9
Käyttöoikeus-omaisuuden palautusvaraukset	2,2		2,2	2,1		2,1
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	1,4		1,4	0,9		0,9
Kurssierot	11,7		11,7	-12,2		-12,2
Yhteensä	**195,9**	**3,8**	**199,8**	**162,8**	**13,0**	**175,8**
Joista pitkäaikaista	184,6	1,4	186,0	153,6	2,2	155,8
Joista lyhytaikaista	11,3	2,5	13,8	9,2	10,8	20,0
Yhteensä	**195,9**	**3,8**	**199,8**	**162,8**	**13,0**	**175,8**

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2033 mennessä. Muihin varauksiin sisältyneet COVID-19-pandemian seurauksena tehtyihin rakennejärjestelyihin liittyvät erät purkautuivat pääosin vuoden 2021 loppuun mennessä.

Taseessa pitkäaikaiset varaukset ja muut velat 200,7 miljoonaa euroa (161,1) sisältää varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 14,7 miljoonaa euroa (5,2), jotka pääosin koostuvat pitkäaikaisista kannustinpalkkioista johtoryhmälle ja muulle henkilöstölle sekä saaduista vuokravakuuksista.

1.3.7 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

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

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

Alla olevassa taulukossa 'Raportoitu' noudattaa 1.1.2021 alkaen käytettyä konsernin tuloslaskelman esittämistapaa, jossa tuloslaskelmalla aiemmin yksilöidyt vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät on esitetty osana niitä tuloslaskelman eriä, joihin ne luonteensa puolesta kuuluvat. 'Vertailukelpoinen' vastaa aiemmin käytettyä konsernin tuloslaskelman esittämistapaa, jossa esitettiin vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät, 'Vertailukelpoinen EBITDA' ja 'Vertailukelpoinen liiketulos'.

	2021			2020		
Milj. euroa	Liiketulos	Vertailukel-poisuuteen vaikuttavat erät	Vertailu-kelpoinen liiketulos	Liiketulos	Vertailukel-poisuuteen vaikuttavat erät	Vertailu-kelpoinen liiketulos
Liikevaihto	**838,4**		**838,4**	**829,2**		**829,2**
Liiketoiminnan muut tuotot	62,5	-23,3	39,2	49,3	-0,9	48,4
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-229,3	-19,5	-248,9	-163,9	-119,7	-283,5
Polttoainekulut	-211,4	0,0	-211,4	-232,8	0,2	-232,7
Kapasiteettivuokrat	-71,3		-71,3	-89,3		-89,3
Lentokaluston huoltokulut	-117,2	25,5	-91,7	-92,5	-12,2	-104,7
Liikennöimismaksut	-120,4		-120,4	-112,4		-112,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-38,1		-38,1	-28,2		-28,2
Matkustaja- ja maapalvelut	-148,0		-148,0	-168,6		-168,6
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-99,7	2,9	-96,8	-111,6	1,9	-109,7
EBITDA	**-**		**-149,0**	**-**		**-251,5**
Poistot ja arvonalentumiset	-319,8		-319,8	-343,8		-343,8
Liiketulos	**-454,4**	**-14,4**	**-468,9**	**-464,5**	**-130,8**	**-595,3**

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät 23,3 miljoonaa euroa (0,9) liiketoiminnan muissa tuotoissa koostuvat pääosin neljän A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyn myyntivoitosta sekä Suomen Ilmailuopisto Oy:n myynnistä. Lentokaluston huoltokulujen vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät -25,5 miljoonaa euroa (12,2) sisältävät realisoitumattomien valuuttakurssimuutosten lisäksi huoltovaraukset liittyen neljän A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyyn.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut sisältävät konsernin tulokseen positiivisesti vaikuttavia eriä yhteensä 19,5 miljoonaa euroa (119,7). Ne koostuvat pääosin työehtosopimusmuutoksista liittyen ammatillisten työkyvyttömyyseläkkeiden supistamiseen ja lentäjien peruuttamista ilmoituksista varhaisemmasta eläköitymisestä. Tilikaudella 2020 näihin kuluihin sisältyi Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehtyjen sääntömuutosten ja lentäjien eläköitymisilmoitusten 132,8 miljoonan euron positiivinen kertaluonteinen erä sekä työsuhteen päättymisen yhteydessä suoritettaviin etuuksiin liittyvät 13,1 miljoonan euron 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

A = Laadintaperiaatteet

1.3.8 Palkitseminen

1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut

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

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut

Milj. euroa	2021	2020
Palkat ja palkkiot	185,8	231,9
Maksupohjaiset järjestelyt	30,1	35,4
Etuuspohjaiset järjestelyt	-6,6	-120,3
Eläkekulut yhteensä	23,4	-84,9
Muut sosiaalikulut	0,6	-12,8
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	**209,9**	**134,1**
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	8,3	15,8
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	7,2	6,6
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	3,9	7,3
Yhteensä	**229,3**	**163,9**

Finnairin henkilöstölleen maksamat kokonaispalkkiot muodostuvat kiinteästä peruspalkasta, lisistä, lyhyen ja pitkän aikavälin kannustimista sekä luontois- ja muista työsuhde-eduista. Konsernin lyhyen aikavälin kannustimista kirjattujen palkkioiden yhteismäärä ilman sosiaalikuluja vuonna 2021 oli 5,8 miljoonaa euroa. Tilikaudella 2020 lyhytaikaiset kannustimet peruutettiin pandemiasta johtuvien säästötoimenpiteiden vuoksi.

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. Henkilöstölle perustetusta Rebuild-kannustimesta tilikaudella 2021 kirjattiin 3,8 miljoonaa euroa (2,2) ilman sosiaalikuluja. Suoritusmittarit ovat samat kuin johtoryhmälle perustetussa Rebuild-kannustimessa, josta kerrotaan tämän liitteen osiossa Osakeperusteiset maksut.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut sisältävät konsernin tulokseen positiivisesti vaikuttavia kertaluonteisia eriä yhteensä 19,5 miljoonaa euroa (119,7). Ne koostuvat pääosin työehtosopimusmuutoksista liittyen ammatillisten työkyvyttömyyseläkkeiden supistamiseen ja lentäjien peruuttamista ilmoituksista varhaisemmasta eläköitymisestä. Tilikaudella 2020 kertaluonteisiin eriin sisältyi Finnairin eläkesäätiön ehtoihin tehtyjen sääntömuutosten ja lentäjien eläköitymisilmoitusten 132,8 miljoonan euron positiivinen erä sekä työsuhteen päättymisen yhteydessä suoritettaviin etuuksiin liittyvä 13,1 miljoonan euron kulu.

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. Tilikausilta 2021 ja 2020 ei ole kirjattu voittopalkkiota, koska tavoitteet eivät täyttyneet.

Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat

Milj. euroa	2021	2020
Lomapalkat	47,0	54,6
Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat	27,4	16,1
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat yhteensä	**74,4**	**70,7**

Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat sisältävät lähinnä ennakonpidätysvelat sekä lakisääteisiin henkilösivukuluihin ja henkilöstön palkitsemiseen liittyviä velkoja. Muihin pitkäaikaisiin velkoihin sisältyy 7,8 miljoonaa euroa Rebuild-kannustimesta. Lisäksi tilinpäätöksen varauksiin (ks. 1.3.6 Varaukset) sisältyy henkilöstön uudelleenjärjestelyihin liittyviä varauksia yhteensä 1,1 miljoonaa euroa (8,1).

Johdon palkat ja palkkiot

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkat ja palkkiot

Tuhatta euroa	Toimitusjohtaja Topi Manner	Johtoryhmä	Yhteensä 2021	Toimitusjohtaja Topi Manner	Johtoryhmä	Yhteensä 2020
Kiinteä palkka	736	1 817	2 553	725	1 865	2 590
Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot					7	7
Luontoisedut	21	129	150	15	99	114
Pitkän aikavälin kannustimet (osakepalkkiot)	469	941	1 409	132	568	700
Lakisääteinen eläke*	120	310	430	109	301	410
Maksupohjainen lisäeläke		20	20		47	47
Yhteensä	**1 346**	**3 217**	**4 563**	**981**	**2 887**	**3 868**

* Lakisääteinen eläke sisältää Suomen lakisääteisen eläkejärjestelmän Tyeliin liittyvät työnantajamaksut.

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.

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

Vuoden 2020 aikana toimitusjohtaja ja johtoryhmän jäsenet toteuttivat vapaaehtoisesti tilapäisen palkanalennuksen ja vuoden 2021 aikana puolestaan heille ei maksettu lomarahaa.

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 vuosien 2020 ja 2021 lyhyen aikavälin kannustinohjelmat toimitusjohtajan ja johtoryhmän osalta. Peruuntuneiden kannustinohjelmien tilalle perustettiin uusi pitkän aikavälin osakeperusteinen Rebuild-kannustinohjelma toimitusjohtajalle ja johtoryhmälle kaudelle 7/2020-6/2023.

Tilikauden 2021 aikana johtoryhmän yhden jäsenen lisäeläkejärjestelyt on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Kyseisen johtoryhmän jäsenen eläkeikä on 63 vuotta. Eläkejärjestely on maksupohjainen.

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

Hallituspalkkiot

Hallitustyöskentelystä maksetut korvaukset, euroa	Yhteensä 2021	Vuosipalkkiot	Kokous-palkkiot	Luontoisedut	Yhteensä 2020
Hallitus	**372 233**	**277 260**	**94 800**	**173**	**406 238**
Alahuhta-Kasko Tiina	41 100	29 100	12 000		
Barrington Colm	43 410	31 410	12 000		
Brewer Montie	42 900	29 100	13 800		
Du Mengmeng, 17.3.2021 asti	9 375	6 375	3 000		
Erlund Jukka	41 610	31 410	10 200		
Jakosuo-Jansson Hannele, 17.3.2021 alkaen	33 525	24 525	9 000		
Karvinen Jouko	68 228	60 255	7 800	173	
Kjellberg Henrik	41 100	29 100	12 000		
Strandberg Maija	41 100	29 100	12 000		
Tuominen Jaana, 17.3.2021 asti	9 885	6 885	3 000		

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).

Vuonna 2020 Finnairin hallitus toteutti vapaaehtoisesti tilapäisen palkkioalennuksen koskien vuosipalkkiota. Palkkioalennus oli voimassa vuoden 2021 yhtiökokoukseen asti.

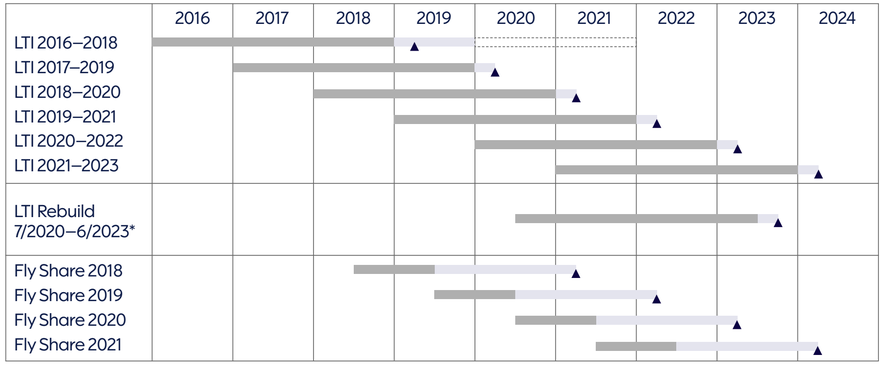
Osakeperusteiset maksut

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

Finnair Oyj:n osakepalkkiojärjestelmät

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.

Finnairin osakeperusteiset kannustinohjelmat



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

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.

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.

Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategisiin tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin. Tilikaudella ohjelman 2018–2020 tavoitteet toteutuivat 22-prosenttisesti, tavoitetason ollessa 100 % ja maksimin 200 %. Vertailukaudella, vuosia 2017–2019 koskevan ohjelman suoritusmittarit toteutuivat 194-prosenttisesti.

Kokonaisuutena ohjelmista kirjattiin tilikaudelle 2021 kulua yhteensä 1,7 miljoonaa euroa (0,6). Arvio määrästä, joka odotetaan siirrettävän veroviranomaisille työntekijän verovelvoitteen täyttämiseksi, on 5,3 miljoonaa euroa (6,0). 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.

Rebuild-osakepalkkiojärjestelmä 7/2020–6/2023

Vuonna 2020 käynnistettiin rakenteeltaan osittain uusi Rebuild-osakepalkkiojärjestelmä, joka on 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. Ohjelmasta aiheutuvat kulut jaksotetaan oikeuden syntymisjaksolle, joka on kolme vuotta. Myöntämispäivä on ansaintajakson alussa, koska palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana osakkeina.

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

Ohjelman palkkiomahdollisuudet määritetään osakemääräisenä suhteessa osallistujien vuosittaiseen peruspalkkaan ohjelman alussa. Mikäli ohjelman suoritustavoitteet täyttyvät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio on yhteensä 180 % hänen vuosittaisesta peruspalkastaan. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritustavoitteet toteutuvat täysimääräisesti, osakkeina maksettava kannustinpalkkio on yhteensä 360 % vuosittaisesta peruspalkasta.

Osakkeina määritellystä kokonaispalkkiosta vähennetään ensin määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa palkkiosta maksettavaa veroa. Nettopalkkio maksetaan yhtiön hallituksen päättämässä suhteessa rahan ja osakkeiden yhdistelmänä.

Suoritusmittarit määritetään sekä koko kolmen vuoden ansaintajaksolle että vuosittain kolmelle 12 kuukauden pituisille välijaksoille:

- 7/2020–6/2021: vertailukelpoinen EBITDA, velkaantumisaste, tapaturmataajuus ja päästöt sekä
- 7/2021–6/2022: vertailukelpoinen EBIT, liikevaihto, henkilöstön lähtövaihtuvuus ja 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.

Vuodesta 2017 alkaen käynnistetyt osakepalkkiojärjestelmät

Vuonna 2017 käynnistettiin rakenteeltaan uusi osakepalkkiojärjestelmä, joista on käynnissä kolme ohjelmaa (2019–2021, 2020–2022 ja 2021–2023). 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. Ohjelmista aiheutuvat kulut jaksotetaan oikeuden syntymisjaksolle, joka on kolme vuotta. Myöntämispäivä on ansaintajakson alussa, koska palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana osakkeina.

Ohjelmien palkkiomahdollisuudet määritetään osakemääräisenä suhteessa osallistujien vuosittaiseen peruspalkkaan kunkin ohjelman alussa, jolloin suoritusjakson aikaiset muutokset osakekurssissa vaikuttavat palkkiomahdollisuuden euromääräiseen arvoon. Mikäli ohjelman suoritustavoitteet täyttyvät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 20 % hänen vuosittaisesta peruspalkastaan. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritustavoitteet toteutuvat täysimääräisesti, osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 60 % vuosittaisesta peruspalkasta. Muiden avainhenkilöiden kannustinpalkkioiden enimmäistaso 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.

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.

Ohjelmille määritetyt suoritusmittarit ovat:

- 2018–2020 ohjelma: osakekohtainen tulos (EPS, paino 50 %) ja liikevaihdon kasvu (paino 50 %),
- 2019–2021 ohjelma: osakekohtainen tulos (EPS, paino 50 %), liikevaihdon kasvu (paino 16,7 %) sekä yksikkökustannus (CASK, paino 33,3 %) kiinteillä valuutoilla ja polttoaineen hinnalla,
- 2020–2022 ohjelma: osakekohtainen tulos (EPS, paino 50 %) sekä yksikkökustannus (CASK, paino 50 %) kiinteillä valuutoilla ja polttoaineen hinnalla sekä
- 2021–2023 ohjelma: osakekohtainen tulos (EPS, paino 45 %), yksikkökustannus (CASK, paino 45 %) kiinteillä valuutoilla ja polttoaineen hinnalla sekä polttoainetehokkuus (paino 10 %).

Vuonna 2016 käynnistetty osakepalkkiojärjestelmä

Käynnissä on johtoryhmän 2016–2018 ohjelman kolmen vuoden rajoitusaika, jona osallistuja ei voi myydä tai siirtää kannustinpalkkiona saamiaan osakkeita. Ohjelmasta aiheutuvat kulut jaksotetaan oikeuden syntymisjaksolle, joka on kuusi vuotta. Palkkioiden määrä mitattiin ansaintajakson aikana rahassa, ja ansaintajakson jälkeen myöntämispäivänä euromääräinen palkkio muunnettiin osakkeiksi.

Ohjelman palkkiomahdollisuudet määritettiin euromääräisenä suhteessa osallistujien vuosittaiseen peruspalkkaan ohjelman alussa. Mikäli ohjelman suoritustavoitteet täyttyivät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio oli 30 % hänen vuosittaisesta peruspalkastaan. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritustavoitteet toteutuivat täysimääräisesti, osakkeina maksettava kannustinpalkkio oli 60 % vuosittaisesta peruspalkasta. Ohjelman suoritusmittarit olivat sijoitetun pääoman tuotto (ROCE, paino 50 %) ja osakkeen kokonaistuoton kehitys (TSR, paino 50 %).

	2015–2017	2016–2018	2018–2020	2019–2021	2020–2022	Rebuild 2020–2023	2021–2023	Yhteensä
Myöntämispäivä	17.12.2014	10.2.2016	15.2.2018	14.2.2019	7.2.2020	9.10.2020	26.1.2021	
Myöntämispäivän käypä arvo, euroa*	1,3196	1,1970	1,4272	1,1914	1,0478	0,3948	0,6250	
Järjestelmän piiriin kuuluvien henkilöiden lukumäärä tilikauden lopussa	0	1	0	26	42	8	63	
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut yhteensä (miljoonaa euroa)	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	1,2	0,4	1,7
josta osakkeina toteutettavat (veroilla vähennettynä)	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,8	0,4	1,3
josta rahana toteutettavat						0,4		0,4
Osakeperusteisista maksuista aiheutuva velka yhteensä						0,6		0,6
Myönnetyt osakkeet, miljoonaa osaketta**	0,2	0,3	0,1***	0,8***	1,3***	17,3	7,1	27,0

* 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. Muissa 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.

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

A = Laadintaperiaatteet
! = Kriittiset tilinpäätösarviot

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 2021 kulua yhteensä 1,3 miljoonaa euroa (1,3). Arvio määrästä, joka odotetaan siirrettävän veroviranomaisille työntekijän verovelvoitteen täyttämiseksi, on 1,0 miljoonaa euroa (0,7). Osakesäästöohjelmasta aiheutuva kulu kirjataan henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin ja sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon.

1.3.8.2 Eläkkeet

A Etuus- ja maksupohjaiset järjestelyt
Eläkejärjestelyt luokitellaan etuuspohjaisiksi ja maksupohjaisiksi järjestelyiksi. Maksupohjaisiin eläkejärjestelyihin tehdyt suoritukset kirjataan tuloslaskelmaan sillä kaudella, jota veloitus koskee. Etuuspohjaisissa eläkejärjestelyissä määritellään eläke-etuus, jonka työntekijä saa eläkkeelle jäädessään. Etuuden määrä riippuu muun muassa iästä, palvelusvuosista ja palkkatasosta. Työsuoritukseen perustuvana menona henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin kirjataan tilikauden työsuorituksella ansaitun etuuspohjaisen eläkejärjestelyn nykyarvo. Etuuspohjaisista eläkejärjestelyistä merkitään taseeseen velaksi velvoitteen raportointikauden päättymispäivän nykyarvo, josta vähennetään järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo. Etuuspohjaisista järjestelyistä johtuvan velvoitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaatikkojen vuosittaisiin laskelmiin, joissa käytetään ennakoituun etuusoikeusyksikköön perustuvaa menetelmää (projected unit credit method). Velvoitteen nykyarvo määritetään diskonttaamalla arvioidut vastaiset rahavirrat korolla, joka vastaa yritysten liikkeeseen laskemien korkealaatuisten joukkovelkakirjalainojen korkoa. Lainat, joiden korkoa käytetään, on laskettu liikkeeseen samassa valuutassa kuin maksettavat etuudet ja erääntyvät suunnilleen samaan aikaan kuin vastaava eläkevelvoite. Kokemusperusteisista tarkistuksista ja vakuutusmatemaattisten oletusten muutoksista johtuvat vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot kirjataan muiden laajan tuloksen erien kautta oman pääoman hyvitykseksi tai veloitukseksi sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät. Jos etuuspohjaiseen järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo on suurempi kuin rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo, näiden nettosumma esitetään konsernin taseessa eläkesaamisina. A

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

Kuvaus konsernin eläkejärjestelyistä

Konsernin kotimaisten yhtiöiden henkilöstön lakisääteinen eläketurva on hoidettu kotimaisessa eläkevakuutusyhtiössä. Lakisääteinen työeläketurva on maksupohjainen järjestely. Konsernin ulkomaisilla myyntitoimistoilla ja tytäryhtiöillä on erilaisia, lähinnä maksupohjaisia eläkejärjestelyjä, jotka noudattavat eri maiden paikallisia säännöstöjä ja käytäntöjä. Toimitusjohtajalla ei ole lisäeläke-etua. Yhdellä johtoryhmän jäsenellä on maksupohjainen vanhuuseläkettä koskeva lisäeläkejärjestely, joka on hoidettu eläkevakuutusyhtiössä. Tämän johtoryhmän jäsenen eläkeikä on 63 vuotta.

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

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

Kuvaus olennaisimmista riskeistä

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

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

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

Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt

Milj. euroa	2021	2020
Tuloslaskelman etuuspohjainen eläkekulu määräytyy seuraavasti		
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	8,3	12,5
Takautuvaan työsuoritukseen perustuvat menot	-1,8	17,9
Järjestelyjen muutokset	0,0	-150,7
Järjestelyjen supistamiset	-13,1	
Henkilöstökuluihin sisältyvät eläkekulut yhteensä	**-6,6**	**-120,3**
Nettokorkomenot ja kurssierot	-0,2	0,6
Tulosvaikutteiset kulut yhteensä	**-6,8**	**-119,7**
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset etuuspohjaisista eläkkeistä		
Kokemusperäiset oikaisut	5,4	-4,2
Muutokset taloudellisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	-17,0	22,5
Muutokset demografisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	0,2	
Järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotto	-31,6	-5,2
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	**-43,0**	**13,1**
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, eläkesäätiö	4 364	4 448
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, muut etuuspohjaiset järjestelyt	52	159

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

Taseessa esitetyt erät

Milj. euroa	2021		2020	
	Eläke-saamiset	Eläke-velvoitteet	Eläke-saamiset	Eläke-velvoitteet
Rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo	-359,8	-1,4	-397,8	-7,7
Järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo	440,7	0,7	429,6	6,2
Eläkesaamiset (+) / eläkevelvoitteet (-) taseessa	**80,9**	**-0,7**	**31,8**	**-1,5**

Eläkesaamiset ovat 80,9 miljoonaa euroa (31,8), josta 78,9 miljoonaa euroa (31,0) liittyy eläkesäätiön tarjoamiin eläke-etuuksiin ja 2,0 miljoonaa euroa (0,9) muihin lisäeläkejärjestelyihin. Eläkevelvoitteet 0,7 miljoonaa euroa (1,5) liittyvät muihin lisäeläkejärjestelyihin. Muutos tilikauden 2021 aikana johtuu pääosin järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotosta, työehtosopimusmuutoksista liittyen ammatillisten työkyvyttömyyseläkkeiden supistamiseen ja lentäjien peruuttamista ilmoituksista varhaisemmasta eläköitymisestä.

Eläkevelvoltteiden muutokset

Milj. euroa	2021	2020
Järjestelyyn kuuluvat velvoitteet kauden alussa	405,5	523,2
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	7,7	12,0
Aikaisempaan työsuoritukseen perustuvat menot	-1,8	17,9
Järjestelyjen supistamiset	-13,2	
Järjestelyjen muutokset	-0,1	-150,7
Korkokulut ja kurssierot	1,6	3,8
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset	**-5,9**	**-117,0**
Muutokset vakuutusmatemaattisissa olettamissa	-16,8	22,5
Kokemusperäiset tarkistukset	5,4	-4,2
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut uudelleenarvostukset yhteensä	**-11,4**	**18,3**
Maksetut etuudet	-27,1	-19,0
Järjestelyyn kuuluvien velvotteiden nykyarvo	**361,2**	**405,5**

Järjestelyyn kuuluvien varojen muutokset

Milj. euroa	2021	2020
Järjestelyyn kuuluvien varojen käyvät arvot tilikauden alussa	435,8	446,1
Hallintokulut	-0,6	-0,5
Järjestelyjen supistamiset	-0,2	
Järjestelyjen muutokset	-0,1	
Korkotuotot ja kurssierot	1,7	3,2
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset yhteensä	**0,9**	**2,7**
Varojen tuotto	31,6	5,2
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	**31,6**	**5,2**
Kannatusmaksut	0,1	0,8
Maksetut etuudet	-27,1	-19,0
Järjestelyyn kuuluvien varojen arvo tilikauden lopussa	**441,4**	**435,8**

Järjestelyyn kuuluvien varojen jakautuminen omaisuusryhmittäin

%	2021	2020
Pörssiosakkeet	17,8	18,8
Velkakirjat	55,1	56,6
Kiinteistöt	23,0	20,0
Muut	4,1	4,6
Yhteensä	**100,0**	**100,0**

Eläkejärjestelyn varoihin sisältyy Finnair Oyj:n osakkeita käyvältä arvoltaan 0,9 miljoonaa euroa (1,1) sekä konsernin käytössä olevat rakennukset käyvältä arvoltaan 12,8 miljoonaa euroa (18,2).

Etuuspohjaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset oletukset

%	2021	2020
Diskonttokorko %	0,74 %	0,25 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	1,80 %	1,60 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset %	0,00 %	0,00 %
Arvioitu jäljellä oleva työaika vuosina	8	8

Herkkyysanalyysi

Herkkyysanalyysi kuvaa, kuinka paljon muutos vakuutusmatemaattisissa oletuksissa vaikuttaisi nettovelkaan. Herkkyysanalyysi kuvaa tietyn olettaman muutoksen vaikutusta silloin, kun muissa olettamissa ei tapahdu muutosta. Vaikutukset on laskettu käyttäen samoja 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 %	-8,8	-2,5 %	9,2	2,6 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	0,25 %	2,3	0,7 %	-2,3	-0,6 %
Elinikäolettaman muutos	1 vuotta	8,8	2,5 %		

Eläkesäätiön tulee olla suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. Finnair ennakoi, että se ei maksa kannatusmaksua eläkesäätiölle vuoden 2022 aikana. Eläkevelvoitteen duraatio on 10 vuotta. Duraatio on laskettu käyttämällä diskonttokorkokantaa 0,74 %.

Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. **Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset**
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

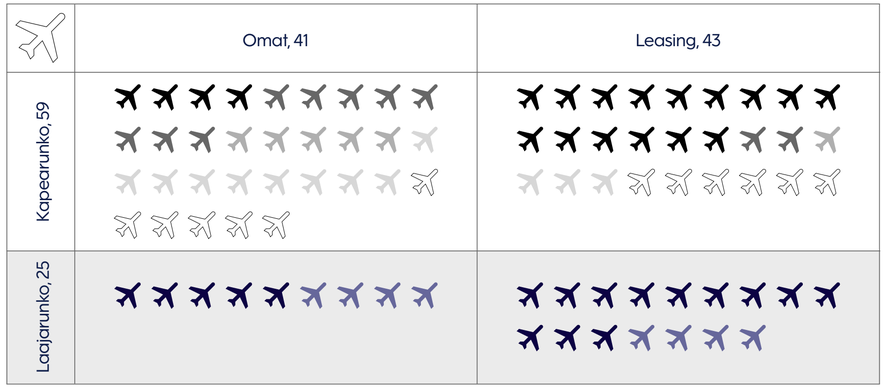
Tilintarkastuskertomus

2 Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset

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

Finnairin omistama ja vuokraama käyttöomaisuus koostuu pääosin Finnairin ja Norran operoimista lentokoneista, joista omistettuja lentokoneita oli tilikauden 2021 lopussa 41 (45) ja vuokrattuja 43 (38). Tilikauden 2021 lopussa neljä kapearunkokonetta on kirjattu myytävänä oleviin omaisuuseriin.

Laivasto



■ A350 (17) ■ A330 (8) ■ A321 (19) ■ A320 (10) ■ A319 (6)
■ E190 Norran operoima (12) □ ATR Norran operoima (12)

Laivasto Finnairin taseessa

Milj. euroa	2021	2020	Muutos
Maksetut ennakot tulevasta laivastosta	127,7	117,7	10,1
Omistetut lentokoneet	818,6	1 322,5	-504,0
Käyttöoikeuslaivasto	1 025,3	772,5	252,8
Laivasto yhteensä	**1 971,6**	**2 212,7**	**-241,2**
Rahoitusleasingsaamiset laivastosta	**10,0**	**33,7**	**-23,7**
Vuokrasopimusvelat laivastosta	**1 204,6**	**854,0**	**350,6**
Tilikauden poistot omistetuista lentokoneista	-155,7	-184,1	28,3
Tilikauden poistot käyttöoikeuslaivastosta	-123,2	-107,2	-16,0
Arvonalennukset omistetuista lentokoneista	-1,5	-8,2	6,7
Myytävänä olevat omaisuuserät (lentokoneet)	18.5		18.5

Finnair toteutti tilikauden 2021 aikana useita lentokoneisiin kohdistuneita rahoitustransaktioita osana COVID-19-pandemian aikaista jälleenrahoitusohjelmaansa. Merkittävimmät transaktiot käsittivät neljän A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyn, joka vähensi Finnairin omistettujen koneiden määrää ja kasvatti käyttöoikeuslaivaston määrää. Tilikauden aikaisen käyttöoikeuslaivaston määrää kasvatti myös yhden A350-lentokoneen vuokrausjärjestely, jossa Finnair siirsi lentokoneen osto-oikeuden kolmannelle osapuolelle ja takaisinvuokrasi koneen omaan käyttöönsä. Lisätietoa edellä mainittuihin järjestelyihin liittyen on esitetty liitetiedoissa 2.1-2.3 sekä 3.3.

Vuoden 2021 aikana Finnairin operoiman laivaston määrä kasvoi yhdellä A350-lentokoneella. COVID-19-pandemian jatkumisen johdosta koko laivastokapasiteetti ei ollut kauden aikana täysimääräisessä käytössä. Vuoden lopussa Finnairin käyttöomaisuuteen kirjatusta 80 lentokoneesta 71 pidettiin Helsinki-Vantaan lentoasemalla jatkuvassa lentovalmiudessa. Kolme laajarunkokonetta ja 6 kapearunkokonetta siirrettiin kauden aikana väliaikaiseen säilytykseen. Tämä vastaa noin 11 % tai 82,4 miljoonaa euroa laivaston kokonaistasearvosta tilinpäätöspäivänä. Kaikkien väliaikaisesti säilytyksessä olevien koneiden odotetaan olevan täydessä käytössä seuraavan 2-3 vuoden sisällä.

2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus

A 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, määräaikaishuollot, apuvoimalaitteiden huollot, laskeutumislaitteiston ja -siivekkeiden huollot sekä moottoreiden käyttöaikarajoitteisten osien huollot. Lentokoneen ja moottorin runko poistetaan lentokoneen taloudellisen vaikutusajan aikana. Huoltokomponentit poistetaan huoltojakson aikana. Matkustamokomponentit poistetaan niiden taloudellisen vaikutusajan aikana. Sekä omille että vuokratuille koneille tehdyt merkittävät uudistus- ja perusparannusinvestoinnit (modifikaatiot) kirjataan taseeseen erillisenä omaisuuseränä, ja poistetaan taloudellisen vaikutusajan aikana, joka vuokrakoneilla voi korkeintaan olla vuokrakauden loppuun. Korvattujen osien kirjanpitoarvo kirjataan pois taseesta.

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

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

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

Hyödykkeiden luovutuksista ja käytöstä poistamisesta syntyvät voitot ja tappiot sisältyvät liiketoiminnan muihin tuottoihin ja kuluihin.

Taloudellinen vaikutusaika ja jäännösarvo

Laivaston ja muun käyttöomaisuuden poistot perustuvat seuraaviin odotettuihin taloudellisiin vaikutusaikoihin:

- Uudet lentokoneet ja moottorit (lentokalusto) sekä lentokonesimulaattorit (muu kalusto) tasapoistoina seuraavasti:
  - Airbus A350-laivasto 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
  - Airbus A320 ja Embraer-laivasto 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
  - Airbus A330-laivasto 18 vuodessa 10 % jäännösarvoon
  - Potkuriturpiinikoneet (ATR-laivasto) 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
- Rungon raskas- ja määräaikaishuollot, apuvoima- ja laskeutumislaitteiston huollot 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.

Osana COVID-19-pandemiaan liittyvää investointien optimointia, Finnairin käytössä olevan A320-laivaston arvioitua käyttöikää pidennettiin alkuperäisestä 20 vuodesta. Muutoksen myötä poistoaikoja sekä jäännösarvoja on päivitetty siten, että nyt käytössä olevan A320-laivaston lentokoneet ja moottorit poistetaan 25-29 vuodessa 0%:n

ℹ = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet

Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. **Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset**
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

jäännösarvoon. Poistoaikojen muutos vähensi tilikauden poistoja 4,7 miljoonaa euroa. Muutos tulee vähentämään vuoden 2022 poistoja noin 10 miljoonaa euroa.

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. A

Laivasto 2021

Milj. euroa	Laivasto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2021	2 358,7	117,7	2 476,4
Lisäykset	13,7	55,6	69,3
Vähennykset	-425,2		-425,2
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus		-22,6	-22,6
Siirrot erien välillä	-1,3	-22,9	-24,2
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin	-196,5		-196,5
Hankintameno 31.12.2021	**1 749,4**	**127,7**	**1 877,1**
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2021	-1 036,1		-1 036,1
Vähennykset	84,5		84,5
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin	178,0		178,0
Tilikauden poistot	-155,7		-155,7
Arvonalentumiset	-1,5		-1,5
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2021	**-930,8**		**-930,8**
Kirjanpitoarvo 31.12.2021	**818,6**	**127,7**	**946,3**

Vuoden 2021 aikana Finnair toteutti neljä A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyä, mikä näkyy oman laivaston vähennyksenä. Lisäksi neljä A321-lentokonetta, joiden kirjanpitoarvo oli yhteensä 18,5 miljoonaa euroa, kirjattiin myytävissä oleviin omaisuuseriin. Arvonalentumiset on esitetty tarkemmin liitteessä 2.3 Poistot ja arvonalentumiset. Lentokonehankintojen valuuttasuojauksesta on kerrottu liitteissä 3.5 Rahoitusriskien hallinta ja 3.8 Johdannaiset.

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*	-40,0	-79,5	-119,4
Hankintameno 31.12.2020	**2 358,7**	**117,7**	**2 476,4**
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2020	-1,045.2		-1,045.2
Vähennykset	86.2		86.2
Siirrot erien välillä*	115.2		115.2
Tilikauden poistot	-184.1		-184.1
Arvonalentumiset	-8.2		-8.2
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2020	**-1,036.1**		**-1,036.1**
Kirjanpitoarvo 31.12.2020	**1 322,6**	**117,7**	**1 440,3**

* Käyttöomaisuuden liitetiedon esitystapaa on selkeytetty ja vertailukauden osalta muutos on sisällytetty siirtoihin erien välillä.

Muu käyttöomaisuus 2021

Milj. euroa	Lentokaluston korjaus-kiertoiset varaosat	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Aineettomat hyödykkeet	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2021	33,9	75,6	116,0	55,3	7,2	288,0
Lisäykset	1,4		4,5	1,3	0,2	7,4
Vähennykset	-0,9	-1,1	-4,9	-4,0		-10,8
Siirrot erien välillä	0,0		3,9	-4,8	-6,6	-7,6
Siirrot myytävänä oleviin omaisuuseriin	-0,3		-0,1			-0,3
Hankintameno 31.12.2021	**34,2**	**74,5**	**119,5**	**47,8**	**0,8**	**276,7**
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2021	-17,3	-9,8	-33,4	-42,3		-102,8
Vähennykset	0,6	0,6	0,2	4,0		5,4
Siirrot erien välillä				3,9		3,9
Tilikauden poistot	-2,5	-1,6	-8,7	-8,1		-21,0
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2021	**-19,2**	**-10,8**	**-41,9**	**-42,5**	**0,0**	**-114,4**
Kirjanpitoarvo 31.12.2021	**15,0**	**63,7**	**77,6**	**5,2**	**0,8**	**162,3**

Käyttöomaisuuteen sisältyvien korjauskiertoisten varaosien lisäksi Finnairin vaihto-omaisuuteen sisältyy kertakäyttöisiä lentokaluston varaosia 16,9 miljoonan euron arvosta (19,2).

A = Laadintaperiaatteet

Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. **Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset**
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

A = Laadintaperiaatteet

Muu käyttöomaisuus 2020

Milj. euroa	Lentokaluston korjaus-kiertoiset 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
Siirrot erien välillä*	-17,5		4,9	1,3	-4,5	-15,8
Hankintameno 31.12.2020	**33,9**	**75,6**	**116,0**	**55,3**	**7,2**	**288,0**
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
Siirrot erien välillä*	18,6	0,0	-0,3	-0,1		18,2
Tilikauden poistot	-2,8	-1,6	-9,5	-9,9		-23,8
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2020	**-17,3**	**-9,8**	**-33,4**	**-42,3**	**0,0**	**-102,8**
Kirjanpitoarvo 31.12.2020	**16,7**	**65,8**	**82,6**	**13,0**	**7,2**	**185,3**

* Käyttöomaisuuden liitetiedon esitystapaa on selkeytetty ja vertailukauden osalta muutos on sisällytetty siirtoihin erien välillä.

Aktivoidut vieraan pääoman kulut

	Lentokalusto		Ennakot		Yhteensä	
Milj. euroa	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Kirjanpitoarvo 1.1.	18,6	17,6	2,8	4,3	21,4	21,9
Lisäykset			1,4	3,3	1,4	3,3
Vähennykset	-10,6	-2,9			-10,6	-2,9
Siirrot erien välillä		4,8	-1,5	-4,8	-1,5	0,0
Poistot	0,8	-0,9			0,8	-0,9
Kirjanpitoarvo 31.12.	**8,8**	**18,6**	**2,7**	**2,8**	**11,5**	**21,4**

Tilikaudella 2021 aktivoitiin aineellisiin hyödykkeisiin vieraan pääoman kuluja 1,4 miljoonaa euroa (3,3) liittyen Airbus A350 investointiohjelmaan. Finnair käyttää korkokustannuksen aktivoinnissa efektiivistä korkokantaa, joka vastaa investoinnin rahoittamiseen käytetyn lainan kustannuksia. Vuonna 2021 korkokannan keskiarvo oli 3,66% (4,29%). Pääomaprosentin laskentaan sisällytetään käyttöomaisuuden hankinnan rahoittamiseen käytetyt yleiset lainat.

Myytäväksi luokitellut omaisuuserät ja velat

Tilikauden aikana Finnair kirjasi neljä A321 lentokonetta myytävissä oleviin omaisuuseriin, joiden kirjanpitoarvo oli yhteensä 18,5 miljoonaa euroa. Finnair kirjasi 1,5 miljoonan euron arvonalentumisen uudelleen luokittelun yhteydessä. Lisäksi myytäväksi luokitellut omaisuuserät sisältävät varaosia, joiden tasearvo on 0,2 miljoonaa euroa.

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 kaksi 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 355,3 miljoonaa euroa (429) ja luku sisältää lentokonetilaukset, muut lentokoneisiin liittyvät investoinnit sekä huoltositoumuksia. 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

A Konserni vuokralleottajana

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

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

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

Lyhytaikaisiin tai arvoltaan vähäisiin vuokrasopimuksiin liittyvät maksut kirjataan kuluksi tasapoistoina vuokra-ajan kuluessa tai muulla systemaattisella perusteella, mikäli muu peruste paremmin vastaa Finnairille hyödykkeen käytöstä koituvaa hyötyä.

Finnair kirjaa taseeseen sopimuksen alkamisajankohtana sekä käyttöoikeushyödykkeen että vuokrasopimusvelan.

Taseeseen kirjattavan vuokrasopimusvelan arvo vastaa tulevien vuokramaksujen nykyarvoa. Finnairin lentokoneita koskevat vuokrasopimukset sisältävät tyypillisesti sellaisia muuttuvia vuokramaksuja, jotka riippuvat hintaindeksistä tai markkinakoroista. Muuttuvat vuokrat sisällytetään vuokrasopimusvelan kirjanpitoarvoon sopimuksen voimaantulopäivästä.

Käyttöoikeusomaisuuserä arvostetaan hankintamenoon, joka sisältää

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

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

Koneiden huoltokustannukset voidaan jakaa kahteen pääryhmään:

1) kustannukset, jotka aiheutuvat lentokoneen käytöstä / vuokra-ajan pituudesta 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. lentokoneiden muuttuvien vuokramaksujen perusteena olevien indeksien tai korkojen muutos) muuttuvat, tai silloin kun arvio mahdollisen osto-option käyttämisen todennäköisyydestä muuttuu. Vuokravelan uudelleenarvioinnista syntynyt erotus kirjataan käyttöoikeusomaisuuserän oikaisuksi paitsi, jos omaisuuserän arvo alennetaan nollaan, jolloin jäljelle jäävä arvostus kirjataan tulosvaikutteisesti.

Alkuperäisen kirjaamisen jälkeen käyttöoikeusomaisuuserien arvostuksessa otetaan huomioon kertyneet poistot ja arvonalentumiset. Käyttöoikeushyödyke poistetaan tasapoistoina sen taloudellisen pitoajan kuluessa, tai

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

A = Laadintaperiaatteet
! = Kriittiset tilinpäätösarviot

vuokrasopimuksen päättymispäivään mennessä, mikäli se on taloudellista pitoaikaa lyhyempi. Jos vuokrasopimus siirtää sopimuksen kohteena olevan hyödykkeen omistusoikeuden Finnairille vuokrasopimuksen loppuun mennessä, tai jos käyttöoikeuden hankintamenoa määriteltäessä Finnairin on ajateltu käyttävän osto-optiota, omaisuuserä poistetaan sen taloudellisen pitoajan aikana.

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

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

Lentokoneiden vuokrasopimukset ovat yleensä 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, muutamia rakennuksia sekä toisinaan myös pieniä määriä maahuolintalaitteita, jotka se luokittelee sopimusehtojen mukaisesti rahoitus- tai operatiiviseksi leasingsopimukseksi. Vuokrasopimus luokitellaan sen alkamispäivänä, ja se arvioidaan uudelleen vain, jos vuokrasopimusta muutetaan. Finnair kirjaa edelleenvuokraussopimuksen alkamispäivänä taseeseensa saamisen (nettoinvestointi), joka vastaa vuokrasopimusten nykyarvoa ja takaamatonta jäännösarvoa. Se osa käyttöoikeushyödykkeestä, joka vuokrataan edelleen, kirjataan pois Finnairin taseesta. Käyttöoikeusomaisuuden ja edelleenvuokraussaamisen (nettoinvestointi) välinen erotus kirjataan liiketoiminnan muihin tuottoihin ja kuluihin tulosvaikutteisesti. Myöhemmin saadut vuokramaksut kirjataan vuokrasaamisen takaisinmaksuina ja korkotuottoina.

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

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. A

! **Vuokrasopimukset**
Vuokramaksujen diskonttauksessa käytetyn korkokannan ja vuokra-ajan määrittely, arvio lentokonevuokrien palautushetken huoltovelvoitteesta sekä edelleenvuokraussopimusten luokittelu operatiivisiin ja rahoitusleasingsopimuksiin edellyttävät johdolta harkintaa laadintaperiaatteiden valinnassa ja soveltamisessa.

COVID-19-pandemialla ei ollut merkittävää vaikutusta yhtiön vuokrasopimusten ehtoihin 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 2021

Milj. euroa	Lentokalusto	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2021	772,5	133,8	11,2	917,5
Lisäykset	346,9	1,4	32,2	380,6
Muutokset sopimuksissa	29,0	1,0	-4,7	25,3
Tilikauden poistot	-123,2	-13,2	-5,3	-141,6
Kirjanpitoarvo 31.12.2021	**1 025,3**	**123,0**	**33,4**	**1 181,7**

Lisäykset käyttöoikeusomaisuuteen vuoden 2021 aikana liittyvät pääasiassa neljään A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyyn sekä vuokrattuun A350-lentokoneeseen, jotka toteutettiin osana konsernin COVID-19-pandemiaan liittyviä uudelleenrahoitustoimenpiteitä. Muutokset sopimuksissa liittyy muutoksiin joko vuokrattavassa käyttöoikeusomaisuuden erässä tai siihen liittyvissä maksuissa.

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**

Vuokrasopimusvelat

	Lentokalusto		Rakennukset ja maa-alueet		Muu kalusto	
Milj. euroa	2021	2020	2021	2020	2021	2020
alle vuoden	157,2	118,5	12,6	12,7	7,0	4,4
1–5 vuotta	602,7	495,1	43,1	49,9	19,9	7,1
yli 5 vuotta	444,6	240,4	86,8	88,1	6,8	
Yhteensä	**1 204,6**	**854,0**	**142,6**	**150,8**	**33,8**	**11,5**

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 34 vuokralentokonetta, joiden vuokrakaudet päättyvät eri aikoina.

Lentokalustoon liittyvät vuokrasopimusvelat kasvoivat tilikauden aikana merkittävästi johtuen jälleenrahoitusohjelman osana toteutetuista lentokonetransaktioista, joihin kuuluivat neljän A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestely sekä yksi vuokrattu A350-lentokone.

Lentokoneet, jotka Finnair on edelleenvuokrannut muille toimijoille ja jotka on luokiteltu rahoitusleasing-sopimuksiksi esitetään alla olevassa taulukossa.

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

A = Laadintaperiaatteet

Rahoitusleasingsaamiset, konserni vuokranantajana

	Lentokalusto		Rakennukset ja maa-alueet	
Milj. euroa	2021	2020	2021	2020
alle 12 kk	7,6	14,2	0,4	
13–24 kk	2,4	15,2	0,3	
25–36 kk		4,3	0,3	
37–48 kk			0,3	
49–60 kk			0,0	
yli 60 kk			0,1	
Yhteensä	**10,0**	**33,7**	**1,4**	**0,0**

Rahoitusleasingsaamiset sisältävät pääasiassa saatavia 6 lentokoneen edelleenvuokraussopimuksista. Tilikauden aikana toteutuneista sopimusmuutoksista johtuen, osa aiemmin rahoitusleasingsopimuksiksi luokitelluista edelleenvuokrasopimuksista on luokiteltu operatiivisiksi vuokrasopimuksiksi.

Vuokrasopimukset tuloslaskelmalla

Milj. euroa	2021	2020
Käyttöoikeusomaisuuden poistot	-141,6	-127,7
Vuokrasopimusvelkojen korkokulut	-62,7	-58,1
Korkotuotto alivuokrasopimuksista	1,6	2,8
Vuokrasopimusvelan valuuttakurssimuutokset	-75,5	68,5
Vuokrasopimusvelan suojaustulos	16,3	-36,1
Lyhytaikaiset lentokonevuokrat miehistöineen	-6,5	-6,3
Lyhytaikaiset toimitilavuokrat	-3,2	-4,0
Muuttuvat ostoliikenteen ja rahtikapasiteetin vuokrat	-65,0	-83,0
Voitot ja tappiot myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyistä	14,4	-4,4
Yhteensä	**-322,2**	**-248,3**

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. Voitot myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyistä on kirjattu tuloslaskelmalla liiketoiminnan muihin tuottoihin. Vuokrasopimuksista johtuva tilikauden aikainen kassavirtavaikutus oli -284,2 miljoonaa euroa (-284,5).

Vuokriin liittyvät taseen ulkopuoliset vastuut, konserni vuokralle ottajana

	Kiinteistöjen vuokrat		Muut vuokrat	
Milj. euroa	2021	2020	2021	2020
alle vuoden	2,3	2,5	1,5	1,1
1–5 vuotta	6,3	6,3	0,9	0,6
yli 5 vuotta	6,9	8,5		0,0
Yhteensä	**15,5**	**17,3**	**2,4**	**1,8**

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

Merkittävin erä kiinteistöjen vuokrissa on koekäyttöpaikan käyttöoikeus, joka on jätetty vuokravelan ulkopuolelle siitä syystä, että koekäyttöpaikka ei ole yksinomaan Finnairin käytössä. Muut vuokrat sisältävät IT-laitteiden, kuten matkapuhelinten vuokria, jotka eivät ole olennaisia.

Operatiivisiin vuokrasopimuksiin liittyvät taseen ulkopuoliset saamiset, konserni vuokralle antajana

	Lentokalusto		Rakennukset ja maa-alueet	
Milj. euroa	2021	2020	2021	2020
alle 12 kk	19,4	13,2	1,8	1,5
13-24 kk	15,4	13,2	1,8	1,5
25-36 kk	6,2	9,2	1,8	1,5
37-48 kk	6,2		1,8	1,5
49-60 kk	6,2		1,5	1,5
yli 60 kk	1,6		2,0	3,6
Yhteensä	**55,1**	**35,6**	**10,8**	**11,0**

Konserni on vuokrannut 15 omistamaansa lentokonetta sekä toimitiloja ei-purettavissa olevilla operatiivisilla vuokrasopimuksilla. Lisäksi Finnair on edelleenvuokrannut 6 vuokraamansa lentokonetta operatiivisilla vuokrasopimuksilla. Näissä sopimuksissa on eritasoisia uudistamis- ja muita indeksiehtoja.

2.3 Poistot ja arvonalentumiset

A Poistot
Omaisuuserien poistot on määritetty niiden odotetun taloudellisen pitoajan tai huoltojakson pituuden sekä jäännösarvon perusteella. Kaikki omaisuuserät poistetaan tasapoistomenetelmällä. Poistot aloitetaan, kun omaisuuserä on valmis käytettäväksi. Poistot lopetetaan joko silloin, kun omaisuuserä siirretään myytävänä pidettäväksi tai omaisuuserä kirjataan pois taseesta. Omaisuuserien taloudelliset pitoajat ja jäännösarvot on esitetty liitetiedossa 2.1. A

Milj. euroa	2021	2020
Poistot aineettomista hyödykkeistä	7,6	9,9
Poistot omistetuista lentokoneista	155,7	184,1
Poistot käyttöoikeuslaivastosta	123,2	107,2
Poistot muista aineellisista hyödykkeistä	12,9	13,9
Poistot muista käyttöoikeusomaisuuksista	18,5	20,5
Poistot yhteensä	**317,8**	**335,6**
Arvonalentumiset	2,0	8,2
Arvonalentumiset yhteensä	**2,0**	**8,2**
Poistot ja arvonalentumiset tuloslaskelmalla	**319,8**	**343,8**

Poistot ja arvonalentumiset sisältää sekä suunnitelman mukaiset poistot käyttöomaisuudesta että kaudella kirjatut arvonalentumiset. Kauden aikaiset poistot omistetuista lentokoneista vähenivät ja vastaavasti poistot käyttöoikeuslaivastosta kasvoivat johtuen pääasiassa kauden aikana toteutetuista neljästä A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelystä. Kauden aikana toteutuneet arvonalentumiset liittyvät pääosin neljän A321-lentokoneen uudelleen arvostukseen ja siirtoon myytävissä oleviin omaisuuseriin.

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

A = Laadintaperiaatteet
! = Kriittiset tilinpäätösarviot

Arvonalentumistestaus

A Arvonalentumistestaus
Konserni arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että laivaston, jonkin muun käyttöomaisuuserän tai muiden pitkäaikaisten varojen arvo olisi alentunut. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Arvonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Kerrytettävissä oleva rahamäärä määritetään rahavirtaa tuottavalle yksikölle, ja arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavan yksikön tasolla. A

! Laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumistestaus
Finnair käyttää kerrytettävissä olevan rahamäärän määrittelyssä ensisijaisesti käyttöarvomenetelmää. 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 pysynyt tavanomaista korkeampana myös vuonna 2021 johtuen COVID-19-pandemiasta, jonka vaikutuksia matkustajakysynnän elpymistahtiin ja Finnairin liikevaihdon kehittymiseen ei pystytä ennalta varmuudella määrittämään. Lisäksi polttoaineen hintaan liittyy tilinpäätöshetkellä keskimääräistä suurempi epävarmuus, jota lisää Itä-Euroopan geopoliittisen tilanteen eskaloitumisen mahdollisuus. 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. Tämän 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 pääasiallisesti asiakaskysynnän elpymistahdin sekä yksikkötuottojen kehityksen suhteen. Ennusteskenaariot, sekä niihin liittyvät merkittävimmät tunnistetut epävarmuustekijät, on esitelty tarkemmin edellä liitetietojen kohdassa Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta. Huomioidakseen jatkuneen epävarmuuden ja mahdolliset eri skenaariot, Finnair 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. Odotusarvoon pohjautuvasta menetelmästä on kerrottu tarkemmin jäljempänä tässä liitetiedossa. !

Tilikauden 2021 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.

Niiden aineettomien hyödykkeiden, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, arvo taseessa 31.12.2021 oli 1,4 miljoonaa euroa (1,7). Finnairilla ei ollut taseessaan liikearvoa vuoden 2021 lopussa (0,5 miljoonaa euroa). Omaisuuserät, jotka on tarkoitus myydä, on jätetty rahavirtaa tuottavan yksikön ulkopuolelle ja niiden arvonalentumisviitteet on arvioitu erikseen. Arvonalentumistestaus on suoritettu rahavirtaa tuottavalle yksikölle perustuen sen käyttöarvoon, minkä perusteella rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä ylittää omaisuuserien kirjanpitoarvon. Rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä 31.12.2021, joka on määritetty rahavirtojen odotusarvoon perustuvalla menetelmällä, oli 2 748,6 miljoonaa euroa (2 897,3) ja omaisuuserien kirjanpitoarvo 2 155,8 miljoonaa euroa (2 498,3).

Käyttöarvo määritetään käyttäen diskontattuihin rahavirtoihin perustuvaa menetelmää, jossa rahavirtaennusteet perustuvat johdon viimeisimpään, strategiaan perustuvaan päivitettyyn ennusteeseen seuraavalle neljälle vuodelle. Neljän 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 pandemian kestoon ja elpymisnopeuden arviointiin liittyvää epävarmuutta. Optimistisen skenaarion, jossa vuoden 2022 liiketoiminnan operatiivisen tason odotetaan olevan noin 87 % pandemiaa edeltävästä vuoden 2019 tasosta (tarjotuilla vuositason henkilökilometreillä mitattuna), todennäköisyydeksi on määritetty 5 %. Perusskenaarion, jossa vuoden 2022 operatiivisen toiminnan tason arvioidaan olevan noin 83 % vuoteen 2019 verrattuna, todennäköisyydeksi on määritelty 60 %. Pessimistisessä skenaariossa, jonka todennäköisyydeksi on määritelty 35 %, operatiivisen toiminnan arvioidaan vastaavan noin 75 % vuoden 2019 tasosta. Liiketoiminnan odotetaan kaikissa muissa paitsi kaikkein pessimistisimmässä skenaariossa palaavan vuoden 2019 toiminnan kaltaiselle, pandemiaa edeltävälle vuotuiselle operatiiviselle tasolle, vuonna 2023. Pessimistisen ennusteskenaarion mukaan vuotuisen operatiivisen tason arvioidaan olevan noin 98 % pandemiaa edeltävästä tasosta vuonna 2023.

Vuoden 2021 tilinpäätöksen yhteydessä päivitetyissä ennusteskenaarioissa vuoden 2022 kysynnän ja liikevaihdon arvioidaan kehittyvän jonkin verran vuoden 2020 tilinpäätöksen yhteydessä arvioitua hitaammin, johtuen pääasiassa pitkittyneen COVID-19-pandemian vaikutuksista matkustusrajoituksiin.

Arvonalentumistestauksessa käytetyt oletukset

	31.12.2021	31.12.2020
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus verojen jälkeen), %	7,7	8,2
Diskonttokorko (keskimääräinen pääoman kustannus ennen veroja), %	8,8	9,3
Pitkän aikavälin kasvu -%	2,8	2,4
Polttoainekustannusten vaihtelu, per tonni (USD)	768-864	540-610

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 kasvuoletus 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 perustuu termiinikäyrään, suunniteltujen lentojen arvioituun polttoaineen kulutukseen sekä historiaan perustuvaan tietoon kunkin konetyypin polttoaineen kulutuksesta.

Oletuksien muutosherkkyydet

Arvonalennustestin pohjana olevat laskelmat ja ennusteet vaativat merkittävää johdon harkintaa ja arvioiden käyttämistä. Finnair on laatinut herkkyysanalyysin, jonka tarkoituksena on heijastella, miten arvonalentumistestauksen tulos reagoi merkittävimpien oletusten 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 liiketoiminnan elpymistahdin kehittymiseen tulevaisuudessa 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.

	31.12.2021	31.12.2020
EBITDA marginaali %	-1,1 %-yksikköä	-1,0 %-yksikköä
Diskonttokorko %	+1,4 %-yksikköä	+0,9 %-yksikköä
Pitkän aikavälin kasvu %	-1,5 %-yksikköä	-1,0 %-yksikköä
Polttoaineen hinta, % muutos hintatasossa	+4 %	+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

3 Pääomarakenne ja rahoituskulut

3.1 Rahoitustuotot ja -kulut

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

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

Milj. euroa	2021	2020
Rahoitustuotot lopetetuista suojaussuhteista	11,6	32,5
Korkotuotot vuokrasopimuksista	1,6	2,8
Tuotot tulosvaikutteisesti kirjattavista sijoitusinstrumenteista	-0,4	3,3
Korkotuotot jaksotettuun hankintamenoon arvostettavista rahoitusvaroista	0,0	0,0
Muut korkotuotot	0,0	0,0
Muut rahoitustuotot	0,0	0,0
Osinkotuotot	0,0	0,0
Rahoitustuotot yhteensä	**12,8**	**38,7**
Rahoituskulut lopetetuista suojaussuhteista	-5,2	-168,3
Korkokulut vuokrasopimuksista	-62,7	-58,1
Muut rahoituskulut	-24,2	-19,3
Korkokulut jaksotettuun hankintamenoon arvostettavista leasingveloista	-25,7	-9,5
Rahoituskulut yhteensä	**-117,8**	**-255,2**
Kurssivoitot ja tappiot	-22,5	26,6
Rahoituskulut, netto	**-127,5**	**-189,9**

Konsernin suojauslaskennan tehokkuustestauksessa todettiin, että sekä rahavirran, että käyvän arvon suojaus on tehokasta. Näin ollen rahoituseriin ei sisälly tehottomuutta vuoden 2021 tilinpäätöshetkellä eikä myöskään vertailuvuonna 2020. COVID-19-pandemia on vaikuttanut negatiivisesti Finnairin liiketoimintaan vuosien 2020 ja 2021 aikana ja siitä johtuen suurin osa Finnairin suojauslaskennassa olevista valuutta- ja lentopetroolisuojista on lopetettu vuoden 2020 aikana. Viimeisimmät lopetetut suojaussuhteet erääntyivät vuoden 2021 viimeisen kvartaalin aikana. Lopetetut 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 2021 rahoituskuluihin kirjatut kurssivoitot ja tappiot koostuvat 22.2 miljoonan euron realisoituneista nettokurssivoitoista ja 44.9 miljoonan euron realisoitumattoimista nettokurssitappiosta. Lopetetuista suojaussuhteista Finnair kirjasi tilikaudella 2021 kuluina 5,2 miljoonaa euroa ja tuottoina 11,6 miljoonaa euroa. Tilikaudella 2021 on aktivoitu A350-investointiohjelmaan liittyen yhteensä 1,4 miljoona euroa korkokuluja (3,3). Liittyen A350 vuokrausjärjestelyyn 1,5 miljoona euroa kapitalisoituja korkokuluja alas kirjattiin. Näin ollen korkokulut nousivat nettona 0,1 miljoona euroa. 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

A 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 rahavarat koostuvat käteisvaroista ja lyhytaikaisista pankkitalletuksista, joiden maturiteetti on alle kolme kuukautta. Ulkomaanrahan määräiset erät on muunnettu euroiksi käyttäen tilinpäätöspäivän keskikursseja. A

i = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet

Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

- **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. **Pääomarakenne ja rahoituskulut**
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat

Milj. euroa	2021	2020
Yritys- ja sijoitustodistukset ja joukkovelkakirjalainat	19,0	
Lyhyen koron rahastot	512,4	358,3
Yhteensä	**531,4**	**358,3**
Vastapuolien luottoluokittelu		
Parempi kuin A		
A		
BBB	5,0	
BB		
Luottoluokittelemattomat	526,4	358,3
Yhteensä	**531,4**	**358,3**

Tilinpäätöshetkellä sijoitukset luottoluokittelemattomiin instrumentteihin sisälsivät pääosin sijoitukset rahamarkkinarahastoihin (EUR 512.4 miljoonaa euroa).

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

3.2.2 Rahavarat

Milj. euroa	2021	2020
Käteinen raha ja pankkitalletukset	734,3	465,3
Yhteensä	**734,3**	**465,3**

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

3.3 Rahoitusvelat

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

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

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

A = Laadintaperiaatteet

Pitkäaikaiset velat

Milj. euroa	2021	2020
Lainat rahoituslaitoksilta, pitkäaikaiset	299,7	599,0
JOLCO-lainat ja muut lainat	289,4	312,2
Joukkovelkakirjalainat	397,2	199,8
Vuokrasopimusvelat	1 204,1	880,6
Korolliset velat yhteensä	**2 190,3**	**1 991,6**
Korottomat velat	**6,3**	**5,2**
Yhteensä	**2 196,6**	**1 996,8**

Konsernin korolliset velat jatkoivat kasvamista tilikauden 2021 aikana merkittävästi johtuen COVID-19-pandemian jatkumisesta. Merkittävimmät rahoitusjärjestelyt vuoden 2021 aikana olivat 400 miljoonan euron joukkovelkakirjalainan liikkeeseenlasku vuoden 2021 toisen neljänneksen aikana, neljän myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen solminen Airbus A350 lentokoneille, joiden kassavaikutus oli yli 400 miljoonaa dollaria ja tekemällä vuokrasopimusjärjestelyn Airbus A350 lentokoneeseen, järjestelyn kassavaikutus vuosien 2021 - 2022 aikana on yli 100 miljoonaa dollaria. Korottomat pitkäaikaiset velat sisältävät pääosin vuokra- ja huoltovarauksia liittyen lentokoneisiin, jotka on vuokrattu muille lentoyhtiöille.

Konsernin vuokrasopimusvelat sisältävät viisi uutta A350-lentokoneen vuokrasopimusta johtuen tilikauden aikana toteutetuista neljästä myynti- ja takaisinvuokraussopimuksista ja yhdestä vuokrasopimusjärjestelystä. 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 kahdelle A330-lentokoneelle. Vientiluottotakaus on velkajärjestely koneen rahoittamiseksi. Finnairin kirjanpidossa JOLCO-rahoitus käsitellään lainana ja kone omistettuna. Korottomat velat sisältävät pääosin vuokra- ja huoltovarauksia liittyen lentokoneisiin, jotka on vuokrattu muille lentoyhtiöille.

Lyhytaikaiset korolliset velat

Milj. euroa	2021	2020
Lainat rahoituslaitoksilta, lyhytaikainen	299,8	
JOLCO-lainat ja muut lainat	43,1	51,5
Joukkovelkakirjalainat	98,9	
Vuokrasopimusvelat	176,9	135,6
Yhteensä	**618,6**	**187,2**

JOLCO-lainat ja muut lainat sisältävät kolmen A350 koneiden hankintaa varten nostetut JOLCO-lainat (Japanese Operating lease with call option) ja vientiluottotakaukset yhdelle A350 koneelle ja kahdelle A330 koneelle. Finnairin kirjanpidossa JOLCO-rahoitus käsitellään lainana ja kone omistettuna.

	Lyhytaikaiset lainat	Pitkäaikaiset lainat	Lyhytaikaiset vuokra-sopimusvelat	Pitkäaikaiset vuokra-sopimusvelat	Yhteensä
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 1.1.2021	**51,5**	**1 111,0**	**135,6**	**880,6**	**2 178,7**
Takaisinmaksut	0,0	-154,9		-146,8	-301,6
Hankinnat		400,0	2,5	437,0	839,5
Luovutukset				-2,8	-2,8
Valuuttakurssioikaisut		21,2	10,4	64,5	96,1
Siirto lyhytaikaisiin velkoihin	390,0	-390,0	28,4	-28,4	0,0
Muut muutokset, joihin ei liity maksua		-2,3			-2,3
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 31.12.2021	**441,5**	**985,1**	**175,3**	**1 204,1**	**2 808,9**

Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

- **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. **Pääomarakenne ja rahoituskulut**
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

	Lyhytaikaiset lainat	Pitkäaikaiset lainat	Lyhytaikaiset vuokra-sopimusvelat	Pitkäaikaiset vuokra-sopimusvelat	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**

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2021 milj. euroa	2022	2023	2024	2025	2026	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset				28,1	14,0	0,0	42,1
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	43,1	38,2	39,4	83,8	31,1	57,9	293,5
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuva korkoinen	300,0	300,0					600,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	98,9			400,0		0,0	498,9
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	133,8	135,9	137,5	138,4	95,4	416,7	1 057,7
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	43,0	44,6	46,5	40,6	26,8	121,6	323,3
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	**618,9**	**518,7**	**223,4**	**690,9**	**167,3**	**596,2**	**2 815,5**
Maksut valuuttajohdannaisista	490,2						490,2
Saamiset valuuttajohdannaisista	-506,2	-1,9	-3,9				-512,0
Hyödykejohdannaiset	-3,8	-0,1					-3,9
Ostovelat ja muut velat	181,5						181,5
Sopimuksiin perustuvat korkomaksut	104,8	91,0	70,8	57,1	33,5	107,8	465,1
Yhteensä	**885,4**	**607,8**	**290,4**	**748,0**	**200,8**	**704,0**	**3 436,4**

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, vaihtuva korkoinen		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**	**2 183,3**
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**	**2 669,4**

COVID-19-pandemian vaikutukset vaikuttavat edelleen Finnairin liiketoimintaan ja myös korollisen velan määrää suhteessa vertailuvuoteen on jatkanut kasvamistaan. Pääosin korotus tulee 400 miljoonan joukkovelkakirjalainan liikkeeseenlaskusta ja lentokoneisiin liittyvistä myynti ja takaisinvuokraussopimuksista. Merkittävin rahoitusvelkojen erääntyminen seuraavan kahden vuoden aikana on 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainan erääntyminen. Laina erääntyy kahdessa erässä, josta ensimmäinen 300 miljoonan osuus maksetaan vuoden 2022 viimeisen kvartaalin aikana ja toinen 300 miljoonan euron erä vuoden 2023 toisen kvartaalin aikana. Konsernin vaihtuvakorkoiset lainat on sidottu 3 kuukauden viitekorkoihin, ja vaihtuvakorkoiset leasingsopimukset on sidottu 6 kuukauden viitekorkoihin. Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä joukkovelkakirjalainasta tehtyä 43 tuhannen euron euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2017 ja erääntyy vuonna 2022, eikä vuonna 2025 erääntyvän juokkovelkakirjalainan vuonna 2021 maksettua 2,8 miljoonan euron kulujaksotusta. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,1 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025 ja lainat rahoituslaitoksilta ei sisällä 0,6 miljoonaa euroa TyEL takaisinlainan järjestelypalkkiota. Näin ollen, korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

Korolliset velat jakaantuvat valuutoittain seuraavasti:

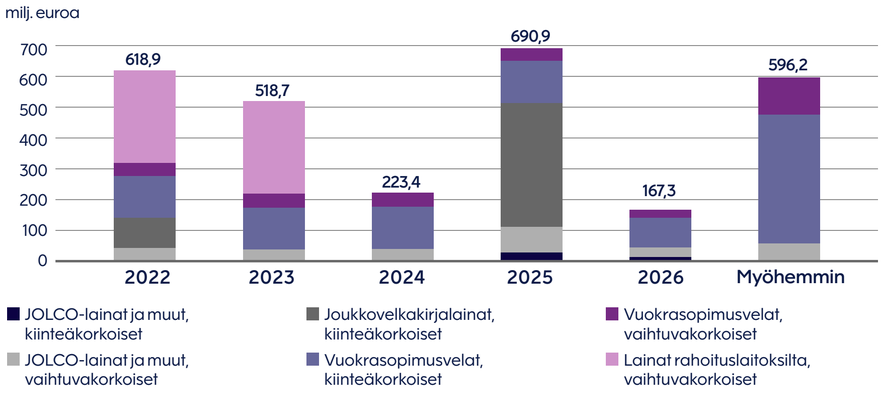
Milj. euroa	2021	2020
EUR	1 291,6	994,5
USD	1 468,1	1 126,8
JPY	49,2	57,3
HKD	0,0	0,2
SGD	0,1	0,0
INR	0,0	0,0
	2 808,9	**2 178,7**

Korollisten velkojen efektiivisten korkokantojen painotettu keskiarvo oli 3,8 % (3,3 %).

Korollisten velkojen koronmääräytymisjakso

	2021	2020
Enintään 6 kuukautta	21,0 %	24,6 %
6–12 kuukautta	10,7 %	0,1 %
1–5 vuotta	38,5 %	46,5 %
Yli 5 vuotta	29,9 %	28,9 %
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

Valtiontuki TyEL-takaisinlainassa ja osakeannissa

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 osakeannin 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.

Valtiontuki hybridilainalimiitissä

Finnair ja Suomen valtio allekirjoittivat 17.3.2021 sopimuksen 400 miljoonan euron hybridilainalimiitistä yhtiön tukemiseksi. Päätöksen järjestelystä teki valtioneuvoston yleisistunto 18.2.2021 ja järjestelyllä on Euroopan komission kilpailuviranomaisen hyväksyntä Euroopan unionin valtiontukisäätelyn mukaisesti. Koronapandemiasta seuranneet matkustusrajoitukset ovat aiheuttaneet yhtiölle mittavia tappioita, mikä on huomioitu lainan korkotasossa. Limiitistä noin 350 miljoonan euron suuruinen osuus on sopimuksen solmimisen jälkeen yhtiön käytettävissä komission 12.3.2021 tekemän valtiontukipäätöksen nojalla. Finnair voisi nostaa lainaa, jos sen kassavarat tai oma pääoma laskisivat lainaehdoissa määriteltävien raja-arvojen alapuolelle. Euroopan komission kilpailuviranomainen on lisäksi 10.2.2022 hyväksynyt puuttuvan, noin 50 miljoonan osuuden ja näin ollen Finnairin ja Suomen valtion välinen 400 miljoonan euron hybridilainaliimiitti on kokonaisuudessaan yhtiön käytössä lainaehtojen mukaisesti. Tästä kerrotaan lisää liitetiedossa 5.4. Tilinpäätöspäivän jälkeiset tapahtumat.

3.4 Vastuusitoumukset

Milj. euroa	2021	2020
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	51,0	32,1
Yhteensä	**51,0**	**32,1**

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

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

Finnair noudattaa lentopetrolisuojauksissaan aikahajauttamisen periaatetta. Rahoituspolitiikan mukainen suojaushorisontti on vuoden mittainen. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste maksimissaan 50 prosenttia, tavoitetason ollessa 25 prosenttia. 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 2021 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.

Rahoitusriskien hallinnan päivitys

COVID-19-pandemia on jatkanut voimakaasti vaikutustaan lentomatkustamiseen ja sen kysyntään. Kysynnän lasku on puolestaan vaikuttanut Finnairin suojausoperaatioihin valuutta- ja lentopetroliriskin osalta vuosina 2021 ja 2020. Kysynnän katoaminen tarkoitti suojauksien osalta merkittävää muutosta ennustettuihin myynteihin ja kuluihin eri valuutoissa ja lentopetrolin kulutukseen, joka puolestaan johti suojaussuhteiden purkamiseen valuutta- ja lentopetrolin osalta. COVID-19-pandemian johdosta Finnair on päättänyt uudelleen arvioida rahoituspolitiikkansa ja päivittää sitä erityisesti suojauksiin liityviltä osilta. Lentopetrolin ja valuutan osalta suojaushorisontti laskettiin 12 kuukauteen 24 kuukauden sijasta ja suojausten alaraja laskettiin nollaan pysyvästi. Suojausten yläraja asetettiin 50 %:iin lentopetroolin ja valuutan osalta koko suojaushorisontille, tavoitetason ollessa 25 %:ssa. Lisäksi tasesuojauksen alaraja laskettiin 0 %:iin pitäen kuitenkin tavoitetaso 50 %:ssa.

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	Nimellismäärä (tonnit)	Erääntymisaika Vuoden aikana	1–2 vuotta
31.12.2021				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	625,0	68 000	66 000	2 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus				
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	

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 625,0 Yhdysvaltain dollaria tonnilta NWE-kulutuksen puolelta. Suojauslaskennan ulkopuoliset optiot eivät ole mukana laskelmassa.

Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 8 prosenttia ennustetuista polttoaineostoistaan vuoden 2022 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta ja 3 prosenttia toiselta vuosipuoliskolta. Tilikaudella 2021, lentotoiminnan polttoaineiden osuus suhteessa konsernin liikevaihtoon oli noin neljännes. Tilinpäätöshetkellä ennuste vuodelle 2022 on noin 29 prosenttia. Tilinpäätöshetkellä lentopetrolin markkinahinnan 10 prosentin nousu lisää – ilman suojaustoimintaa reittiliikenteen ennustetuilla lentomäärillä laskettua – vuosittaista petrolikulua arviolta 59 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – petrolin 10 prosentin nousu alentaa toiminnallista liikevoittoa noin 57 miljoonaa euroa.

COVID-19-pandemiasta johtuva epävarmuus jatkui vuonna 2021 ja vaikutti merkittävästi Finnairin suojausoperaatioihin valuutta- ja lentopetroliriskin osalta. Vuoden 2021 aikana kaikki vuonna 2020 puretut suojaussuhteet niin valuutan kuin lentopetrolin ovat erääntyneet pois Finnairin taseesta ja Finnair on aloittanut suojausoperaatiot uudelleen vuoden 2021 viimeisen neljänneksen aikana.

Valuuttariski

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

Finnair-konsernin valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneiden leasingvuokraveloista, lentokoneostoista ja myynneistä, lentokoneiden huoltomaksuista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Konsernin liikevaihdosta noin 46 prosenttia kertyy euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset liikevaihtovaluutat ovat Japanin jeni (9 prosenttia liikevaihdosta), Kiinan yuan (7 prosenttia), Yhdysvaltain dollari (5 prosenttia) ja Ruotsin kruunu (4 prosenttia). Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin 30 prosenttia. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on noin 25 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 yksi vuosi, joka on jaettu neljään kolmen kuukauden periodiin. Koko suojaushorisontin ajalta maksimi suojausaste on 50 % ja minimi 0 % tavoite suojaustason ollessa 25 %.

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 0–100 % 10 miljoonaa euroa ylittävistä valuuttamääräisistä rahoitusvarojen ja rahoitusvelkojen nettopositioista, pitäen kuitenkin tavoite tason 50 %.

Ennustettujen liiketoiminnan nettokassavirtojen osalta, Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 9 prosenttia USD-korista ja 2 prosenttia Japanin jenistä seuraavalle 12 kuukaudelle. Tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 12 kuukauden tulokseen noin 70 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti noin 21 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta noin 67 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen huonontaa tulosta noin 21 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 57 prosenttia ja jenin osalta 94 prosenttia. Tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti tulokseen 146 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 6 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta 64 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin vahvistuminen huonontaa tulosta noin 0,3 miljoonaa euroa.

Nimellismäärän ajoitus milj. euroa 31.12.2021	Nimellismäärä (brutto)	Erääntymisaika Vuoden aikana	1–2 vuotta	2–4 vuotta
USD	724,7	570,5	67,8	86,4
JPY	54,9	54,9		

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan.

Tuloksen valuuttariski milj. euroa 31.12.2021	JPY	USD-kori
Ennustetut liiketoiminnan nettokassaavirrat, 24 kk	546,8	-1 461,8
Liiketoiminnan nettokassavirtojen suojat, 24 kk	-5,0	57,0
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	121,09	1,14
Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttariskit suojauksen jälkeen, 24 kk	**541,9**	**-1 404,8**

Erittäin todennäkoisia 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 1,14 Yhdysvaltain dollarin puolelta ja 119,60 Japanin jenin puolelta.

Taseen valuuttariski milj. euroa 31.12.2021	JPY	USD
Nettotasepositio	-53,0	-1 134,0
Nettotaseposition suojat	49,9	500,5
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	130,26	1,17
Taseposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	**-3,1**	**-633,5**

Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

- **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. **Pääomarakenne ja rahoituskulut**
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Investointiposition valuuttariski milj. euroa 31.12.2021	USD
Nettoinvestointipositio	-273,9
Nettoinvestointiposition suojat	162,9
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	1,20
Investointiposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	**-111,0**

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

Taseen valuuttariski milj. euroa 31.12.2020	JPY	USD
Nettotaseposition	-63,3	-943,6
Nettotaseposition suojat	57,6	509,0
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	126,83	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**

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 1 kuukautta ja korollisten velkojen ja korkojohdannaisten noin 53 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä korkojen yhden prosenttiyksikön nousu lisää vuotuista sijoitussalkun korkotuottoa noin 11,9 miljoonaa euroa ja lainasalkun korkokulua noin 3,3 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.

		Erääntymisaika		
Nimellismäärän ajoitus milj. euroa 31.12.2021	Nimellismäärä (brutto)	Vuoden aikana	1–2 vuotta	2–4 vuotta
Koronvaihtosopimukset	280,3	126,0	67,8	86,4

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 ole vaikuttanut Finnairin likviditeettiriskin hallintaan. Kuitenkin koronaviruksesta edelleen jatkuneen epävarmuuden vuoksi Finnair toteutti useita rahoitustoimia vuoden 2021 aikana varmistaakseen maksuvalmiuden ja toiminnan jatkuvuuden. Näihin rahoitustoimiin kuului esimerkiksi 400 miljoonan euron joukkovelkakirjalainan liikkeeseenlasku vuoden 2021 toisen neljänneksen aikana, neljän myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen solminen Airbus A350 lentokoneille, joiden kassavaikutus oli yli 400 miljoonaa dollaria ja tekemällä vuokrasopimusjärjestelyn Airbus A350 lentokoneeseen, järjestelyn kassavaikutus vuosien 2021–2022 aikana on yli 100 miljoonaa dollaria. Suomen valtio ja Finnair myös sopivat 400 miljoonan euron hybridilaista, josta 350 miljoonaa euroa on hyväksytty EU-komission toimesta ja se on Finnairin nostettavissa lainassa olevien ehtojen mukaisesti. Euroopan komission kilpailuviranomainen hyväksyi 10.2.2022 puuttuvan noin 50 miljoonan osuuden ja näin ollen Finnairin ja Suomen valtion välinen 400 miljoonan euron hybridilainaliimiitti on kokonaisuudessaan yhtiön käytössä lainaehtojen mukaisesti.

Konsernin likvidit kassavarat olivat tilikauden 2021 päättyessä 1265,7 miljoonaa euroa. Finnair Oyj:llä on kotimainen yritystodistusohjelma määrältään 200 miljoonaa euroa, joka ei ollut käytössä tilinpäätöshetkellä. Finnair tiedotti vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä että se on luopunut 175 miljoonan euron suuruisesta, käyttämättömästä valmiusluottolimiittijärjestelystään. Kyseiseen luottolimiittiin kuului myös finanssikovenantti, joka perustuu oikaistuun nettovelkaantumisasteeseen. Koska Finnair on luopunut kyseisestä järjestelystä ei finanssikovenanttikaan ole enään voimassa.

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 pandemian vaikutukset näkyvät edelleen Finnairin liiketoiminassa ja myös Finnairin pääomarakenteessa. Varautuakseen tulevaisuuteen Suomen valtio ja Finnair sopivat 400 miljoonan euron hybridilaista, josta 350 miljoonaa euroa on hyväksytty EU-komission toimesta ja se on Finnairin nostettavissa lainassa olevien ehtojen mukaisesti. Euroopan komission kilpailuviranomainen hyväksyi 10.2.2022 puuttuvan noin 50 miljoonan osuuden ja näin ollen Finnairin ja Suomen valtion välinen 400 miljoonan euron hybridilainaliimiitti on kokonaisuudessaan yhtiön käytössä lainaehtojen mukaisesti. Konsernin pääomarakenteen kehitystä seurataan jatkuvasti oikaistulla nettovelkaantumisasteella (adjusted gearing), jota laskettaessa oikaistu korollinen nettovelka on jaettu oman pääoman määrällä. Konsernin oikaistu nettovelkaantumisaste oli vuoden 2021 lopussa 321,8 prosenttia (153,2).

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

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
31.12.2021				
Rahoitusvarat				
Saamiset			3,3	3,3
Muut rahoitusvarat		531,4		531,4
Myyntisaamiset ja muut saamiset			166,7	166,7
Johdannaiset	13,7	12,4		26,1
Rahavarat			734,3	734,3
Kirjanpitoarvo yhteensä	**13,7**	**543,8**	**904,3**	**1 461,8**
Käypä arvo yhteensä	**13,7**	**543,8**	**904,3**	**1 461,8**
Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat			1 427,9	1 427,9
Leasingvelat			1 381,0	1 381,0
Johdannaiset	0,3	0,1		0,4
Ostovelat ja muut velat			181,5	181,5
Kirjanpitoarvo yhteensä	**0,3**	**0,1**	**2 990,4**	**2 990,9**
Käypä arvo yhteensä	**0,3**	**0,1**	**2 999,5**	**2 999,9**

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			1 162,5	1 162,5
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**	**2 261,1**	**2 360,7**

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.

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

A = Laadintaperiaatteet

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa

Milj. euroa	31.12.2021	Taso 1	Taso 2
Varat			
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	531,4	512,4	19,0
Johdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	12,3		12,3
Valuuttajohdannaiset	9,7		9,7
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	8,8		8,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,8		0,8
Hyödykejohdannaiset	4,1		4,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,1		4,1
Yhteensä	**557,5**	**512,4**	**45,1**
Velat			
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvelat			
Johdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	0,2		0,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,1		0,1
Hyödykejohdannaiset	0,2		0,2
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,2		0,2
Yhteensä	**0,4**		**0,4**

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

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

Tason 2 instrumenttien käyvät arvot perustuvat 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	2021	2020
Johdannaisvarat bruttomäärä	26,1	12,4
Taseessa esitetty rahoitusvarojen määrä	**26,1**	**12,4**
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	-0,4	-11,8
Johdannaisvarat netto	**25,7**	**0,6**

Milj. euroa	2021	2020
Johdannaisvelat bruttomäärä	-0,4	-99,7
Taseessa esitetetyt rahoitusvelkojen määrä	**-0,4**	**-99,7**
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	0,4	11,8
Johdannaisvelat netto	**0,0**	**-87,9**

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

3.8 Johdannaiset

A Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair-konserni käyttää valuutta-, korko-, 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

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

(rahavirtasuojaus tai käyvän arvon suojaus) tai johdannaisiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (taloudellinen suojaus). Konsernilla ei ole käytössä ulkomaisen yksikön nettoinvestointien suojauksia eikä kytkettyjä johdannaisia.

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

Finnair-konserni soveltaa IFRS-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa (rahavirtasuojaus). Näitä periaatteita sovelletaan polttoaineiden hinta- ja valuuttariskin, leasingmaksujen sekä erittäin todennäköisten valuuttamääräisten myyntien ja ostojen valuuttariskin suojauksessa. IFRS-suojauslaskennan käyvän arvon suojausta sovelletaan lentokoneostojen valuutta- ja korkosuojauksessa.

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

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

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

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

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

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

Finnair-konserni käyttää 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 vuosien 2020 ja 2021 lentomatkustamiseen ja sen kysyntään. Kysynnän lasku erityisesti vuonna 2020 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 vuoden 2020 aikana. Viimeiset lopetut suojaussuhteen erääntyivät vuoden 2021 viimeisen neljänneksen aikana ja niiden realisoitu kulu tai tuotto näytetään tuloslaskelmalla rahoitustuotoissa ja -kuluissa. Epävarmuudesta johtuen Finnair on aloittanut uusien suojien teon niin valuutan kuin lentopetroolin osalta vuoden 2021 viimeisen neljänneksen aikana uudistetun riskienhallintapolitiikan mukaisesti, josta löytyy lisätietoa liitetiedosta 3.5 rahoitusriskien hallinta. A

! Kriittiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät

Finnair soveltaa IFRS 9-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa. Näitä periaatteita sovelletaan esimerkiksi polttoaineiden hinta- ja valuuttariskin sekä erittäin todennäköisten valuuttamääräisten myyntien ja ostojen valuuttariskin suojauksessa. Suojauslaskentaa voidaan soveltaa vain, jos ennustetut kassavirrat voidaan määritellä erittäin todennäköisesti toteutuviksi. Ennustettujen kassavirtojen toteutuminen perustuu suurelta osin tehtyihin ennusteisiin ja johdon 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. !

A = 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

	2021				2020			
Milj. euroa	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto-arvo	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto-arvo
Valuuttajohdannaiset								
Polttoaineen valuuttasuojaus								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	57,4	0,8	-0,1	0,7	268,4	4,2	-13,1	-8,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	4,5	0,0		0,0	80,5	0,0		0,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	4,3		0,0	0,0	74,3		-1,9	-1,9
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	162,9	8,8		8,8	180,4		-13,8	-13,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	**229,2**	**9,6**	**-0,1**	**9,5**	**603,7**	**4,3**	**-28,8**	**-24,5**
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	270,1	0,1	-0,1	0,0	267,1	0,1	-0,5	-0,4
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	**270,1**	**0,1**	**-0,1**	**0,0**	**481,6**	**4,4**	**-3,7**	**0,7**
Valuuttajohdannaiset yhteensä	**499,3**	**9,7**	**-0,2**	**9,5**	**1 085,3**	**8,6**	**-32,5**	**-23,8**
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	68 000	4,1	-0,2	3,9	240 000	3,2	-17,3	-14,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		**4,1**	**-0,2**	**3,9**		**3,2**	**-17,3**	**-14,2**
Lentopetrolitermiinit, tonnia					336 000	0,6	-31,1	-30,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä						**0,6**	**-31,1**	**-30,5**
Hyödykejohdannaiset yhteensä		**4,1**	**-0,2**	**3,9**		**3,8**	**-48,4**	**-44,6**
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	280,3	12,3		12,3	286,0		-18,8	-18,8
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	**280,3**	**12,3**		**12,3**	**286,0**	**0,0**	**-18,8**	**-18,8**
Korkojohdannaiset yhteensä	**280,3**	**12,3**		**12,3**	**286,0**	**0,0**	**-18,8**	**-18,8**
Johdannaiset yhteensä		**26,1**	**-0,4**	**25,7**		**12,4**	**-99,7**	**-87,2**

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2021 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset - erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaissopimuksiin perustuvat velat - erässä). COVID-19-pandemiasta johtuvan epävarmuuden ja lopetettujen suojaussuhteiden takia vuosien 2020 ja 2021 johdannaisten määrä on laskenut merkittävästi näiden vuosien aikana. Vuoden 2021 viimeisen neljänneksen aikana Finnair kuitenkin aloitti suojaustoiminnan uudelleen uudistetun rahoitusriskien hallinnan politiikan mukaisesti.

Suojauskohteet suojaussuhteissa

	Suojauskohteiden kirjanpitoarvo		Suojauskohteiden kirjanpitoarvoon sisältyvät kertyneet käyvän arvon oikaisut			Tehottomuuden testauksessa käytetty suojauskohteen käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta	Tehottomuuden testauksessa käytetty suojausinstrumentin käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta
31.12.2021	Varat	Velat	Varat	Velat	Suojauskohde sisältävä taseen erä		
Rahavirtasuojaukset							
Polttoaineen hintariski							
- Ennustetut polttoaineostot						-321,9	28,3
Valuuttariski							
- Ennustetut myynnit ja ostot						-91,8	10,7
Käyvän arvon suojaukset							
Valuuttariski							
- Lentokoneiden hankinnat	-8,8		-8,8		Pitkäaikaiset varat	-25,6	3,5

Johdannaisvastapuolien luottoluokittelu

Milj. euroa	2021	2020
Parempi kuin A	9,1	-18,9
A	16,6	-54,1
BBB		-14,2
Yhteensä	**25,7**	**-87,2**

Tulosvaikutteisesti realisoituneet johdannaiset

Milj. euroa		2021	2020
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	7,6	-73,5
Leasemaksujen suojaus	Rahoituskulut		1,7
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Polttoainekulut	-4,2	12,1
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Lentokaluston huoltokulut	-0,2	2,1
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikennöimismaksut	-1,0	4,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikevaihto	2,4	-1,8
Kulut suojauslaskennassa olevista eristä yhteensä		**4,5**	**-55,4**
Polttoaineen suojaus, lopetetut suojaussuhteet	Rahoituskulut	-26,5	-111,8
Taseen suojaus	Rahoituskulut	15,5	-40,3
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, lopetetut suojaussuhteet	Rahoituskulut	3,4	-5,4
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	Rahoituskulut	2,3	1,9
Kulut suojauslaskennan ulkopuolisista eristä yhteensä		**-5,3**	**-155,6**

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

3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

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

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

Sijoitetun vapaan pääoman rahastoon on kirjattu merkintäoikeusannista 2020 saadut varat transaktiokuluilla ja veroilla vähenettynä.

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 korkokulut sisällytetään tilikauden tulokseen. A

Vuosi 2021 jatkui erittäin haastavana koko maailmanlaajuiselle lentoliikennetoimialalle ja oli toinen vuotuinen raportointikausi, johon Covid-19-pandemia on vaikuttanut voimakkaasti. COVID-19-pandemiasta johtuneet tappiot vaikuttivat myös konsernitaseeseen, mistä syystä konsernin oma pääoma laski 475,5 miljoonaan euroon (896,6). COVID-19-pandemian aiheuttamista haasteista huolimatta Finnair on yhä sitoutunut pitkän aikavälin strategiaansa COVID-19-pandemiaan liittyvistä 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.

Osakkeiden lukumäärä	2021	2020
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden alussa	1 407 230 605	127 583 802
Merkintäoikeusanti		1 279 265 150
Omien osakkeiden osto	-1 800 000	
Osakepalkkiojärjestelmästä 2018–2020 myönnetyt osakkeet	36 903	
Osakepalkkiojärjestelmästä 2017–2019 myönnetyt osakkeet		269 774
FlyShare henkilöstön osakesäästöohjelmasta myönnetyt osakkeet	512 624	111 879
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	**1 405 980 132**	**1 407 230 605**
Emoyhtiön hallussa olevat osakkeet	1 421 133	170 660
Osakkeiden lukumäärä yhteensä tilikauden lopussa	**1 407 401 265**	**1 407 401 265**

Finnair Oyj:n kokonaan maksettu ja kaupparekisteriin rekisteröity osakepääoma oli vuosien 2020 ja 2021 lopussa 75 442 904,30 euroa. Osakkeilla ei ole nimellisarvoa. Vuoden 2021 aikana yhtiö myönsi 512,624 osaketta FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille, sekä 36,903 osaketta yhtiön 2018-2020 osakepalkkiojärjestelmän osallistujille.

Konsernin käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät

Milj. euroa	2021	Siirretty tulos-vaikut-teisiksi	Realisoitu-mattomat voitot ja tappiot muun laajan tuloksen kautta	Rahoitus-kuluihin siirretyt puretut suojat	Lasken-taperi-aatteen muutokset	2020	Laajan tulos-laskelman erä, johon luokit-telun muutok-sesta johtuva oikaisu sisältyy
Polttoaineen hintasuojaus	3,9	-7,6	29,6	-4,0		-14,2	Polttoainekulut
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	0,7	3,1	10,3	-2,4		-10,2	Liikevaihto ja kulu-erät*
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-4,3	0,7				-5,0	Lentokaluston leasemaksut
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutus-matemaattiset voitot ja tappiot	20,5		43,0			-22,5	
Suojauskustannusten rahasto	0,0		0,4			-0,4	
Verovaikutus	-4,2		-14,6			10,5	
Yhteensä	**16,6**	**-3,8**	**68,7**	**-6,4**	**0,0**	**-41,8**	

*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.

Käyvän arvon rahastoon kirjattujen arvostusten erääntymisajat

Milj. euroa	2022	2023	2024	2025	2026	Myöhemmin	Yhteensä
Polttoaineen hintasuojaus	3,8	0,1					3,9
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	0,7						0,7
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-4,3
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	20,5						20,5
Suojauskustannusten rahasto	0,0						0,0
Verovaikutus	-4,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-4,2
Yhteensä	**19,4**	**-0,5**	**-0,6**	**-0,6**	**-0,6**	**-0,6**	**16,6**

A = Laadintaperiaatteet

Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

- **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
- **3. Pääomarakenne ja rahoituskulut**
- **4. Konsolidointi**
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Oman pääoman ehtoinen hybridilaina

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 198 miljoonaa euroa kulujen jälkeen. Hybridilainat ovat vakuudettomia ja muita velkasitoumuksia heikommassa etuoikeusasemassa. Hybridilainan velkakirjan haltijalla ei ole osakkeenomistajalle kuuluvia oikeuksia.

Osakekohtainen tulos

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

Milj. euroa	2021	2020
Tilikauden tulos, milj. euroa	-464,5	-523,2
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot, milj. euroa	-20,5	-17,9
Maksettu preemio liittyen vuoden 2020 hybridilainen takaisinmaksuun	0,0	-1,3
Vuonna 2020 liikkeeseenlasketun hybridilainan transaktiokulut	0,0	-2,7
Verovaikutus	4,1	4,4
Oikaistu tilikauden tulos	**-480,9**	**-540,7**
Keskimääräinen painotettu ulkona olevien osakkeiden määrä, milj. kpl osakemäärä, milj. kpl	1 406,1	1 052,0
Laimentaton osakekohtainen tulos, euroa	-0,34	-0,51
Laimennettu osakekohtainen tulos, euroa	-0,34	-0,51
Omien osakkeiden vaikutus, euroa	0,00	0,00

Osinko

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osinkoa ei makseta vuodelta 2021. Yhtiökokous päätti 17.3.2021 hallituksen esityksen mukaisesti, että vuodelta 2020 vahvistetun taseen perusteella ei jaeta osinkoa.

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat

Milj. euroa	2021
Voitto edellisiltä tilikausilta tilikauden lopussa	-391,7
Sijoitetun vapaan pääoman rahasto	772,4
Tilikauden tulos	-307,0
Jakokelpoiset varat yhteensä	**73,7**

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.

4.2 Tytäryhtiöt

A **Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet**

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

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

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

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. A

i = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet

Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

- **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. **Konsolidointi**
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

A = Laadintaperiaatteet

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

4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot

Finnair myi tilikaudella 2021 omistamansa 49,5 %:n osuuden Suomen Ilmailuopisto Oy:stä. Ostajina toimivat Porin kaupunki ja Suomen Valtio. Kaupalla ei ollut olennaista vaikutusta Finnairin tulokseen. Yrityshankintoja tai -myyntejä ei ollut tilikauden 2020 aikana.

4.4 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä

A 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. A

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

Milj. euroa	2021	2020
Tilikauden alussa	2,5	2,5
Vähennykset	-2,4	
Tilikauden lopussa	**0,0**	**2,5**

Finnair myi tilikaudella 2021 omistamansa 49,5 %:n osuuden Suomen Ilmailuopisto Oy:stä. Tilikaudella 2020 ei ollut muutoksia. Osakkuus- ja yhteisyritysten kanssa tehdyistä liiketoimista on kerrottu lisäksi liitetiedossa 4.5 Lähipiiritapahtumat.

Tiedot konsernin osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2021

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus-osuus %
Nordic Regional Airlines AB	Ruotsi	98,0	97,3	70,3	2,1	40,00

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	1,3	9,3	0,4	49,50

* Esitetyt tiedot on oikaistu lopullisen, tilintarkastetun tilinpäätöksen 31.12.2020 mukaiseksi.

Konsernin osakkuus- ja yhteisyritysten tulos tilikaudelta 2021 oli 2,1 (-1,6) miljoonaa euroa, josta Finnairin osuus on 0,0 (0,0) miljoonaa euroa.

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 % (55,9 %) 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	2021	2020
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	18,2	28,4
Eläkesäätiö	0,1	0,4
Työsuhde-etuudet		
Eläkesäätiö	-7,4	-121,5
Toimitusjohtaja ja johtoryhmä	4,6	3,9
Hallitus	0,4	0,4
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	73,0	88,2
Eläkesäätiö	2,0	1,9
Rahoitustuotot ja -kulut		
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	1,6	2,8
Eläkesäätiö	0,1	-0,6
Saamiset		
Pitkäaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä	2,4	19,6
Pitkäaikaiset saamiset eläkesäätiöltä	78,9	31,0
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä	14,5	15,9
Velat		
Pitkäaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille	2,8	3,6
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille	3,3	2,1

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

Lisätietoa 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 2021 ja 2020 Finnair ei maksanut eläkesäätiölle kannatusmaksuja. Eläkesaaminen tilikauden lopussa oli 78,9 miljoonaa euroa (31,0).

5 Muut liitetiedot

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

5.1 Tuloverot

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

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

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

! **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 elpymistahdista. Skenaariot esitellään tarkemmin liitetietojen alussa kohdassa Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta. Finnair olettaa pystyvänsä käyttämään verotappiot ennen 10 vuoden vanhentumisaikaa kaikissa eri skenaarioissa. !

Tuloverot

Milj. euroa	2021	2020
Tilikauden verot		
Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero		
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut		-3,4
Laskennalliset verot	117,6	134,5
Yhteensä	**117,6**	**131,1**

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
A = 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	2021	2020
Tulos ennen veroja	-581,9	-654,4
Verot laskettuna kotimaan verokannalla 20 %	116,4	130,9
Ulkomaisten tytäryritysten erilaiset verokannat	0,0	0,1
Verovapaat tulot	1,3	0,3
Vähennyskelvottomat kulut	-0,2	-0,2
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut	0,1	0,1
Tuloverot yhteensä	**117,6**	**131,1**
Efektiivinen verokanta	-20,2 %	-20,0 %

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 2021 aikana:

Milj. euroa	2020	Kirjattu tulos-laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2021
Laskennalliset verosaamiset ja -velat				
Vahvistetut tappiot	141,5	71,0	4,1	216,6
Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt	-6,2	-1,4	-8,6	-16,1
Käyttöomaisuus	-83,9	15,7		-68,2
Vuokrasopimukset	17,1	25,7		42,8
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	6,0		-6,0	-0,1
Muut väliaikaiset erot	10,3	6,5		16,9
Yhteensä	**84,8**	**117,6**	**-10,5**	**191,9**

Finnairin verotettava tulos vuonna 2021 oli edelleen vahvasti tappiollinen johtuen COVID-19-pandemian vaikutuksesta sen toimintaan ja kannattavuuteen, minkä seurauksena konserni on kirjannut taseeseensa 191,9 miljoonan euron suuruisen laskennallisen verosaamisen. Vahvistetut verotappiot vuoden 2020 verotettavan tuloksen jälkeen ovat yhteensä 706 miljoonaa euroa, joka vanhenee vuonna 2030. Vahvistettavien verotappioiden arvioitu määrä vuoden 2021 verotettavasta tuloksesta on yhteensä noin 376 miljoonaa euroa, joka vanhenee vuonna 2031. Finnair arvioi, että nämä voidaan hyödyntää sen tulevia verotettavia tuloksia vastaan. Arviointi perustuu viimeisimpiin Finnairin johdon ennusteisiin, joissa tarkastellaan erilaisia skenaarioita liittyen liiketoiminnan elpymistahtiin. Finnair pystyisi käyttämään verotappiot ennen 10 vuoden vanhentumisaikaa kaikissa eri skenaarioissa. Tämä perustuu sekä oletettuihin tuleviin voittoihin että Finnairin käytössä oleviin sallittuihin verosuunnittelumenetelmiin. Tilikaudella 2020 Finnair kirjasi taseeseensa 84,8 miljoonaa euroa laskennallista verosaamista.

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

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**

5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit

Finnair raportoi vain olennaisista riidoista ja oikeudenkäynneistä, tai sellaisista joihin se ei varautunut vakuutuksella. Tilinpäätöshetkellä 31.12.2021 ei ollut vireillä kyseeseen tulevia riita-asioita.

5.3 Tilinpäätöspäivän jälkeiset tapahtumat

COVID-19-pandemiaan liittyvä lisääntynyt epävarmuus jatkuu edelleen ja tulee vaikuttamaan merkittävästi Finnairin toimintaympäristöön myös katsauskauden jälkeisenä aikana. Lisäksi polttoaineen tulevaan hintakehitykseen liittyy keskimääräistä suurempi epävarmuus tilinpäätöksen julkistamishetkellä, mitä lisää entisestään Itä-Euroopan kiristynyt geopoliittinen tilanne. Itä-Euroopan geopoliittinen tilanne voisi eskaloituessaan ja pitkittyessään vaikuttaa erittäin negatiivisesti paitsi polttoaineen hintaan, myös Finnairin Aasiaan suuntautuvien lentojen ilmatilan käytettävyyteen, reitityksiin ja kustannuksiin.

Finnair tiedotti 17.3.2021, että yhtiö ja Suomen valtio olivat tuolloin allekirjoittaneet sopimuksen 400 miljoonan euron hybridilainalimiitistä yhtiön tukemiseksi. Yhtiö tiedotti samalla, että limiitistä noin 350 miljoonan euron suuruinen osuus on sopimuksen solmimisen jälkeen yhtiön käytettävissä Euroopan komission 12.3.2021 tekemän valtiontukipäätöksen nojalla ja että jäljelle jäävälle noin 50 miljoonan euron osuudelle haetaan myöhemmin komission erillinen hyväksyntä. Finnair tiedotti 17.2.2022, että komissio on antanut hyväksyntänsä myös tälle 50 miljoonan euron osuudelle. Yhtiö voisi nostaa lainaa, jos sen kassavarat tai oma pääoma laskisivat lainaehdoissa määriteltävien raja-arvojen alapuolelle.

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	2021	2020
Liikevaihto	6.2	**814,5**	**791,9**
Liiketoiminnan muut tuotot	6.3	66,6	84,1
Liiketoiminnan tuotot yhteensä		**881,1**	**876,0**
Materiaalit ja palvelut	6.4	547,0	574,3
Henkilöstökulut	6.5	163,1	183,7
Poistot ja arvonalentumiset	6.6	15,8	18,4
Liiketoiminnan muut kulut	6.7	761,7	812,2
Liiketoiminnan kulut yhteensä		**1 487,5**	**1 588,6**
Liikevoitto/-tappio		**-606,5**	**-712,6**
Rahoitustuotot ja -kulut	6.8	-24,9	-189,8
Voitto/tappio ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja		**-631,4**	**-902,4**
Tilinpäätössiirrot	6.9	245,9	194,6
Tuloverot	6.10	78,5	141,8
Tilikauden voitto/tappio		**-307,0**	**-566,0**

Finnair Oyj:n tase

Milj. euroa	Liite	2021	2020
VASTAAVAA			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	6.11	27,1	35,3
Aineelliset hyödykkeet	6.12	88,7	93,5
Sijoitukset			
Osuudet saman konsernin yrityksissä		653,6	640,6
Osuudet omistusyhteysyrityksissä		0,0	2,5
Muut osakkeet ja osuudet		0,4	0,4
Laina- ja muut saamiset	6.14	1,8	218,2
Sijoitukset yhteensä	6.13	**655,8**	**861,6**
Laskennalliset verosaamiset	6.15	220,0	147,4
Pysyvät vastaavat yhteensä		**991,7**	**1 137,9**
Vaihtuvat vastaavat			
Lyhytaikaiset saamiset	6.16	627,6	303,5
Rahoitusarvopaperit	6.17	531,4	358,3
Rahat ja pankkisaamiset	6.18	734,1	464,2
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		**1 893,1**	**1 126,0**
VASTAAVAA YHTEENSÄ		**2 884,8**	**2 263,9**
VASTATTAVAA			
Oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Ylikurssirahasto		24,7	24,7
Muut rahastot			
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto		772,4	772,0
Vararahasto		147,7	147,7
Käyvän arvon rahasto		3,7	-19,8
Edellisten tilikausien voitto (tappio)		-391,7	175,5
Tilikauden voitto (tappio)		-307,0	-566,0
Oma pääoma yhteensä	6.19	**325,2**	**609,5**
Tilinpäätössiirtojen kertymä	6.20	19,5	21,0
Pakolliset varaukset	6.21	182,4	155,9
Vieras pääoma			
Pitkäaikainen vieras pääoma	6.22	914,4	1 002,1
Lyhytaikainen vieras pääoma	6.23	1 443,3	475,3
Vieras pääoma yhteensä		**2 357,7**	**1 477,4**
VASTATTAVAA YHTEENSÄ		**2 884,8**	**2 263,9**

Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. **Emoyhtiön tilinpäätös**

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Finnair Oyj:n rahoituslaskelma

Milj. euroa	2021	2020
Liiketoiminnan rahavirta		
Tilikauden tulos ennen tilinpäätössiirtoja	-631,4	-902,4
Poistot ja arvonalentumiset	15,8	18,4
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	19,5	-5,6
Rahoitustuotot ja -kulut	30,8	189,8
Käyttöpääoman muutos	183,1	-512,0
Maksetut korko- ja muut rahoituskulut	-82,1	-199,9
Saadut korko- ja muut rahoitustuotot	17,1	39,1
Maksetut tuloverot		-3,0
Liiketoiminnan nettorahavirta	**-447,4**	**-1,375,6**
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin	-6,0	-23,9
Luovutustulot aineellisista hyödykkeistä	3,1	
Laina- ja muiden saamisten muutos	12,9	180,6
Sijoitukset tytäryrityksiin	-13,0	
Osakkuus- ja yhteisyritysten myynti	8,3	
Saadut osingot	0,0	0,0
Investointien nettorahavirta	**5,2**	**156,7**
Rahoituksen rahavirta		
Omien osakkeiden osto	-1,1	
Lainojen nostot	400,0	775,0
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	296,6	-229,8
Osakeanti		511,7
Hybridilainan nostot		200,0
Hybridilainan takaisinmaksut		-200,0
Saadut ja maksetut konserniavustukset	189,6	34,1
Rahoituksen nettorahavirta	**885,1**	**1,091,0**
Rahavirtojen muutos	**443,0**	**-127,9**
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	822,5	950,4
Rahavirtojen muutos	443,0	-127,9
Rahavarat tilikauden lopussa	**1,265,5**	**822,5**

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- 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. Rahoitusvarojen osalta, joissa arvostus on tehty käytettäen jaksotettua hankintamenoa on korkoperusteena efektiivnen korko. 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	2021	2020
Liikevaihto toimialoittain		
	814,5	**791,9**
Matkustajatuotot	440,1	561,4
Lisäpalvelut	39,7	52,8
Rahti	334,8	178,6
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain lentoreittien perusteella, % liikevaihdosta		
Suomi	8 %	9 %
Eurooppa	37 %	36 %
Muut	55 %	55 %
Yhteensä	**100 %**	**100 %**

6.3 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2021	2020
Lentokoneiden lease tuotot	20,6	28,0
Muut vuokratuotot	20,0	23,5
Muut tuotot	25,9	32,6
Yhteensä	**66,6**	**84,1**

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

6.4 Materiaalit ja palvelut

Milj. euroa	2021	2020
Aineet ja tarvikkeet		
Maaselvitys- ja cateringkulut	117,3	116,6
Polttoainekulut	211,4	232,7
Lentokaluston huoltokulut	179,8	165,6
Tietohallintokulut	10,8	11,5
Muut erät	27,7	48,0
Yhteensä	**547,0**	**574,3**

6.5 Henkilöstökulut

Milj. euroa	2021	2020
Palkat ja palkkiot	139,8	168,9
Eläkekulut	22,7	27,3
Muut henkilösivukulut	0,5	-12,5
Yhteensä	**163,1**	**183,7**
Johdon palkat ja palkkiot		
Toimitusjohtaja ja hänen sijaisensa	1,3	1,0
Hallitus	0,4	0,4
Henkilöstö keskimäärin	4 248	4 852

6.6 Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset

Milj. euroa	2021	2020
Muista pitkävaikutteisista menoista	11,5	13,4
Rakennuksista	1,0	1,0
Muusta kalustosta	3,3	4,0
Yhteensä	**15,8**	**18,4**

6.7 Liiketoiminnan muut kulut

Milj. euroa	2021	2020
Lentokaluston leasemaksut	418,1	442,6
Lentokapasiteetin muut vuokrat	71,4	89,2
Toimitila- ja muut vuokrat	27,8	29,9
Liikennöimismaksut	120,4	112,4
Myynti- ja markkinointikulut	33,7	24,5
Muut kulut	90,4	113,6
Yhteensä	**761,7**	**812,2**

Tilintarkastuspalkkiot

Milj. euroa	2021	2020
Tilintarkastusyhteisö	**KPMG**	**KPMG**
Tilintarkastuspalkkiot	0,1	0,4
Veroneuvonta		0,1
Muut palkkiot	0,1	0,1
Yhteensä	**0,2**	**0,6**

6.8 Rahoitustuotot ja -kulut

Milj. euroa	2021	2020
Osinkotuotot		
Muilta	0,0	0,0
Yhteensä	**0,0**	**0,0**
Korkotuotot		
Saman konsernin yrityksiltä	5,5	7,0
Muilta		
Nettotuotot kaupankäyntitarkoituksessa pidettävistä varoista	-0,4	3,3
Muut korkotuotot	0,0	0,1
Yhteensä	**5,0**	**10,4**
Myyntivoitot osakkeista	5,9	
Korkokulut		
Muille	-46,0	-28,5
Yhteensä	**-46,0**	**-28,5**
Muut rahoitustuotot		
Rahoitustuotot puretuista suojista	11,6	32,0
Yhteensä	**11,6**	**32,0**
Muut rahoituskulut		
Rahoituskulut puretuista suojista	-5,2	-168,3
Muut rahoituskulut	-19,1	-31,1
Yhteensä	**-24,3**	**-199,4**
Kurssierot	22,9	-4,3
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	**-24,9**	**-189,8**

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

6.9 Tilinpäätössiirrot

Milj. euroa	2021	2020
Poistoeron muutos	1,5	5,0
Saadut konserniavustukset	244,3	189,6
Yhteensä	**245,9**	**194,6**

6.10 Tuloverot

Milj. euroa	2021	2020
Tilikauden verot	70,8	138,2
Laskennallisten verojen muutos	7,6	3,6
Yhteensä	**78,5**	**141,8**

6.11 Aineettomat hyödykkeet

Milj. euroa	2021	2020
Muut pitkävaikutteiset menot		
Hankintameno 1.1.	85,4	77,8
Lisäykset	4,6	7,9
Vähennykset	-3,9	-0,3
Siirrot erien välillä	-1,2	
Hankintameno 31.12.	**84,9**	**85,4**
Kertyneet poistot 1.1.	-50,1	-37,0
Vähennykset	3,6	0,3
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	-11,3	-13,4
Kertyneet poistot 31.12.	**-57,7**	**-50,1**
Kirjanpitoarvo 31.12.	**27,1**	**35,3**
Aineettomat hyödykkeet 31.12.	**27,1**	**35,3**

6.12 Aineelliset hyödykkeet

Aineelliset hyödykkeet 2021

Milj. euroa	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2021	0,7	54,3	54,5	7,2	116,7
Lisäykset			7,9	0,2	8,1
Siirrot erien välillä		0,9			0,9
Vähennykset	0,0	-1,1	-2,4	-6,6	-10,2
Hankintameno 31.12.2021	**0,7**	**54,2**	**59,9**	**0,8**	**115,6**
Kertyneet poistot 1.1.2021		-6,3	-17,0		-23,2
Vähennykset		0,6	0,0		0,6
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset		-1,0	-3,3		-4,3
Kertyneet poistot 31.12.2021		**-6,7**	**-20,2**		**-26,9**
Kirjanpitoarvo 31.12.2021	**0,7**	**47,5**	**39,7**	**0,8**	**88,7**
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2021			42,3 %		

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		-5,2	-16,0		-21,3
Vähennykset			1,6		1,6
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset		-1,0	-2,5		-3,5
Kertyneet poistot 31.12.2020		**-6,3**	**-17,0**		**-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 %		

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	2021	2020
Konserniyritykset		
Hankintameno 1.1.	640,6	440,6
Lisäykset	13,0	200,0
Kirjanpitoarvo 31.12.	**653,6**	**640,6**
Osakkuus- ja yhteisyritykset		
Hankintameno 1.1.	2,5	2,5
Vähennykset	-2,4	
Kirjanpitoarvo 31.12.	**0,0**	**2,5**
Osuudet muissa yrityksissä		
Hankintameno 1.1.	0,4	0,4
Kirjanpitoarvo 31.12.	**0,4**	**0,4**

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

Konserniyritykset	Emoyhtiön omistus-%		Emoyhtiön omistus-%
Finnair Cargo Oy, Suomi	100,00	Kiinteistö Oy Lentokonehuolto, Suomi	100,00
Finnair Aircraft Finance Oy, Suomi	100,00	Amadeus Finland Oy, Suomi	95,00
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 Oyj myi 1.7.2021 omistamansa 49,5 %:n osuuden Suomen Ilmailuopisto Oy:stä. Ostajina toimivat Porin kaupunki ja Suomen Valtio. Finnair Oyj lisäsi 16.12.2021 sijoituksiaan Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab:hen 9 000 000 eurolla ja Finnair Kitchen Oy:öön 4 000 000 eurolla.

6.14 Pitkäaikaiset laina- ja muut saamiset

Milj. euroa	2021	2020
Konserniyrityksiltä		216,7
Muilta yrityksiltä	1,8	1,5
Yhteensä	**1,8**	**218,2**

6.15 Laskennalliset verosaamiset

Milj. euroa	2021	2020
Laskennalliset verosaamiset 1.1.	147,4	0,0
Tilikauden tuloksesta	70,8	138,2
Jaksotuseroista	7,6	3,6
Johdannaisten arvostuksesta käypään arvoon	-5,9	5,8
Netotettu laskennallisiin verovelkoihin		-0,1
Laskennalliset verosaamiset 31.12.	**220,0**	**147,4**

6.16 Lyhytaikaiset saamiset

Milj. euroa	2021	2020
Lyhytaikaiset saamiset konserniyrityksiltä		
Myyntisaamiset	11,3	7,5
Konserniavustus	244,3	189,6
Siirtosaamiset	1,6	1,5
Muut saamiset	229,0	8,5
Yhteensä	**486,2**	**207,1**
Lyhytaikaiset saamiset osakkuus- ja yhteisyrityksiltä		
Myyntisaamiset	0,0	0,1
Siirtosaamiset	6,7	7,2
Yhteensä	**6,8**	**7,3**
Lyhytaikaiset saamiset muilta		
Myyntisaamiset	65,6	32,6
Siirtosaamiset	60,6	40,8
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	4,9	12,4
Muut saamiset	3,6	3,3
Yhteensä	**134,7**	**89,0**
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	**627,6**	**303,5**

Siirtosaamiset	2021	2020
Myynnin jaksotukset	40,3	18,9
Työsuhde-etuuksiin liittyvät saatavat ja ennakkomaksut	1,6	1,7
Muut ennakomaksut	27,0	28,9
Yhteensä	68,9	**239,1**

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

6.17 Rahoitusarvopaperit

Milj. euroa	2021	2020
Lyhytaikaiset sijoitukset käypään arvoon	531,4	358,3

6.18 Rahat ja pankkisaamiset

Milj. euroa	2021	2020
Konsernin pankkitileillä olevat varat ja alle kolmen kuukauden talletukset	734,1	464,2

6.19 Oma pääoma

Milj. euroa	Osake-pääoma	Ylikurssi-rahasto	Vara-rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kerty-neet voit-tovarat	Oma pääoma yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2021	**75,4**	**24,7**	**147,7**	**-19,8**	**772,0**	**-390.5**	**609,5**
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos				23,5			23,5
Osakeperusteiset maksut					0,4		0,4
Omien osakkeiden osto						-1,1	-1,1
Tilikauden tulos						-307,0	-307,0
Oma pääoma 31.12.2021	**75,4**	**24,7**	**147,7**	**3,7**	**772,4**	**-698,7**	**325,2**

Milj. euroa	Osake-pääoma	Ylikurssi-rahasto	Vara-rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kerty-neet voit-tovarat	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**

Jakokelpoiset varat

Milj. euroa	2021	2020
Käyvän arvon rahasto		-19,8
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	772,4	772,0
Edellisten tilikausien voitto	-391,7	175,5
Tilikauden voitto/tappio	-307,0	-566,0
Yhteensä	**73,7**	**361,7**

Osakkeisiin ja osinkoon liittyvät tiedot ovat konsernitilinpäätöksen liitetiedossa 3.9.

6.20 Tilinpäätössiirtojen kertymä

Milj. euroa	2021	2020
Kertynyt poistoero 1.1.	21,0	26,0
Poistoeron muutos	-1,5	-5,0
Kertynyt poistoero 31.12.	**19,5**	**21,0**
Tilinpäätössiirrot yhteensä	**19,5**	**21,0**

6.21 Pakolliset varaukset

Milj. euroa	2021	2020
Varaukset 1.1.	155,9	157,0
Uudet varaukset	34,5	36,4
Varausten purku	-19,7	-25,2
Kurssierot	11,7	-12,2
Varaukset 31.12.	**182,4**	**155,9**
Joista pitkäaikaista	170,3	141,7
Joista lyhytaikaista	12,1	14,2
Yhteensä	**182,4**	**155,9**

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2033 mennessä.

6.22 Pitkäaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2021	2020
Lainat rahoituslaitoksilta	300,0	600,0
Joukkovelkakirjalainat	400,0	200,0
Hybridilaina	200,0	200,0
Muut velat	14,4	2,1
Yhteensä	**914,4**	**1 002,1**
Korollisten velkojen erääntymisajat		
1 – 5 vuotta	700,0	800,0
Myöhemmin	200,0	200,0
Yhteensä	**900,0**	**1 000,0**

Finnair liikkeeseenlaski 19.5.2021 400 miljoonan euron suuruisen vakuudettoman joukkovelkakirjalainan. Joukkovelkakirjalaina erääntyy 19.5.2025 ja sen kiinteä vuotuinen kuponkikorko on 4,250 prosenttia.

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

6.23 Lyhytaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2021	2020
Lyhytaikaiset velat konserniyrityksille		
Ostovelat	22,0	22,5
Siirtovelat	16,0	8,8
Konsernipankkitilivelat	504,9	107,2
Yhteensä	**542,9**	**138,5**
Lyhytaikaiset velat osakkuus- ja yhteisyrityksille		
Ostovelat	0,1	0,0
Siirtovelat	1,5	0,3
Yhteensä	**1,5**	**0,3**
Lyhytaikaiset velat muille		
Lainat rahoituslaitoksilta	398,9	
Ostovelat	45,7	23,8
Siirtovelat	448,4	308,5
Muut velat	5,9	4,2
Yhteensä	**898,9**	**336,5**
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	**1 443,3**	**475,3**
Siirtovelat		
Ennakkoon saadut lentolipputulot	202,6	55,7
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	49,8	15,6
Lomapalkkavelka	38,6	44,0
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	55,2	52,0
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	0,3	66,6
Muut erät	119,4	83,8
Yhteensä	**465,9**	**317,6**

6.24 Annetut vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut

Milj. euroa	2021	2020
Takaukset ja vastuusitoumukset		
Konserniyritysten puolesta	51,0	32,1
Yhteensä	**51,0**	**32,1**
Lentokoneiden vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	364,8	367,8
1–5 vuoden kuluessa	1 173,0	1 215,8
Myöhemmin	648,0	507,0
Yhteensä	**2 185,9**	**2 090,7**
Emoyhtiö on vuokrannut lentokaluston 100 %:sesti omistamaltaan tytäryhtiöltä.		
Muista vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	29,0	27,5
1-5 vuoden kuluessa	70,6	87,0
Myöhemmin	159,6	162,4
Yhteensä	**259,1**	**276,9**
Eläkevastuut		
Eläkesäätiön kokonaisvastuu	333,3	345,9
Lisäetuusosuutta katettu	-333,3	-345,9
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

	2021				2020			
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	57,4	0,8	-0,1	0,7	268,4	4,2	-13,1	-8,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	4,5	0,0		0,0	80,5	0,0		0,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	4,3		0,0	0,0	74,3		-1,9	-1,9
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	**66,3**	**0,8**	**-0,1**	**0,7**	**423,3**	**4,3**	**-15,0**	**-10,7**
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	**66,3**	**0,8**	**-0,1**	**0,7**	**643,5**	**8,5**	**-18,1**	**-9,6**
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	68 000	4,1	-0,2	3,9	240 000	3,2	-17,3	-14,2
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia								
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia								
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		**4,1**	**-0,2**	**3,9**		**3,2**	**-17,3**	**-14,2**
Lentopetrolitermiinit, tonnia					336 000	0,6	-31,1	-30,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä						**0,6**	**-31,1**	**-30,5**
Hyödykejohdannaiset yhteensä		**3,9**	**4,1**	**-0,2**		**3,8**	**-48,4**	**-44,6**
Johdannaiset yhteensä		**4,9**	**-0,3**	**4,6**		**12,4**	**-66,6**	**-54,2**

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2021 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	31.12.2021	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	531,4	512,4	19,0
Johdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	0,8		0,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,8		0,8
Hyödykejohdannaiset	4,1		4,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,1		4,1
Yhteensä	**536,3**	**512,4**	**23,9**
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvelat			
Johdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	0,1		
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,1		
Hyödykejohdannaiset	0,2		
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,2		
Yhteensä	**0,3**		

6.27 Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta

			Erääntymisaika	
31.12.2021	Suojattu hinta $/tonni	Nimellismäärä (tonnit)	Vuoden aikana	1–2 vuotta
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	625,0	68 000	66 000	2 000

Valuuttariski

			Erääntymisaika	
Nimellismäärän ajoitus Milj. euroa 31.12.2021	Suojaus-instrumenttien painotettu keski-kurssi suhteessa euroon	Nimellismäärä (brutto)	Vuoden aikana	1–2 vuotta
USD	1,14	61,3	61,3	
JPY	121,09	5,0	5,0	

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan.

Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Hallituksen esitys osingonjaosta

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat 31.12.2021 olivat 73 709 760,76 euroa, josta tilikauden 2021 tulos on -307 023 080,56 euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että yhtiökokouksen vahvistaman taseen 31.12.2021 perusteella osinkoa ei jaeta ja tilikauden tulos jätetään omaan pääomaan.

Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus

Helsingissä 16. päivänä helmikuuta 2022
Finnair Oyj:n hallitus

Jouko Karvinen

Tiina Alahuhta-Kasko

Colm Barrington

Montie Brewer

Jukka Erlund

Hannele Jakosuo-Jansson

Henrik Kjellberg

Maija Strandberg

Topi Manner
Finnair Oyj:n toimitusjohtaja

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä 16. päivänä helmikuuta 2022

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.–31.12.2021. 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)	
Pitkittyneen COVID-19 pandemian seurauksena konsernin tilikauden tappio oli 464 milj. euroa ja konsernin oma pääoma 476 milj. euroa. Rahavarat olivat 1 150 milj. euroa ja korolliset velat 2 809 milj. euroa. Finnair jatkoi toimintansa sopeuttamista ja merkittävien rahoitusjärjestelyiden toteuttamista tilikaudella. 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.	Tarkastukseen on osallistunut KPMG:n rahoitus- ja IFRS asiantuntijoita arvioidessamme 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 1 972 milj. euroa muodostaen 49 % konsernitaseesta. Lentokoneiden poistot tilikaudelta olivat 279 milj. euroa. COVID-19 pandemiasta johtuen osa laivastosta oli väliaikaisessa säilytyksessä ja yhtiö toteutti useita lentokoneiden rahoitusjärjestelyitä osana investointien optimointia. Lentokoneiden komponenttien oletetun käyttöiän ja jäännösarvon, lentokoneiden arvonalentumisen ja ostositoumuksiin mahdollisesti sisältyvien tappiollisten sopimusten olemassaolon arviointi edellyttää huomattavaa johdon harkintaa. Laivaston arvostus on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka tasearvojen merkittävyydestä ja tulevaisuuden kassavirtojen ennustamiseen liittyvästä johdon harkinnasta sekä 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 toimialan 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 291 milj. euroa. Lentolipuista saadut ennakkomaksut esitetään konsernitaseessa velkana, kunnes lento on lennetty ja myynti kirjataan liikevaihdoksi. Käyttämättä jääneiden lentolippujen tuloutus perustuu asiakaskäyttäytymisen mukaiseen odotusarvoon lopullisesti käyttämättä jäävistä lipuista. Kanta-asiakasohjelmaan kertyneet pisteet arvostetaan käypään arvoon ja kirjataan liikevaihdon vähennykseksi ja velaksi pisteitä kerryttävän tapahtuman tuloutushetkellä tai pisteiden vanhentuessa. COVID-19 pandemia on lisännyt epävarmuutta oletetusta asiakaskäyttäytymisestä. Suuri määrä tapahtumia kulkee useiden 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 196 milj. 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 81 milj. 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. 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 ja eläkelaskennan taustaoletuksiin liittyvästä johdon harkinnasta johtuen.	Tarkastukseen on osallistunut KPMG:n vakuutusmatemaatikko 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 arvioita luomaamme riippumattomaan odotusarvoon, joka perustuu sijoituksen luonteeseen, historialliseen hankintahintaan 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 kaksi vuotta.

Muu informaatio

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat muusta informaatiosta. Muu informaatio käsittää toimintakertomuksen ja vuosikertomukseen sisältyvän informaation, mutta se ei sisällä tilinpäätöstä eikä sitä koskevaa tilintarkastuskertomustamme. Olemme saaneet toimintakertomuksen käyttöömme ennen tämän tilintarkastuskertomuksen antamispäivää, ja odotamme saavamme vuosikertomuksen käyttöömme kyseisen päivän jälkeen. Tilinpäätöstä koskeva lausuntomme ei kata muuta informaatiota.

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

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

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

Muut lausunnot

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

Helsinki 16.2.2022
KPMG OY AB

Kirsi Jantunen
KHT

Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä 2021

97 Säädösympäristö
98 Hallintoelimet
101 Hallitus
105 Tarkastusvaliokunta
106 Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
107 Yhtiön johtaminen
110 Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2021
111 Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Säädösympäristö

Finnair Oyj (jäljempänä "Finnair" tai "yhtiö") on suomalainen julkinen osakeyhtiö, jonka kotipaikka on Helsinki. Finnair on Finnair-konsernin emoyhtiö, ja sen osake on noteerattu Nasdaq Helsingissä. Suomen valtio oli 55,9 %:n osakeomistuksellaan Finnairin suurin omistaja 31.12.2021.

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 Risk & Compliance-valvontatoiminnon työjärjestykset
- Politiikat, säännöt, manuaalit ja standardit

Hallintoelimet

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

Hallintoelinten tehtävät ja vastuut on kuvattu jäljempänä.

Yhtiökokous

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

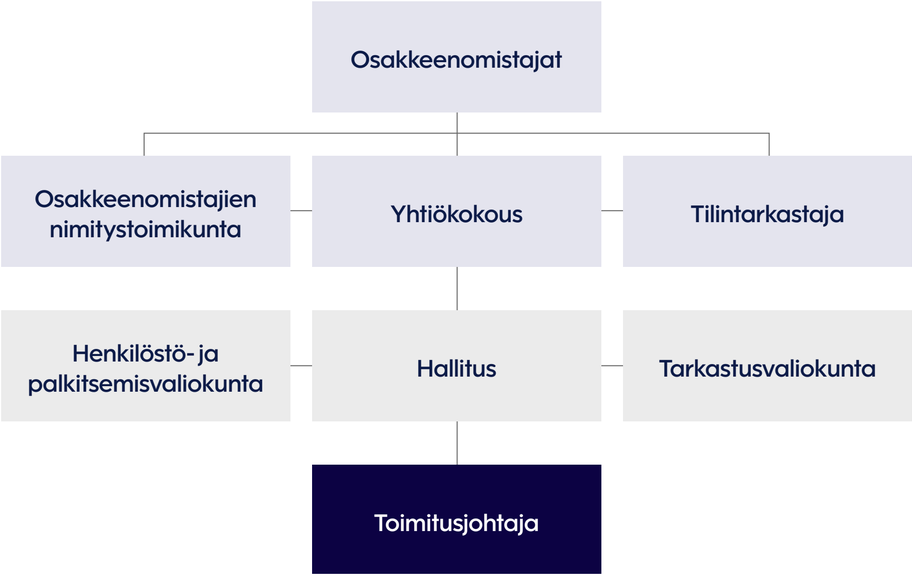
Yhtiökokouksen toimivalta on määritelty osakeyhtiölaissa ja Finnairin yhtiöjärjestyksessä. Varsinainen yhtiökokous päättää vuosittain seuraavista asioista:

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

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

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

Finnairin hallintoelimet



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

Yhtiökokouksen pöytäkirja liitteineen sekä mahdolliset äänestystulokset asetetaan osakkeenomistajien nähtäville yhtiön **verkkosivuille** kahden viikon kuluessa yhtiökokouksesta.

Yhtiökokous 2021

Finnairin varsinainen yhtiökokous 2021 pidettiin 17.3.2021 yhtiön pääkonttorilla Vantaalla. Yhtiön hallitus on Covid-19-pandemian leviämisen rajoittamiseksi 15.9.2020 annetun lain 677/2020 ("Väliaikaislaki") 2 §:n 2 momentin nojalla päättänyt, että osakkeenomistajat ja näiden asiamiehet voivat osallistua yhtiökokoukseen vain äänestämällä ennakkoon sekä tekemällä vastaehdotuksia ja esittämällä kysymyksiä ennakkoon. Yhtiökokoukseen osallistui henkilökohtaisesti tai asiamiehen edustamana yhteensä 204 osakkeenomistajaa. Edustettuna oli 66.1 prosenttia yhtiön osakkeista ja äänivallasta. Yhtiön johdolle ei tehty vastaehdotuksia. Yhtiön hallitukselle oli määräaikaan mennessä toimitettu yksi kysymys, johon on vastattu yhtiön internetsivuilla 8.3.2021.

Läsnä olivat yhtiön hallituksen puheenjohtaja Jouko Karvinen (etäyhteydellä), toimitusjohtaja Topi Manner, talousjohtaja Mika Stirkkinen, lakiasiainjohtaja Sami Sarelius, yhtiökokouksen puheenjohtaja Manne Airaksinen, ääntenlaskun valvoja ja pöytäkirjantarkastaja Matias Oikarinen, ja yhtiön tilintarkastajan päävastuullinen tilintarkastaja Kirsi Jantunen (etäyhteydellä). Lisäksi yhtiökokouksen rekisteröinti- ja äänestyspalvelun tarjoajan Euroclear Finland Oy:n edustaja Jarkko Heinonen osallistui etäyhteyden välityksellä.

Tilintarkastaja

Finnairin varsinaisessa yhtiökokouksessa vuonna 2021 valittiin yhtiön tilintarkastusyhteisöksi KPMG, ja päävastuullisena tilintarkastajana toimi Kirsi Jantunen. Vuoden 2021 ajalta maksetut tilintarkastuspalkkiot olivat yhteensä 347 tuhatta euroa ja muista palveluista maksetut palkkiot yhteensä tuhat 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**.

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**.

2021 nimitystoimikunta

Vuonna 2021 nimitystoimikunnan muodostivat syyskuun 2021 ensimmäisen arkipäivän suurimman, toiseksi ja kolmanneksi suurimman osakkeenomistajan eli Suomen valtion, Keskinäisen Työeläkevakuutusyhtiö Varman ja Keskinäisen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen edustajat sekä Finnairin hallituksen puheenjohtaja. Osakkeenomistajien nimitystoimikunnan jäseninä toimivat:

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

Toimikunta kokoontui kolme kertaa, ja osallistumisprosentti oli 100. Nimitystoimikunta antoi 31.1.2022 Finnairin hallitukselle ehdotuksensa 24.3.2022 pidettävää varsinaista yhtiökokousta varten. Ehdotukset ovat nähtävissä yhtiön **verkkosivuilla**.

Hallitus

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

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

Hallitus on yhtiön hallinnon osalta vastuussa erityisesti yhtiön taloudellisen raportoinnin luotettavuudesta sekä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien tehokkuuden varmistamisesta. Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteitä kuvataan jäljempänä tässä selvityksessä. Hallituksella on laaja yleinen toimivalta päättää yhtiön asioista – sen toimivaltaan kuuluvat kaikki ne asiat, jotka eivät kuulu joko yhtiökokouksen tai toimitusjohtajan toimivaltaan.

Hallituksen päätehtävät:

- hyväksyy yhtiön strategiset tavoitteet ja valvoo tavoitteiden saavuttamista
- huolehtii yhtiön hallinnon ja sen toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä
- vahvistaa yhtiön toiminnassa noudatettavat arvot ja ylemmän tason politiikat
- seuraa ja arvioi yhtiön kirjanpidon, taloudellisen raportointijärjestelmän ja riskienhallintajärjestelmän tehokkuutta
- hyväksyy strategisesti tärkeät hankkeet, liiketoimintasuunnitelmat ja kumppanuudet sekä muut toimitusjohtajan päätöksentekovaltuudet ylittävät päätökset
- päättää takauksista ja muista 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 Risk & Compliance-valvontatoiminnon työjärjestykset.

Hallituksen työjärjestys on kokonaisuudessaan saatavilla Finnairin **verkkosivuilla**.

Hallituksen jäsenet vuonna 2021

Jouko Karvinen

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

Päätoimi:

Hallitusammattilainen

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen jäsen, Solidium Oy
IMD Business Schoolin (Lausanne, Sveitsi) säätiön ja hallintoneuvoston jäsen

Colm Barrington

T

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

Päätoimi:

Senior Ambassador, BBAM Aviation Services Limited

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen jäsen, Hibernia REIT Plc heinäkuuhun 2021 saakka

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 sekä hallituksen jäsen, Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen

Henrik Kjellberg

T

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

Päätoimi:

Toimitusjohtaja, Awaze

Keskeiset luottamustehtävät:

-

Tiina Alahuhta-Kasko

H

s. 1981, KTM
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2019 alkaen

Päätoimi:

Toimitusjohtaja, Marimekko Oyj

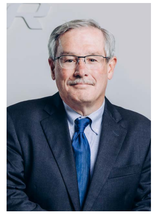
Keskeiset luottamustehtävät:

-

Mengmeng Du (hallituksen jäsen yhtiökokoukseen 17.3.2021 saakka)

H

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



Montie Brewer

T

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

Päätoimi:

Hallitusammattilainen

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen jäsen, Allegiant Travel Company

Jaana Tuominen (hallituksen jäsen yhtiökokoukseen 17.3.2021 saakka)

H

s. 1960, DI
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2014 alkaen

Hannele Jakosuo-Jansson

H

s. 1966, DI
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2021 alkaen

Päätoimi:

Henkilöstö-, turvallisuus- ja hankintajohtaja, Neste Oyj

Keskeiset luottamustehtävät:

Ahlström-Munksjön hallituksen jäsen, EK:n Osaava työvoima -valiokunnan varapuheenjohtaja, Kemianteollisuus ry:n Osaamis- ja vetovoimavaliokunnan puheenjohtaja

Maija Strandberg

H

s. 1969, KTM
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2020 alkaen

Päätoimi:

Finanssineuvos, Valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen jäsen, Neova Oy
Hallituksen jäsen, SSAB AB

Valiokunnat

T = Tarkastusvaliokunta
H = Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta

Hallituksen jäsenet ja heidän riippumattomuutensa yhtiöstä

17.3.2021 pidetty Finnairin varsinainen yhtiökokous valitsi hallituksen puheenjohtajaksi Jouko Karvisen ja muiksi jäseniksi Tiina Alahuhta-Kaskon, Colm Barringtonin, Montie Brewerin, Jukka Erlundin, Hannele Jakosuo-Janssonin, Henrik Kjellbergin ja Maija Strandbergin. 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 ovat hallinnointikoodin mukaan riippumattomia yhtiöstä ja sen merkittävistä osakkeenomistajista, paitsi Maija Strandberg, joka on valtion virkamies, eikä siten riippumaton yhtiön merkittävästä osakkeenomistajasta.

Hallituksen jäsenten ja heidän määräysvalta-yhteisöjensä omistus konsernissa

Vuoden 2020 ja 2021 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	Tarkastus-valiokunta	Henkilöstö- ja palkitsemis-valiokunta
Jouko Karvinen	10/10		
Tiina Alahuhta-Kasko	10/10		10/10
Colm Barrington	10/10	7/7	
Montie Brewer	10/10	7/7	
Jukka Erlund	10/10	7/7	
Hannele Jakosuo-Jansson (jäsen 17.3.2021 alkaen)	7/7		8/8
Henrik Kjellberg	10/10	7/7	
Maija Strandberg	10/10		10/10

Kymmenen kokouksen lisäksi hallitus teki päätöksiä viisi kertaa kokoontumatta.

Hallituksen monimuotoisuutta koskevat periaatteet

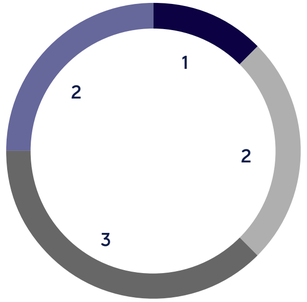
Hallitus on määritellyt hallituksen monimuotoisuutta koskevat periaatteet, jotka ovat osakkeenomistajien nimitystoimikunnan käytettävissä, kun se valmistelee hallituksen kokoonpanoa koskevaa ehdotustaan yhtiökokoukselle.

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.

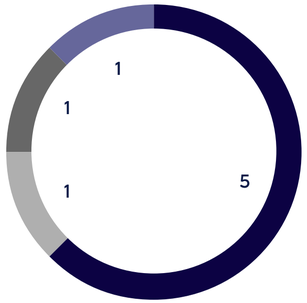
Hallituksen monimuotoisuus

Ikä



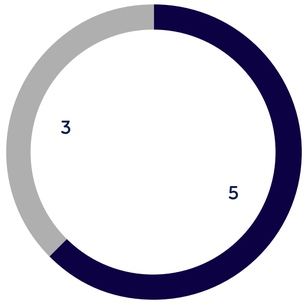
>70: 13 %
60–69: 25 %
50–59: 38 %
40–49: 25 %
30–39: 0 %

Kansalaisuus



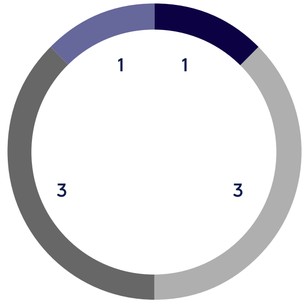
Suomi: 63 %
Ruotsi: 13 %
Yhdysvallat: 13 %
Irlanti: 13 %

Sukupuoli



Miehiä: 63 %
Naisia: 38 %

Toimikausi



1 vuosi: 13 %
2–3 vuotta: 38 %
4–5 vuotta: 38 %
yli 5 vuotta: 13 %

Tarkastusvaliokunta

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 raportointi-prosessia
- 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 ja arvioi tietoturvan johtamisen tilaa
- valmistelee hallituksen käsiteltäväksi päätökset merkittävistä muutoksista yhtiön kirjanpitoperiaatteissa tai konsernin varojen arvostuksessa
- arvioi yhtiön vaatimustenmukai-suusjärjestelmien 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 2021

17.3.2021 pidetyn varsinaisen yhtiökokouksen jälkeen hallitus valitsi keskuudestaan tarkastusvaliokunnan puheenjohtajaksi Jukka Erlundin sekä jäseniksi Colm Barringtonin, Montie Brewerin ja Henrik Kjellbergin. Yhtiökokoukseen saakka tarkastusvaliokuntaan kuuluivat puheenjohtaja Jukka Erlund sekä jäseninä 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.

Henkilöstö- ja palkitsemis-valiokunta 2021

17.3.2021 pidetyn varsinaisen yhtiökokouksen jälkeen hallitus valitsi keskuudestaan henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan puheenjohtajaksi Hannele Jakosuo-Janssonin sekä jäseniksi Tiina Alahuhta-Kaskon ja Maija Strandbergin. Yhtiökokoukseen saakka henkilöstö- ja palkitsemisvaliokuntaan kuuluivat puheenjohtaja Jaana Tuominen sekä jäseninä Mengmeng Du, Tiina Alahuhta-Kasko ja Maija Strandberg. Valiokunta kokoontui kymmenen 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, Risk & Compliance-valvontatoiminto sekä sisäinen tarkastus.

Toimitusjohtaja

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

Hallitus päättää toimitusjohtajan palkitsemisesta ja asettaa hänen lyhyen ja pitkän aikavälin tavoitteensa. Toimisuhteen keskeiset ehdot, myös palkitseminen ja edut, on kuvattu Finnairin 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.

Toimitusjohtajan palkitseminen on kuvattu tilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.8 sekä palkka- ja palkkioselvityksessä.

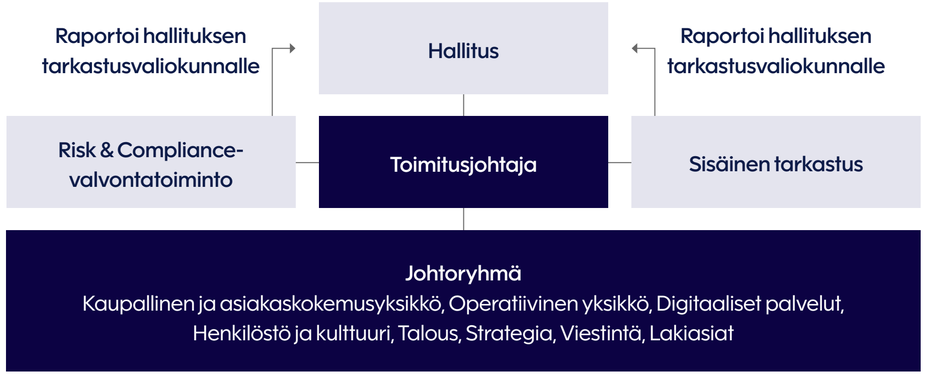
Johtoryhmä

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 palkitsemisesta päättää yhtiön hallitus.

Johtoryhmä avustaa toimitusjohtajaa yhtiön strategian toteuttamisessa, koordinoi koko yhtiötä koskevia kehityshankkeita ja määrittää toimintaa ohjaavia periaatteita. Johtoryhmän jäsenet raportoivat toimitusjohtajalle ja heidän päätehtävänään on yhtiön toimintojen tai oman yksikön päivittäisen toiminnan johtaminen.

Yhtiön johtaminen



Lentoturvallisuuden ohjausryhmä

Finnairin lakisääteiseen lentoturvallisuuden johtamisjärjestelmään perustuen lentoturvallisuuden ohjausryhmä vastaa Finnairin turvallisuusjärjestelmän tehokkuuden ja tarkoituksenmukaisuuden katselmoinnista. Ohjausryhmä on vastuussa turvallisuusjärjestelmän tavoitteiden asettamisesta sekä turvallisuuden toteutumisen arvioinnista turvallisuuspolitiikan ja -tavoitteiden mukaisesti. Lentoturvallisuuden ohjausryhmässä katselmoidaan ja varmistetaan, että turvallisuustavoitteiden saavuttamiseen on kohdistettu riittävät resurssit.

Turvallisuuden johtamisjärjestelmästä kokonaisuudessaan vastaa ilmailumääräysten mukaisesti nimetty vastuullinen johtaja. Ohjausryhmän puheenjohtajana toimii yhtiön operatiivinen johtaja, joka on lentoturvallisuudesta vastaava johtaja. Ohjausryhmä kokoontuu neljä kertaa vuodessa.

Investointien ohjausryhmä

Investointien ohjausryhmä toimii johtoryhmään tulevia investointipäätöksiä valmistelevana toimielimenä. Investointien ohjausryhmän puheenjohtajana toimii yhtiön talousjohtaja.

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 2021 Finnairin johtokunta kokoontui kuusi kertaa.

Finnairin tytäryhtiöhallinto

Finnairin tytäryhtiöt on esitelty tilinpäätöksen 2021 liitetiedossa 4.2.

Merkittävien kumppanuuksien hallinnointi

Finnair on osakkaana 40 prosentin omistusosuudellaan Nordic Regional Airlines Oy:n omistavassa Nordic Regional Airlines AB:ssä (31.12.2021). 60 prosenttia Nordic Regional Airlines AB:stä omistaa Danish Air Transport (DAT). Nordic Regional Airlines Oy on suomalainen alueelliseen lentämiseen erikoistunut lentoyhtiö, joka operoi ATR-potkuriturbiinikoneita sekä Embraer 190 -lentokoneita. Sen reittiverkosto on yhteensovitettu Finnairin Euroopan lentojen ja kaukolentojen kanssa. Finnairin vaikutusvalta yhtiössä perustuu osakeomistukseen ja sopimusjärjestelyihin.

Finnair hankkii tiettyjä tärkeitä operatiivisia palveluja strategisilta kumppaneilta, kuten Helsinki-Vantaalla maapalveluita Airprolta ja Aviatorilta ja rahtiterminaalin palveluita Swissport Finland Oy:ltä sekä moottori- ja laitehuollon palveluita Airbusilta, Rolls-Roycelta, SR Technicsiltä ja Lufthansa Technikiltä. IT-palveluissa Finnairin kumppaneita ovat muun muassa Amadeus, IBM ja Nordcloud. Näiden sopimusten kustannus- ja laatutavoitteet on pyritty asettamaan niin, että ne vastaavat vähintään hyvää yleistä markkinatasoa.

Finnair on mukana eräiden oneworld-allianssiin kuuluvien lentoyhtiöiden muodostamissa yhteisyrityksissä. Tämän lisäksi Finnair on muodostanut yhteisyrityksen oneworld-allianssiin kuulumattoman Juneyao-lentoyhtiön kanssa. 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 2021

Topi Manner
s. 1974, kauppatieteiden maisteri

Päätoimi:
Toimitusjohtaja 1.1.2019 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:
IATA:n hallintoneuvoston jäsen
IATA:n tarkastusvaliokunnan puheenjohtaja
Hallituksen jäsen, Elisa Oyj
Hallituksen jäsen, Palvelualojen työnantajat PALTA ry

Osakeomistus 31.12.2021:
738 271

Johanna Karppi
s. 1968, OTK, VT

Päätoimi:
Henkilöstöjohtaja 1.10.2019 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:
-

Osakeomistus 31.12.2021:
16 115

Tomi Pienimäki
s. 1973, tekniikan tohtori, kauppatieteiden maisteri

Päätoimi:
Chief Digital Officer 1.10.2019 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen puheenjohtaja, Frendy Group Oy
Hallituksen jäsen, Router Group Oy

Osakeomistus 31.12.2021:
50 025

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 (30.6.2021 saakka)
Hallituksen jäsen, Kallioinen Yhtiöt Oy

Osakeomistus 31.12.2021:
127 096

Päivyt Tallqvist
s. 1970, kauppatieteiden maisteri

Päätoimi:
Viestintäjohtaja 1.11.2020 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:
-

Osakeomistus 31.12.2021:
4 939

Nicklas Ilebrand
s. 1980, tietojenkäsittelytieteen maisteri

Päätoimi:
Strategiajohtaja 1.5.2019 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, Skandiabanken AB

Osakeomistus 31.12.2021:
121 238

Ole Orvér
s. 1966, kaupallisen alan tutkinto

Päätoimi:
Kaupallinen johtaja 1.5.2019 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:
-

Osakeomistus 31.12.2021:
113 570

Sami Sarelius
s. 1971, OTK

Päätoimi:
Lakiasiainjohtaja 20.8.2010 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:
-

Osakeomistus 31.12.2021:
225 000

Mika Stirkkinen
s. 1968, kauppatieteiden maisteri

Päätoimi:
Talousjohtaja 1.7.2019 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, Nordic Regional Airlines Oy

Osakeomistus 31.12.2021:
140 000

Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2021

Osakkeenomistajat

Finnair Oyj:n omistajaprofiili muuttui huomattavasti vuonna 2021. Yritysten ja kotitalouksien osuudet osakkeenomistajista kasvoivat 17 prosenttia ja 27 prosenttia edellisvuodesta, kun taas rahoituslaitosten ja julkisten organisaatioiden osuudet vastaavasti laskivat 58 prosenttia ja 3 prosenttia. Suurin osakkeenomistaja vuoden lopussa oli Suomen valtio, joka omisti 55,90 prosenttia yhtiön osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Seuraavaksi suurimmat omistajat olivat Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Varma (3,56 %) ja Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen (2,13 %) ja Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo (1,00 %). Hallintarekisteröityjen osakkeiden omistusosuus laski 7,39 prosentista 4,65 prosenttiin. Osakkeenomistajien lukumäärä kasvoi 85 590:stä 116 139:ään 1.1. ja 31.12.2021 välisenä aikana

Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidettiin 17.3.2021.

Tytäryhtiöt

Yhtiön konsernirakenteessa ei tapahtunut muutoksia vuoden 2021 aikana.

Tilintarkastaja

Yhtiökokous 17.3.2021 valitsi KPMG Oy Ab:n yhtiön tilintarkastajaksi toimikaudeksi, joka päättyy seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä.

Hallitus ja johtoryhmä

Hallituksen kokoonpano muuttui vuonna 2021, kun yhtiökokous valitsi yhden uuden jäsenen. Hallitus ja johtoryhmä keskittyivät vuonna 2021 yhtiön toiminnan supistamistoimiin, Covid-19-pandemian negatiivisten vaikutusten lieventämiseen liiketoimintojen eri osa-alueilla, maksuvalmiuden turvaamiseen, sekä yhtiön pandemian jälkeisen jälleenrakentamissuunnitelman laatimiseen.

Johtoryhmän kokoonpano säilyi ennallaan vuonna 2021.

Johtokunta

Johtokunnan kokoonpano muuttui vuonna 2021 kun osa henkilöstöryhmistä vaihtoi edustajiaan ja johtoryhmän muut kuin suomen kieltä puhuvat jäsenet lisättiin yritysneuvoston jäseniksi. Samalla vähennettiin kaksi paikkaa yhtiön ylempään johtoon kuuluvien jäsenten osalta. Johtokunnan kokouskieli muutettiin suomesta englanniksi.

Sisäinen valvonta ja riskienhallinta

Vuoden 2021 aikana vahvistettiin edelleen kolmen puolustuslinjan mallin mukaista toimintatapaa, jossa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan roolit on selkeästi eriytetty. Toisessa puolustuslinjassa Risk & Compliance on valvontatoiminto, jonka vastuulla on sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan rakenteiden ja mallin kehittäminen ja ylläpitäminen sekä niissä määriteltyjen politiikkojen, sääntöjen, menettelytapojen ja avainkontrollien toimeenpanon seuranta.

Sisäinen tarkastus

Sisäinen tarkastus, riippumaton kolmannen puolustuslinjan toiminto, suoritti tarkastuksia hallituksen tarkastusvaliokunnassa hyväksytyn vuosisuunnitelman mukaisesti. Sisäinen tarkastus suoritti myös johdon pyynnöstä erillistarkastuksia.

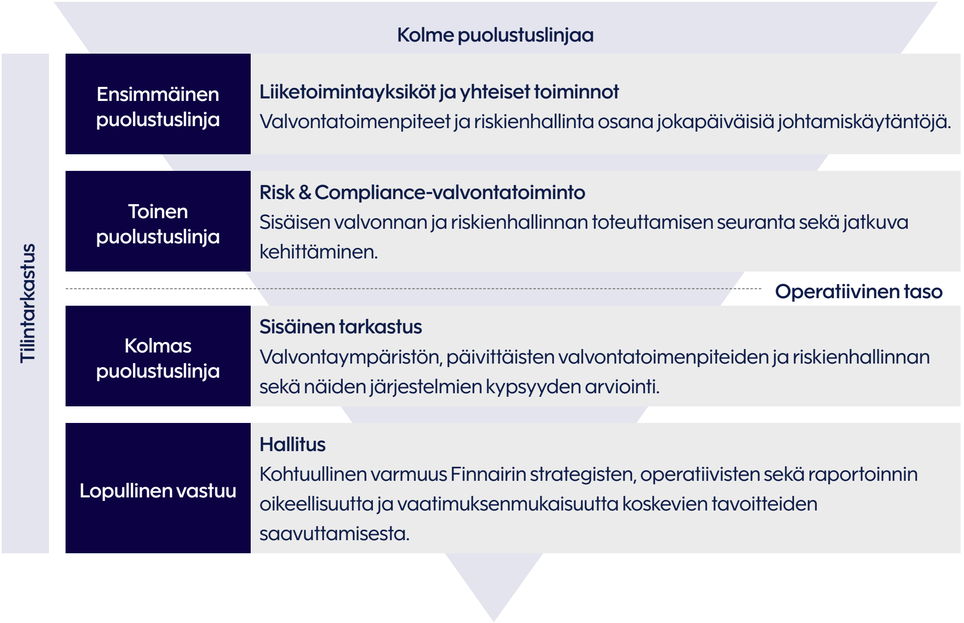
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

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

Taloudelliseen raportointiprosessiin liittyvät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Taloudelliseen raportointiin liittyvät sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmät on suunniteltu siten, että ne tuottavat riittävän varmuuden taloudellisen raportoinnin ja tilinpäätösten laatimisen luotettavuudesta sekä varmistavat, että soveltuvia lakeja ja pörssiyhtiöitä koskevia muita säännöksiä on noudatettu. Finnairin taloudelliseen raportointiprosessiin liittyvä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan rakenne ja malli perustuvat COSO-viitekehykseen, joka koostuu viidestä pääelementistä: valvontaympäristöstä, riskien arvioinnista, valvontatoimenpiteistä, tiedonkulusta ja viestinnästä sekä seurannasta ja kehittämisestä.

Valvontaympäristö

Valvontaympäristö muodostaa perustan yhtiön sisäisen valvonnan järjestelmälle. Valvontaympäristöön sisältyvät yrityskulttuuri ja arvot sekä selkeä ja läpinäkyvä organisaatiorakenne. Finnairin sisäisen valvonnan rakenne ja malli muodostavat valvontaympäristön keskeisen elementin ja koostuvat eettisistä toimintaohjeista, politiikoista, standardeista, säännöistä ja manuaaleista sekä näihin liittyvistä avainkontrolleista.

Taloudellisen raportointiprosessin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan asianmukaisessa toimimisessa selkeät roolit ja vastuut ovat olennaisia. Riskeistä ja riskienhallinnan toimenpiteistä vastaavat ensimmäisessä puolustuslinjassa liiketoimintayksiköt ja talouden toiminto sekä tietyt muut konsernitoiminnot, kun taas Risk & Compliance -valvontatoiminto toisessa puolustuslinjassa avustaa ensimmäistä puolustuslinjaa riskien tunnistamisessa ja arvioinnissa, valvontatoimenpiteiden määrittämisessä sekä valvoo valvontatoimenpiteiden ja riskienhallinnan toteuttamista. Kolmannessa puolustuslinjassa sisäinen tarkastus 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 riski-arviointien 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-valvontatoiminnon tehtävänä on kehittää ja ylläpitää Finnairin riskienhallinnan rakennetta ja mallia.

Valvontatoimenpiteet

Finnairissa on laadittu taloudellisen raportoinnin manuaalit ja ohjeet, joita tulee noudattaa koko organisaatiossa. Manuaalit ja ohjeet sisältävät tiedot raportoinnin sisällöstä ja raportointiaikatauluista, ja niiden tavoitteena on lisätä taloudellisen raportointiprosessin valvottavuutta sekä varmistaa, että taloudellinen raportointi täyttää IFRS:n vaatimukset ja muut soveltuvat vaatimukset.

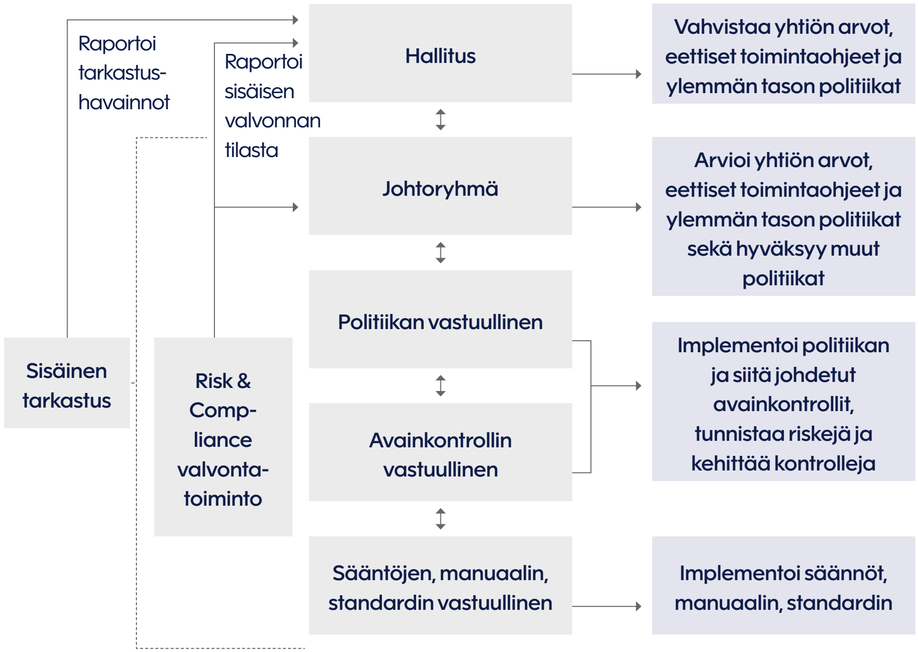
Taloudelliseen raportointiin liittyviä riskejä hallitaan valvontatoimenpiteillä, joiden tarkoituksena on tuoda riittävä varmuus siitä, että osavuosikatsausten ja tilinpäätösten tiedot ovat oikein ja että ne on laadittu lakien, kirjanpitostandardien ja muiden listayhtiöitä koskevien säännösten mukaisesti.

Liiketoimintaprosesseissa käytettävillä valvontatoimenpiteillä varmistetaan taloudellisen raportoinnin näkökulmasta, että mahdolliset virheet tai poikkeamat ehkäistään tai havaitaan ja korjataan. Taloudellisen raportoinnin kontrollit käsittävät liiketoimien aloittamisen, tunnistamisen, mittaamisen, hyväksynnän, kirjaamisen ja raportoinnin sekä taloudellisen tiedon julkaisemisen. Yleiset IT-kontrollit täydentävät talousraportoinnin valvontaa käyttöoikeuksien ja varmuuskopiointien osalta. Vastuualueet on jaettu 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.

Valvonnan suunnitteluun, toteutukseen ja seurantaan liittyvät keskeiset osa-alueet ja roolit



Seuranta ja kehittäminen

Finnairin liiketoimintayksiköt ja konsernitoiminnot arvioivat säännöllisesti oman vastuualueensa valvonnan ajantasaisuuden ja kypsyystason. Risk & Compliance -valvontatoiminto avustaa Finnairin liiketoimintayksiköitä ja konsernitoimintoja riskien tunnistamisessa ja arvioinnissa, valvontatoimenpiteiden määrittämisessä sekä valvoo valvontatoimenpiteiden ja riskienhallinnan toteuttamista.

Myös sisäinen tarkastus arvioi sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämistä ja tehokkuutta suorittamissaan tarkastuksissa. Tarkastusten tuloksista, tarvittavista korjaavista toimenpiteistä ja niiden toteuttamisesta raportoidaan säännöllisesti johdolle ja hallituksen tarkastusvaliokunnalle.

Sisäinen tarkastus

Finnairin hallitus on perustanut sisäisen tarkastustoiminnon, ja hallituksen tarkastusvaliokunta määrittää sisäisen tarkastuksen vastuut osana valvontatoimintaansa.

Sisäinen tarkastus toimii kolmannessa puolustuslinjassa 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. Liiketoimet ovat markkinahinnan mukaisia.

Johdon liiketoimet ja sisäpiirihallinnon keskeiset menettelytavat

Yhtiön sisäpiiritietoa sekä sen johtotehtävissä toimivien ja heidän lähipiirinsä liiketoimia Finnairin rahoitusvälineillä hallinnoidaan markkinoiden väärinkäyttöasetuksen sekä Nasdaq Helsingin ja yhtiön sisäpiiriohjeiden mukaisesti. Yhtiön sisäpiirisääntöjä sovelletaan lisäksi niin kutsuttuihin yhtiön tiedollisessa ytimessä oleviin muihin henkilöihin.

Yhtiö pitää listaa sen johtotehtävissä toimivista henkilöistä sekä heidän lähipiiriinsä kuuluvista henkilöistä ja yhteisöistä, joiden on ilmoitettava yhtiölle ja Finanssivalvonnalle yhtiön rahoitusvälineitä koskevat liiketoimet kolmen työpäivän kuluessa liiketoimen toteuttamisesta. Yhtiön on julkaistava johtohenkilöiden liiketoimet tiedotteella kahden työpäivän kuluessa tiedonsaannista. Johtotehtävissä toimivilla henkilöillä tarkoitetaan Finnair Oyj:n hallituksen ja johtoryhmän jäseniä.

Johtotehtävissä toimivia henkilöitä sekä yhtiön tiedollisessa ytimessä olevia henkilöitä koskee kaupankäyntikielto, joka alkaa 30 päivää ennen osavuosi- tai vuositulosjulkistusta ja jatkuu julkistuspäivän loppuun asti. Yhtiö voi päättää myös muista kaupankäyntirajoituksista sekä myöntää niistä poikkeuksia yhtiön sisäpiiriohjeen mukaisesti.

Johtotehtävissä toimivien ja tiedollisessa ytimessä olevien henkilöiden on tehtävä yhtiölle ennakkoilmoitus ennen suunnitellun liiketoimen toteuttamista. Lisäksi heillä on mahdollisuus pyytää ennakkoarvio suunnittelemansa liiketoimen lainmukaisuudesta. Ennakkoilmoitusvelvollisuuden ja -arviomahdollisuuden tarkoituksena on vähentää riskiä liiketoimista kaupankäyntikiellon aikana tai sellaisena aikana, jona yhtiön hallussa on julkistamatonta sisäpiiritietoa. Ennakkoilmoitusvelvollisuus ei vaikuta johtotehtävissä toimivien henkilöiden tai tiedollisessa ytimessä olevien henkilöiden vastuuseen sisäpiiritiedon väärinkäytöstä.

Yhtiön tiedonantopolitiikka edellyttää markkinoiden väärinkäyttöasetuksen mukaisesti, että yhtiö julkistaa sen hallussa olevan sisäpiiritiedon mahdollisimman pian. Sisäpiiritiedon julkistamista saatetaan kuitenkin lykätä, mikäli markkinoiden väärinkäyttöasetuksessa mainitut edellytykset täyttyvät. Sisäpiiritiedon tunnistamisesta sekä tiedon julkistamis- tai lykkäämispäätöksestä vastaa yhtiön tiedonantovaliokunta, johon kuuluvat johtoryhmän jäsenet. Tiedonantovaliokunta arvioi yhtiön hallussa olevaa tietoa yleensä kahdesti kuussa ja muulloinkin tilanteen niin vaatiessa. Mikäli yhtiö lykkää sisäpiiritiedon julkistamista, merkitään yhtiön perustamaan hanke- tai tapahtumakohtaiseen sisäpiiriluetteloon ne henkilöt, joilla on pääsy kyseiseen sisäpiiritietoon.

Yhtiön sisäpiirivastaavana toimii lakiasiainjohtaja. Finnairin sisäpiirisäännöt ovat saatavilla yhtiön **verkkosivuilla**.

Palkitsemisraportti 2021

117 Toimielinten palkitsemisraportti 2021

117 Johdanto

119 Hallitukselle maksetut palkat ja palkkiot vuonna 2021

120 Toimitusjohtajalle maksetut palkat ja palkkiot vuonna 2021

Toimielinten palkitsemisraportti 2021

Tässä raportissa esitetään vuoden 2021 aikana maksettuja palkkoja ja palkkioita yhtiön hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle. Muun johtoryhmän palkitsemista on esitetty osoitteessa investors.finnair.com. Raportti noudattaa Arvopaperimarkkinayhdistyksen hallinnointikoodin sekä osakkeenomistajien oikeuksia koskevan EU-direktiivin vaatimuksia.

Johdanto

Finnairissa palkitseminen perustuu suoritukseen, oikeudenmukaisuuteen ja kilpailukykyyn. Palkitsemisen tulee tukea Finnairin strategisten tavoitteiden saavuttamista, yhdenmukaistaa johdon edut osakkeenomistajien edun kanssa, kannustaa Finnairin arvojen mukaiseen toimintaan sekä palkita erinomaisista suorituksista. Nämä palkitsemisperiaatteet ohjaavat myös Finnairin henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan työtä.

Vuosi 2021 jatkui poikkeuksellisen haastavana Finnairille Covid-19 pandemian vuoksi. Vaikutukset ulottuivat myös palkitsemiseen ja koskivat hallitusta, toimitusjohtajaa, johtoryhmää ja koko henkilöstöä. Nopeasti muuttuva liiketoimintaympäristö sekä Euroopan komission määrittämät rajoitukset johdon palkitsemiselle asettavat haasteita palkitsemiselle, erityisesti muuttuvien palkanosien rakenteelle ja tavoiteasetannalle. Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta seuraa säännöllisesti palkitsemisjärjestelmien toimivuutta, sekä tarvittaessa ryhtyy toimenpiteisiin mikäli palkitsemisperiaatteiden toteutuminen sitä vaatii.

Finnairin liiketoiminnallinen kehitys parani vuodesta 2020 mutta jäi yhä merkittävästi pandemiaa edeltävien vuosien tasosta. Toimitusjohtaja Topi Mannerin ja muun johtoryhmän muuttuviin palkanosiin vaikuttavat liiketoiminnan kehityksen lisäksi myös komission määrittämät rajoitukset koskien johdon palkitsemista. Komissio antoi 9.6.2020 päätöksen, jonka mukaan Suomen valtion osallistuminen Finnairin 2020 osakeantiin on yhteensopiva Euroopan unionin valtiontukisääntelyn kanssa. Komission päätöksen edellyttämällä tavalla yhtiö on sitoutunut osakeannin jälkeen tiettyihin ehtoihin, jotka koskevat muun muassa johdon palkitsemista ajanjaksolla joka ulottuu kesäkuusta 2020 vuoden 2022 loppuun asti. Nämä rajoitukset johtivat siihen, että yhtiö ei pystynyt toteuttamaan lyhyen ja pitkän aikavälin kannustinohjelmiaan sellaisena kuin 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.

Hallituksen vuonna 2020 vapaaehtoisesti päättämä vuosipalkkioiden 15 prosentin leikkaus jatkui vuoden 2021 yhtiökokoukseen asti.

Palkitsemisen kehitys vuosina 2017–2021

Hallituksen vuosipalkkioita tarkistettiin viimeksi vuonna 2020 ja edellisen kerran ennen sitä vuonna 2008. Alla olevassa taulukossa esitettyjen keskimääräisten hallituspalkkioiden vuosittaiset vaihtelut johtuvat pääosin hallitus- ja valiokuntakokousten lukumäärän vaihtelusta. Hallituspalkkioiden kokonaissumma on vaihdellut myös kun hallitusjäsenten lukumäärä on ensin noussut seitsemästä kahdeksaan vuonna 2018 ja kahdeksasta yhdeksään vuonna 2020 ja taas laskenut yhdeksästä kahdeksaan vuonna 2021. Hallituksen vapaaehtoinen vuosipalkkioiden 15 prosentin leikkaus ja luopuminen 2020 tehdystä korotuksesta vaikutti vuosien 2020 ja 2021 maksettuihin palkkioihin.

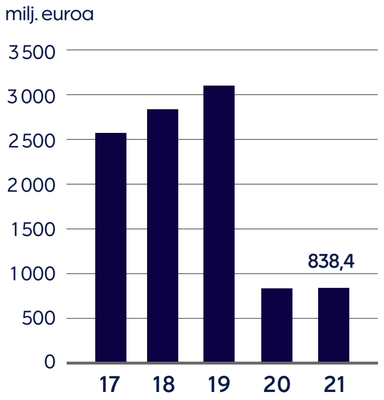
Toimitusjohtajan palkitseminen on vahvasti riippuvainen muuttuvista palkanosista jotka määräytyvät yhtiön taloudellisten, operatiivisten sekä vastuullisuuteen liittyvien tulosten perusteella.

Toimitusjohtajalle maksetut palkat ja palkkiot kasvoivat vuosien 2017–2018 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. Vuonna 2021 toimitusjohtajalle maksettiin komission rajoitusten mukaisesti ainoastaan peruspalkkaa ja luontoisetuja. Tämän vuoksioimitusjohtajalle maksetut palkat ja palkkiot vuonna 2021 laskivat 33 % edellisvuodesta.

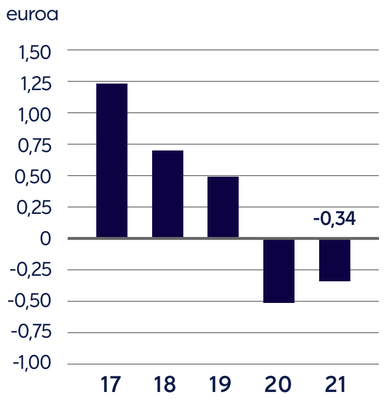
Työntekijöiden keskimääräiseen palkitsemiseen on vaikuttanut moni tekijä viimeisen viiden vuoden aikana. Vuosina 2020 ja 2021 kaikkien työsuhteessa olevien keskimääräinen palkitseminen laski merkittävästi laajojen lomautusten vuoksi, kun taas aktiivisessa työsuhteessa olevien keskimääräinen palkitseminen nousi. Tämä nousu johtuu siitä, että lentotoiminnan väheneminen johti merkittäviin lomautuksiin erityisesti operatiivisissa työtehtävissä, joissa palkkataso on ollut keskimääräistä matalampi. Vuonna 2021 osassa henkilöstöryhmiä ei maksettu lomarahoja osana henkilöstön kanssa sovittuja säästötoimenpiteitä. Muita keskimääräiseen palkitsemiseen vaikuttaneita tekijöitä ovat yleensä olleet vuosittaiset työehtosopimusten mukaiset palkankorotukset, henkilöstön kannustinpalkkiot sekä rekrytointien ja eläköitymisten lukumäärä erityisesti niissä henkilöstöryhmissä, joissa palkitseminen perustuu vahvasti palvelusvuosiin.

Taloudellinen kehitys vuosina 2017–2021

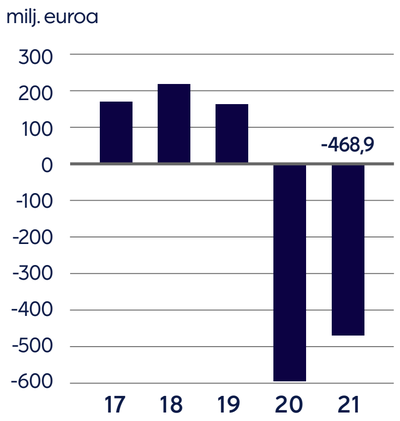
Liikevaihto



Osakekohtainen tulos



Vertailukelpoinen liiketulos



Maksetut palkat ja palkkiot 2017–2021

	2021	2020	2019	2018	2017
Hallituksen puheenjohtaja	68 228	71 968	77 907	89 308	74 223
Hallituksen varapuheenjohtaja	43 410	52 365	55 984	70 500	51 367
Hallituksen muut jäsenet (keskiarvo)	41 695	46 102	43 878	53 873	49 982
Toimitusjohtaja	756 713 Topi Manner	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
Työntekijät keskimäärin (aktiivisessa työsuhteessa)*	62 016	66 072	57 608	56 131	62 880
Työntekijät keskimäärin (kaikki työsuhteessa olevat)**	32 522	33 835	54 852	53 333	59 866

** Aktiivisessa työsuhteessa olevien keskimääräinen palkitseminen on laskettu jakamalla maksetut palkat ja palkkiot vuoden keskimääräisellä aktiivisessa työsuhteessa olevalla henkilöstömäärällä.*
*** Kaikkien työsuhteessa olevien keskimääräinen palkitseminen on laskettu jakamalla maksetut palkat ja palkkiot vuoden keskimääräisellä työsuhteessa olevalla henkilöstömäärällä sisältäen sekä aktiiviset että inaktiiviset työntekijät. Lomautuksilla on merkittävä vaikutus keskimääräiseen palkitsemiseen.*

Hallitukselle maksetut palkat ja palkkiot vuonna 2021

Hallituspalkkiot maksettiin kokonaisuudessaan rahana. Hallituksen vuonna 2020 vapaaehtoisesti päättämä vuosipalkkioiden 15 prosentin leikkaus jatkui vuoden 2021 yhtiökokoukseen asti.

Jäsenet 1.1.–31.12.2021	Vuosipalkkio[1]	Hallituskokoukset	Valiokunta-kokoukset	Kokouspalkkiot yhteensä	Verotettavat edut[2]	Yhteensä
Jouko Karvinen (puheenjohtaja)	60 255	10/10	0/0	7 800	173	68 228
Colm Barrington (varapuheenjohtaja)	31 410	10/10	7/7	12 000		43 410
Montie Brewer	29 100	10/10	7/7	13 800		42 900
Henrik Kjellberg	29 100	10/10	7/7	12 000		41 100
Jukka Erlund	31 410	10/10	7/7	10 200		41 610
Tiina Alahuhta-Kasko	29 100	10/10	10/10	12 000		41 100
Maija Strandberg	29 100	10/10	10/10	12 000		41 100
Jäsenet 17.3.–31.12.2021						
Hannele Jakosuo-Jansson	24 525	7/7	8/8	9 000		33 525
Jäsenet 1.1.–17.3.2021						
Mengmeng Du	6 375	3/3	2/2	3 000		9 375
Jaana Tuominen	6 885	3/3	2/2	3 000		9 885

[1] Hallituksen vuosipalkkio on ilmaistu vuositasolla, mutta palkkio maksetaan kuukausittaisina erinä.
[2] Verotettavia etuuksia ovat yhtiön henkilöstöliput, joita hallituksen jäsenillä on mahdollisuus käyttää.

Toimitusjohtajalle maksetut palkat ja palkkiot vuonna 2021

Toimitusjohtajan peruspalkan muutos verrattuna vuoteen 2020 johtuu ensisijaisesti vuonna 2020 toteutetusta 15 prosentin vapaaehtoisesta, määräaikaisesta palkanalennuksesta sekä siitä, että lomarahoja ei maksettu vuonna 2021. Työsuhdeauton vaihtuminen vuoden 2020 aikana vaikutti myös luontoisetuja nostavasti sekä peruspalkkaa vähentävästi.

Toimitusjohtajan 2020 ja 2021 lyhyen aikavälin kannustinohjelmat sekä vuosien 2018–2020 ja 2019–2021 pitkän aikavälin kannustinohjelmat on peruutettu Finnairin 2020 osakeantiin liittyvien, komission asettamien rajoitusten vuoksi. Tästä johtuen toimitusjohtajalla ei myöskään ole kannustinpalkkioita, jotka erääntyvät maksettaviksi vuosina 2021 ja 2022.

Toimitusjohtaja ja johtoryhmän jäsenet kuuluvat vuonna 2020 Finnairin hallituksen päättämän kertaluonteisen kolmen vuoden osakeperusteisen kannustinohjelman piiriin, josta mahdollinen palkkio maksetaan ansaintajakson (7/2020–6/2023) päätyttyä. Toimitusjohtaja ja johtoryhmän jäsenet kuuluvat myös vuosittain alkaviin pitkän aikavälin kannustinohjelmiin alkaen kaudesta 2021–2023, joista mahdollinen palkkio maksetaan vuonna 2024. Lisätietoa voimassa olevista kannustinohjelmista löytyy tilinpäätöksen liitetiedoista sekä yhtiön internetsivuilta.

Vuonna 2020 Covid-19 pandemian vaikutus maksetuissa kannustinpalkkioissa ei vielä näkynyt, koska vuonna 2020 maksetut lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot perustivat 2019 vuoden suoritukseen ja pitkän aikavälin kannustinpalkkio perustui vuosien 2017–2019 suoritukseen.

Maksetut palkat ja palkkiot, euroa		Toimitusjohtaja 2021 Topi Manner	Toimitusjohtaja 2020 Topi Manner
Peruspalkka[1]	Yhteensä, euroa	735 615	724 866
Luontoisedut[2]	Yhteensä, euroa	21 098	14 821
Lyhyen aikavälin kannustimet[3]		Perustuen 2020 suoritukseen	Perustuen 2019 suoritukseen
	Yhteensä, euroa	0	216 727
	prosentteina peruspalkasta	0 %	28 %
Pitkän aikavälin kannustimet[4]		Perustuen 2018–2020 suoritukseen	Perustuen 2017–2019 suoritukseen
	Avainhenkilöiden LTI, raha- ja osakeosuus, euroa	0	168 819
	Fly Share, raha- ja osakeosuus, euroa	0	0
	Yhteensä, euroa	0	168 819
	prosentteina peruspalkasta	0 %	22 %
Lisäeläkkeet	Yhteensä, euroa	0	0
Maksetut palkat ja palkkiot yhteensä		756 713	1 125 233

[1] Peruspalkka sisältää lomarahan vuoden 2020 osalta. Vuonna 2021 lomarahaa ei maksettu osana yhtiön säästötoimenpiteitä.
[2] Edut sisältävät mm. puhelinedun, autoedun, sairauskuluvakuutukset sekä yhtiön henkilöstölippuedun.
[3] Vuoden 2020 lyhyen aikavälin kannustin peruutettiin.
[4] Vuosien 2018–2020 pitkän aikavälin kannustinohjelma peruutettiin toimitusjohtajalta ja muilta johtoryhmän jäseniltä.

Toimitusjohtajan sopimuksenmukaisessa peruspalkassa ei ole tapahtunut muutosta vuosien 2020 ja 2021 aikana. Maksetuissa peruspalkoissa muutos verrattuna vuoteen 2020 johtuu ensisijaisesti vuonna 2020 toteutetusta 15 prosentin vapaaehtoisesta, määräaikaisesta palkanalennuksesta sekä siitä, että lomarahoja ei maksettu vuonna 2021.

Vastuullisuusliite 2021

122 Raportointi-periaatteet

123 Global Compact; Communication on Progress (CoP) -raportti

125 GRI-raportti

154 Riippumattoman varmentajan varmennus-raportti

Raportointi-periaatteet

- **Raportointiperiaatteet**

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

GRI-raportti

GRI 102 Yleinen sisältö
GRI 103 Johtamismalli
GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
GRI 300 Ympäristö
GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

Tämä kestävän kehityksen liite on integroitu vuosikertomukseen, ja ne yhdessä muodostavat Finnairin vastuullisuusraportoinnin. Tämä vastuullisuusliite on laadittu GRI-standardien peruslaajuuden mukaisesti (core) perustuen yhtiön olennaisiin näkökohtiin ja Global Compact -ohjelman raportointivelvollisuuden (CoP) mukaisesti. 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. Raportin painopisteet perustuvat olennaisuusanalyysiin, joka on kuvattu kappaleessa 102-47.

Finnair-konserni ei raportoi ulkomaisten tytäryhtiöiden toiminnasta, koska niiden toiminnan ei katsota olevan merkittävää konsernin vastuullisuuskokonaisuudessa. Mahdolliset 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 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.

Global Compact; Communication on Progress (CoP) -raportti

Raportointiperiaatteet

- **Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti**

GRI-raportti

GRI 102 Yleinen sisältö
GRI 103 Johtamismalli
GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
GRI 300 Ympäristö
GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

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. Vuosiraportti, sivut 116–120: Palkka- ja palkkioselvitys. 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. Vastuullisuusliite: 103, 406 Yhtiön tasa-arvosuunnitelma

Global Compact; Communication on Progress (CoP) -raportti

Raportointiperiaatteet

- **Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti**

GRI-raportti

GRI 102 Yleinen sisältö
GRI 103 Johtamismalli
GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
GRI 300 Ympäristö
GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

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. Yhtiön pitkän tähtäimen tavoite on lentää hiilineutraalisti vuonna 2045. 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 nimeltä Finnair Ethics Helpline, jonka kautta työntekijät voivat raportoida eettiseen liiketoimintaan liittyvistä havainnoista. Tämä on avoin sekä sisäisille että ulkoisille sidosryhmille. Vuoden 2021 aikana Finnair Ethics Helpline -palvelun kautta ei ilmoitettu yhtään merkittävää väärinkäytöstä eikä yhtiössä ollut käynnissä yhtään merkittävää tutkimusta aihealueeseen liittyen. Vuosiraportti, sivut 21–27: Muu kuin taloudellinen kehitys Vastuullisuusliite: 102-17, 300- & 400-sarjat (Sosiaalinen ja ympäristöosuus)

GRI-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - **GRI 102 Yleinen sisältö**
  - GRI 103 Johtamismalli
  - GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
  - GRI 300 Ympäristö
  - GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

102: Organisaatio

102-1 Organisation nimi

Finnair Oyj

102-2 Toimialat, brändit, tuotteet ja palvelut

Vuosiraportti, sivut 6–8, 10–11

102-3 Pääkonttorin sijainti

Tietotie 9, Vantaa, Finland

102-4 Toimintamaat

Vuosiraportti, sivut 6–8, 10–12

102-5 Omistusrakenne ja yhtiömuoto

Vuosiraportti, sivut 29–31

102-6 Markkina-alueet

Vuosiraportti, sivu 11

102-7 Raportoivan organisaation koko

Vuosiraportti, sivut 10–17, 23–24

102-8 Tietoa palkansaajista ja muista työntekijöistä

Vuosiraportti, sivut 21–27: Muu kuin taloudellinen kehitys

	Työntekijöiden määrä	Naisten osuus, %	vakituisten osuus, %
työntekijät	5 041	57 %	99 %
johto	269	47 %	100 %
konsernin johtoryhmä	9	22 %	100 %
hallituksen jäsenet	8	38 %	0 %

jakauma työntekijäryhmittäin, %

	2021		2020	
työntekijäryhmä				
	osuus kokonaisuudesta, %	naisten osuus, %	osuus kokonaisuudesta, %	naisten osuus, %
matkustamohenkilökunta	40	90	38	89
lentäjät	16	3	15	3
ylemmät toimihenkilöt	14	42	14	44
Maapalvelun ja Finnair Kitchenin työntekijät	9	60	11	59
ulkomaat	6	73	7	70
tekniikan työntekijät	7	5	7	5
tekniset toimihenkilöt	2	17	3	13
lentoalan toimihenkilöt	2	81	2	81
johto	1	28	1	34
matkaoppaat	1	79	1	76
matkatoimistotyöntekijät	1	86	1	95

Henkilöstöindikaattorit kertovat aktiiviset työsuhteet 31. joulukuuta 2021 ja on ajettu yrityksen henkilöstöjärjestelmästä. Luvut eivät sisällä lepääviä työntekijöitä eivätkä Aurinkomatkat Baltian tytäryhtiötä (henkilöstömäärä 31.12.2021).

GRI-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - **GRI 102 Yleinen sisältö**
  - GRI 103 Johtamismalli
  - GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
  - GRI 300 Ympäristö
  - GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

102-9 Toimitusketju

Raportti organisaation toimitusketjusta löytyy GRI-luvusta 103 Johtamistapa.

102-10 Merkittävät muutokset organisaatiossa ja toimitusketjussa

Vuosiraportti, sivu 28

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 25by25
- IATA:n päätöslauselma nykyaikaista orjuutta ja ihmiskauppaa vastaan
- Suomen monimuotoisuuden peruskirja (FIBS)
- Wildlife Transport Taskforce; Buckinghamin palatsin julistus
- Helsingin julistus

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

GRI-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - **GRI 102 Yleinen sisältö**
    - GRI 103 Johtamismalli
    - GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
    - GRI 300 Ympäristö
    - GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

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. Lisäksi vastuullinen toiminta edistää osaltaan Finnairin brändin kehitystä ja tuottaa pitkällä aikavälillä lisäarvoa osakkeenomistajille.

102-15 Keskeiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet

Vuosiraportti, sivu 9, Arvonluontimalli
Vuosiraportti, sivu 6, Megatrendit
Vuosiraportti, sivut 32–35, Riskien hallinta
Yhtiön nettisivut: https://investors.finnair.com/fi/governance/risk-management

102: Liiketoiminnan eettisyys

102-16 Arvot ja liiketoimintaperiaatteet

Vuosiraportti, sivut 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.

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.
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 nimeltään Finnair Ethics Helpline, jonka kautta työntekijät voivat luottamuksellisesti ilmoittaa epäilyt epäeettisestä liiketoiminnasta. Kanava on avoin sekä sisäisille että ulkoisille sidosryhmille. 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 viranomaisia ole mukana. Finnair ei suvaitse kostotoimia sellaista henkilöä kohtaan, joka ilmoittaa epäillystä rikkomuksesta vilpittömässä mielessä. Vilpillisiä ilmoituksia emme puolestaan hyväksy, ne ovat yhtiön eettisten toimintatapojen vastaisia.

GRI-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - **GRI 102 Yleinen sisältö**
  - GRI 103 Johtamismalli
  - GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
  - GRI 300 Ympäristö
  - GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

102: Hallinto

102-18 Hallintorakenne

Finnairin johtamisjärjestelmän tavoitteena on saavuttaa strategiset tavoitteet, luoda lisäarvoa yhtiön omistajille ja muille sidosryhmille, hallita operatiivisia riskejä ja parantaa yhtiön suorituskykyä.

Yksityiskohtainen kuvaus Finnairin hallintomallista ja johtamisjärjestlemästä löytyy yhtiön Internet-sivuilta: https://investors.finnair.com/fi/governance

102-19 Vastuunjako

Vuosiraportti, sivut 98–99, halltuksen komiteat
Yksityiskohtainen kuvaus Finnairin hallintomallista ja johtamisjärjestlemästä 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 talukkoon kappaleessa 102-43; sidosryhmätoiminnan periaatteet.

102-41 Kollektiivisesti neuvoteltujen työehtosopimusten piiriin kuuluva henkilöstö

Vuosiraportti sivu 21–27: Muu kuin taloudellinen kehitys

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.

GRI-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - **GRI 102 Yleinen sisältö**
  - GRI 103 Johtamismalli
  - GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
  - GRI 300 Ympäristö
  - GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

102-43 Sidosryhmätoiminnan periaatteet		
Sidosryhmä	**Aiheet**	**Kanavat**
Asiakkaat	Turvallisuus, Matkustuskokemus, asiakaspalveluun liittyvät asiat, tuotteen laatu, täsmällisyys, päästöjen ja melun vähentäminen, turvallisuus, kierrätys, vastuullinen hankinta, vastuullinen matkailu, yhteiskuntavastuuhankkeet Finnair Plus -ohjelman kautta.	Kyselyt, tutkimukset, kirjallinen palaute, Finnairin verkkosivut, sosiaalinen media, tapahtumat, asiakaspalvelukohtaamiset matkan eri vaiheissa, Finnair mobiilisovellus, viestit Finnair Plus -jäsenille, Blue Wings -lehti, In-flight Entertainment system (IFE).
Henkilöstö	Työkyky, työhyvinvointi ja -turvallisuus, tavoitteiden asetanta, eettiset ohjeet ja kysymykset, turvallisuus, muutokset kannattavuuden kehittämiseksi, arvot ja liiketoimintakäytännöt, luottamuksen kasvattaminen, ympäristövaikutusten vähentäminen, vastuullisuus kumppanuuksissa, henkilöstöön vaikuttavat muutokset.	Intranet, sisäiset blogit, teemaviikot, Yammer, henkilöstötapahtumat, We together @Finnair -työhyvinvointikysely, työterveyshuolto, suorituksenarviointi- ja kehityskeskustelut, keskustelut työntekijäjärjestöjen kanssa, 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 Target -yhteistyö.
Tutkimus, kehitys ja Innovointitoimijat	Kasvihuonekaasupäästöjen ja ympäristövaikutusten vähentäminen, kestävän kehityksen ja kehitysyhteistyön yhteisen edun mukaiset hankkeet, toimitusketjuvastuu.	
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 peiaatteet.		

GRI-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - **GRI 102 Yleinen sisältö**
  - GRI 103 Johtamismalli
  - GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
  - GRI 300 Ympäristö
  - GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

102: Raportointikäytäntö

102-45 Konsernitilinpäätökseen sisältyvät yhtiöt

Vuosiraportti, sivut, 79–80, Tilinpäätös

102-46 Raportin sisällön määrittely

Finnair on tehnyt olennaisuusanalyysin tunnistaakseen arvoketjussaan tärkeimmät taloudelliset, ympäristö ja sosiaaliset arvot ja 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 2021 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

Focusalue	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
	Lahjonnan- ja korruptionvastaisuus	Ympäristönsuojelun vaatimustenmukaisuus	
	Kilpalunormien noudattaminen	Sosioekonominen vaatismustenmukaisuus	
	Hankintaketjujen vastuullisuus	Korruptionvastaisuus	
		Kilpailun rajoittaminen	
		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		

GRI-raportti

Focusalue	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	

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -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 2021 raportointiin on muutettu vuoden 2020 tietoja kiinteistön energiankulutuksen osalta. Näiden vähäisten tietomuutosten tarkempi yksilöinti on kerrottu kyseisen indikaattorin ja vastaavan kappaleen yhteydessä.
102-49 Merkittävät muutokset raportin laajuudessa ja aiheiden laskentarajoissa
Vuoden 2021 raportointiin ei ole tullut merkitäviä muutoksia sen laajuuteen tai laskentarajoihin.
102-50 Raportointijakso
1. tammikuuta – 31. joulukuuta 2021
102-51 Date of most recent report
helmikuu 2021
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
Vastuullisuusliite sivut 153–154

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -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

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - GRI 102 Yleinen sisältö
  - **GRI 103 Johtamismalli**
  - GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
  - GRI 300 Ympäristö
  - GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

103: Johtamismalli

103-1 Olennaisia aiheita koskevat laskentarajat
103-2 Johtamistapa ja sen osa-alueet
103-3 Johtamistavan arviointi

Yhtiön johtamisjärjestelmän kuvaus löytyy yhtiön internetsivuilta: https://investors.finnair.com/fi/governance/company-management
Vuosiraportti, sivut 6–9; Liiketoimintamalli ja toiminnaliinen ympäristö
Vuosiraportti, sivut 32–35; Strategia
Vuosiraportti, sivut 21–27: Muu kuin taloudellinen kehitys

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.

GRI-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - GRI 102 Yleinen sisältö
  - **GRI 103 Johtamismalli**
  - GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
  - GRI 300 Ympäristö
  - GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

103: Johtamismalli

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 2021 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

GRI-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - GRI 102 Yleinen sisältö
  - **GRI 103 Johtamismalli**
  - GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
  - GRI 300 Ympäristö
  - GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

103: Johtamismalli

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.

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.

GRI-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - GRI 102 Yleinen sisältö
  - **GRI 103 Johtamismalli**
  - GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
  - GRI 300 Ympäristö
  - GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

103: Johtamismalli

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

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.

GRI-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - GRI 102 Yleinen sisältö
  - **GRI 103 Johtamismalli**
  - GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
  - GRI 300 Ympäristö
  - GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

103: Johtamismalli

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.

GRI-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - GRI 102 Yleinen sisältö
  - GRI 103 Johtamismalli
  - **GRI 200 Taloudelliset vaikutukset**
  - GRI 300 Ympäristö
  - GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

201: Taloudelliset tulokset

201-1 Suoran taloudellisen arvon tuottaminen ja jakaminen

Milj. euroa	2021	2020	2019	2018
Tuotettu suora taloudellinen lisäarvo				
Liikevaihto	838,4	829,2	3 097,7	2 836,1
Liiketoiminnan muut tuotot	39,2	48,4	56,4	73,7
Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja -tappiot	5,6	0,8	0,2	42,7
Rahoitustuotot	12,8	38,7	3,3	-2,2
Yhteensä	**896,0**	**917,2**	**3 157,6**	**2 950,3**
Jaettu taloudellinen lisäarvo				
Materiaalit, palvelut ja liiketoiminnan muut kulut	787,7	831,8	2 128,3	1 899,3
Henkilöstökulut	223,0	158,6	530,9	494,7
Maksut osakkeenomistajille ja lainantarjoajille	160,8	247,2	120,1	181,0
Osingot	0,0	0,0	35,0	38,4
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	20,5	18,5	15,8	15,8
Rahoituskulut	140,3	228,6	69,4	126,8
Maksut valtioille	7,1	8,7	18,0	19,2
Lahjoitukset ja muut yleishyödylliset panokset	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	**1 178,6**	**1 246,3**	**2 797,3**	**2 594,2**
Toiminnan kehittämiseen jäänyt taloudellinen lisäarvo	**-282,6**	**-329,1**	**360,3**	**356,2**
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin sekä tytäryritysten hankinnat	434,5	515,9	443,8	474,0
Vertailukelpoinen liiketulos	-468,9	-595,3	162,8	218,4
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %	-13,9	-15,2	6,3	9,3

Taloudellisen vastuun luvut ovat pääosin johdettu tilinpäätöksestä ja kerätty yhtiön raportointijärjestelmästä.

201-2 Ilmastonmuutoksen taloudelliset seuraamukset ja muut riskit ja mahdollisuudet organisaation toiminnalle

Vuosiraportti, sivut 32–35, 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.

GRI-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - GRI 102 Yleinen sisältö
  - GRI 103 Johtamismalli
  - **GRI 200 Taloudelliset vaikutukset**
  - GRI 300 Ympäristö
  - GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

201: Taloudelliset tulokset

201-4 Julkiselta sektorilta saatu taloudellinen avustus

Valtio ei tue Finnairin toimintaa taloudellisesti.
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.

	2021	2020	2019
Julkiset tuet	3,1*	4,4**	1,3

* 2,5 miljoonaa euroa liittyy koronaliitännäisiin tukiin.
** 3,3 miljoonaa euroa liittyy koronaliitännäisiin tukiin.

Tiedot on 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 2021 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 2021.

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 2021 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.

GRI-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - GRI 102 Yleinen sisältö
  - GRI 103 Johtamismalli
  - **GRI 200 Taloudelliset vaikutukset**
  - GRI 300 Ympäristö
  - GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

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

Laadukas veroilmoittaminen ja -raportointi ovat Finnairille erittäin tärkeitä, minkä vuoksi yhtiö täyttää veroilmoituksemme huolellisesti ja ajallaan. Finnair keskustelee myös avoimesti veroviranomaisten kanssa. Finnair-konsernilla ei ole rakenteita, joilla pyrittäisiin siirtämään verotettavaa tuloa Suomesta matalamman veroasteen valtioihin. Finnairin veroriskienhallinta perustuu vastuunmääritysmatriisiin (RACI-matriisi) ja Finnairin verotoiminnon lisäksi sen riskienhallinnan toteutumista valvoo konsernin sisäinen tarkastus. Mahdollisista veroriskeistä raportoidaan myös Finnairin johtoryhmälle sekä tarkastusvaliokunnalle.

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. Finnairin ulkomaisten tytäryhtiöiden toiminta on liittynyt lähinnä tukitoimintoihin, jotka ovat suhteessa konsernin koko liiketoimintaan hyvin vähäisiä. Finnairilla on lisäksi liiketoiminnallisista syistä osuuksia (alle 20 prosenttia) vakuutusjärjestelyistä Guernseyllä. Näiden tulos verotetaan Suomessa.

Finnairin verollinen toiminta yksittäisissä maissa Suomen ulkopuolella on vähäistä, mikä näkyy myös alla esitetyissä talukoissa. Finnair-konsernin ainoa ulkomainen operatiivinen tytäryhtiö on Virossa, jossa tuloveroja tulee maksuun osingonjaon perusteella. Alla olevassa taulukossa 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 alla olevassa taulukossa.

Muut verot sisältävät lähinnä ympäristö- ja sähköveroja. Kansainvälisen lentoliikennetoiminnan luonteen mukaisesti lentopolttoaine on verotonta.
Finnairilla on kertynyt Suomessa aikaisemmilta verokausilta verotuksessa vahvistettuja tappioita yhteensä noin 706 miljoonaa euroa. Vahvistettujen tappioiden määrän arvioidaan olevan noin 376 miljoonaa euroa vuoden 2021 tuloksesta ja näin ollen, vahvistettavien tappioiden määrä yhteensä olisi noin 1 082 miljoonaa euroa. 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 ja arvonlisäverot.
Finnair ei katso, että lentomatkustajilta kerätyt matkustajamaksut olisivat luonteeltaan sellaisia viranomaisille tilitettäviä veroluonteisia maksuja, jotka raportoitaisiin osana verojalanjälkeä, sillä nämä maksut tilitetään tyypillisesti kunkin maan lentoaseman toimintaa harjoittavalle taholle (yksityinen tai julkinen).
Alla on esitetty vuoden 2021 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 erillisinä alueina. 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 2021 yhteensä alle 0,1 miljoonaa euroa, joten niitä ei ole eritelty maittain.

GRI-raportti

	2021				2020			
Finnairin toiminta Suomessa ja muualla	Suomi*	Viro**	Muut maat	Yhteensä	Suomi*	Viro	Muut maat	Yhteensä
Liikevaihto, miljoonaa euroa	838,5	-0,1	-	838,4	829,0	0,2	0,0	829,2
Tulos ennen veroja, miljoonaa euroa	-582,1	0,2	-	-581,9	-654,6	0,3	0,0	-654,4
Henkilöstömäärä	5 152	172	290	5 614	5 982	217	374	6 573

* Sisäinen liikevaihto on eliminoitu.
** Negatiivinen liikevaihto johtuu tytäryhtiön lakkauttamisesta Virossa ja siitä aiheutuneista kuluista, jotka kirjattiin liikevaihdon oikaisuna.

	2021			2020		
Maksettavat välittömät verot, miljoonaa euroa	Suomi	Muut maat	Yhteensä	Suomi	Muut maat	Yhteensä
Työnantajamaksut	3,8	1,5	5,3	4,7	2,3	7,0
Kiinteistöverot	0,8	0,0	0,8	0,7	0,0	0,7
Muut verot	1,0	0,0	1,0	0,9	0,0	1,0
Saadut julkiset tuet*	-1,6	-1,5	-3,1	-1,9	-2,5	-4,4
Välittömät liiketoiminnan kuluihin sisältyvät verot ja tuet yhteensä	**3,9**	**0,1**	**4,0**	**4,5**	**-0,2**	**4,3**
Maksettavat tuloverot	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Maksettavat välittömät verot yhteensä	**3,9**	**0,1**	**4,0**	**4,5**	**-0,2**	**4,3**

* Saaduista julkisista tuista vuonna 2021 2,5 miljoonaa euroa oli koronaliitännäisiä tukia.

	2021			2020		
Tilikaudelta tilitettävät välilliset verot, miljoonaa euroa	Suomi	Muut maat	Yhteensä	Yhteensä	Muut maat	Yhteensä
Arvonlisäverot, myynnit	45,9	1,2	47,1	63,1	0,1	63,2
Arvonlisäverot, ostot	62,1	2,1	64,2	84,8	2,6	87,3
Arvonlisäverot, netto	**-16,2**	**-0,9**	**-17,1**	**-21,7**	**-2,5**	**-24,2**
Palkkoihin liittyvät ennakonpidätykset ja muut välilliset verot	51,6	1,3	53,0	64,8	2,0	66,8
Valmisteverot	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
Yhteensä	**35,4**	**0,4**	**35,9**	**43,2**	**-0,5**	**42,8**

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -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

2021 Maakohtainen erittely, miljoonaa euroa	Työnantaja-maksut	Arvonlisäverot, myynnit	Arvonlisäverot, ostot	Arvonlisäverot, netto	Palkkoihin liittyvät ennakonpidätykset	Yhteensä
Maat						
Viro	0,8	0,2	0,2	-0,1	0,0	0,7
Kiina	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2	0,4
Japani	0,2	0,4	0,6	-0,2	0,3	0,2
Yhdysvallat	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2
Espanja	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Saksa	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Belgia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Yhdistynyt kuningaskunta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Etelä-Korea	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1
Ruotsi	0,1	0,1	0,1	-0,1	0,1	0,1
Italia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Puola	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
Norja	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
Thaimaa	0,0	0,3	0,7	-0,4	0,0	-0,3
Alueet						
Muut Euroopan-maat*	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2
Euroopan ulkopuoliset maat**	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0
Yhteensä	**1,5**	**1,2**	**2,1**	**-0,9**	**1,3**	**2,0**

* Irlanti, Itävalta , Kreikka, Latvia, Liettua, Portugali, Ranska, Slovenia, Sveitsi, Tanska, Tsekki, Unkari
** Australia, Intia, Kanada, Singapore, Venäjä

Taloudellisen vastuun luvut ovat pääasiassa tilinpäätöstiedoista. Muu taloudellisen vastuun informaatio on peräisin yhtiön eri toimijoilta.

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -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

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - GRI 102 Yleinen sisältö
  - GRI 103 Johtamismalli
  - GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
  - **GRI 300 Ympäristö**
  - GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

302: Energia

Energiankulutus ja kasvihuonekaasupäästöt

Katso yksityiskohtaiset tekstit kohdista 302-1, 305-1, 305-2 ja 305-3

	2021			2020		
Oma energian kulutus ja kasvihuonekaasupäästöt (Scope 1)	**Kulutettu massa, tonnia**	**Energian käyttö, GJ**	**CO_2 päästöt, tonnia**	**Kulutettu massa, tonnia**	**Energian käyttö, GJ**	**CO_2 päästöt, tonnia**
Fossiilinen lentopolttoaine	364 096	15 987 466	1 147 903	365 492	15 643 051	1 151 299
Maakaluston polttoaine	229	9 357	732	69	2 836	218
Aurinkovoimala (uusiutuva)	-	1 079	0	-	1 003	0
Kestävät lentopolttoaineet[1]	382	16 813	0	0	0	0
Uusiutuvat maakaluston polttoaineet[1]	37	1 570	0	26	1 119	0
Yhteensä	**364 744**	**16 016 285**	**1 147 635**	**365 587**	**15 648 009**	**1 151 517**
Epäsuora energian kulutus ja kasvihuonekaasupäästöt (Scope 2)						
Sähkö[2]	-	76 068	-	-	76 533	-
Markkinapohjainen[3]	-	-	4 902	-	-	4 932
Suomen päästökerroinpohjainen[3]	-	-	2 768	-	-	2 998
Lämpö[2]	-	87 255	-	-	66 929	-
Markkinapohjainen[3]	-	-	3 236	-	-	2 482
Suomen päästökerroinpohjainen[3]	-	-	3 587	-	-	2 863
Yhteensä	**0**	**163 323**	**8 138**	**0**	**143 463**	**7 414**
Muut epäsuorat kasvuhuonekaasupäästöt (Scope 3)						
Polttoaineen valmistus ja kuljetus	-	-	254 264	-	-	255 197
Kestävien polttoaineiden valmistus ja kuljetus	-	-	334	-	-	9
Liikematkustus	-	-	52	-	-	109
Yhteensä	**0**	**0**	**254 650**	**0**	**0**	**255 315**
Kaikki yhteensä	**364 744**	**16 179 608**	**1 410 424**	**365 587**	**15 791 472**	**1 414 246**

[1] Biogeeniset CO2 päästöt on raportoitu alla olevassa erillisessä taulukossa.
[2] Kaukolämmöstä 30 % ja sähköstä 8 % on valmistettu kierrätettävistä lähteistä. (lisäksi 52 % sähköstä tulee ydinvoimalasta). Luvut on saatu energian tuottajilta.
[3] Vuoden 2021 päästöt on laskettu vuoden 2020 päästökerotoimia käyttäen. Vastaavasti, vuoden 2020 luvut on päivitetty oikeaan arvoonsa. Katso tarkemmat arvot kohdasta 305-2.

GRI-raportti

302: Energia

Biogeeniset elinkaaren aikaiset CO2 päästöt	2021 Kulutettu massa, tonnia	2021 Elinkaaripäästöt, tonnia*	2021 CO_2 päästö-vähenemä, tonnia**	2020 Kulutettu massa, tonnia	2020 Elinkaaripäästöt, tonnia	2020 CO_2 päästö-vähenemä, tonnia
Sustainable Aviation Fuel, Finnair purchases	72	33	247	0	0	0
Sustainable Aviation Fuel, Customer purchases	310	305	909	0	0	0
Renewable Ground Fuel, Finnair purchases	37	12	130	26	9	92
Kaikki yhteensä	**419**	**350**	**1 286**	**26**	**9**	**92**

* Polttoaineiden elinkaaren aikaiset (LCA) päästöt on lasketettu polttoaineen tuottajilta saatujen eräkohtaisten LCA-lukujen perusteella.
** CO_2-päästöjen vähennykset on laskettu vertaamalla päästöjä vastaavaa fossiilisten polttoaineiden LCA-luka vasten.

302-1 Organisaation oma energiankulutus

Vuosiraportti, sivut 21–27: Muu kuin taloudellinen kehitys

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.

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 jsaatu 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 2021.
Aurinkoenergiantuotantoluvut on luettu laitoksen invertereiltä.
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.

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -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

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - GRI 102 Yleinen sisältö
  - GRI 103 Johtamismalli
  - GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
  - **GRI 300 Ympäristö**
  - GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

302-3 Energiatehokkuus

Vuosiraportti, sivut 21–27: Muu kuin taloudellinen kehitys

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	2021	2020	2019	2018	2017
g / RTK (total, pax + rahti)	295,5	301,4	249,3	251,3	247,7
g / RPK (jyvitetty)	41,7	29,3	25,0	25,2	25,0
liters / Pax / 100km (jyvitetty)	5,2	3,7	3,1	3,2	3,1

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.

302-4 Energiankulutuksen vähentäminen

Vuosiraportti, 21–27: Muu kuin taloudellinen kehitys

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 25, kaavio: Finnairin lentojen päästötehokkuuden kehitys

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.

GRI-raportti

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.

304-3 Suojellut ja kunnostetut elinympäristöt

Vuonna 2021 tällä saralla ei ollut aktiviteetteja.

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -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

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - GRI 102 Yleinen sisältö
  - GRI 103 Johtamismalli
  - GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
  - **GRI 300 Ympäristö**
  - GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

305: Päästöt

305-1 Suorat (Scope 1) kasvihuonekaasujen päästöt

Vuosiraportti, sivu 25, kaavio: Finnairin lentojen päästötehokkuuden kehitys
Lukuarvot on esitetty vastuullisuusliitteen kohdassa 302: Energia

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.
Lentopolttoaineeseen tässä raportissa sovellettu päästökerroin on 3,15 kg C02/ 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, maapolttoöly) on laskettu käyttämällä muunnoskertoimia lähteestä: UK Government Conversion Factors for greenhouse gas (GHG) reporting 2021.

305-2 Epäsuoran energian (Scope 2) kasvihuonekaasujen päästöt

Lukuarvot on esitetty vastuullisuusliitteen kohdassa 302: Energia

Markkinapohjaiset päästökertoimet on saatu suoraan energiayhtiöltä. Koska energiayhtiö päivittää oman vuosittaisen päästökertoimensa vasta Q1 / 2022 jälkeen, on vuoden 2020 päästökertoimia on käytetty vuoden 2021 päästöjen laskennassa. Käytetyt 2020 päästökertoimet ovat: 232 kgCO2 / MWh sähkölle ja 133,5 kg CO2 / MWh lämmölle. Vastaavasti vuoden 20 luvut on päivitetty edellisen vuoden raportointiin verrattuna.
Sijaintiin perustuvat päästökertoimet on saatu Motivan kautta. Vuodelle 2020 käytetyt tekijät ovat sähkön osalta 131 kgCO2 / MWh ja lämmön osalta 148 kgCO2 / Mwh.

305-3 Muut epäsuorat (Scope 3) kasvihuonekaasujen päästöt

Lukuarvot on esitetty vastuullisuusliitteen kohdassa 302: Energia

Finnair on laskenut Scope 3 -päästönsä GHG Protokollan Corporate Value Chain (Scope 3) laskenta- ja raportointi tandardin 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 A-1, bensiini, ja maapolttoöljyn klertoimet. Biodieselin päästökerroin (tyotannolle ja kuljetukselle) on saatu polttoaineen valmistajalta.
Finnairin työntekijöiden liikematkat tehdään pääasiassa yhtiön omilla lennoilla, joiden päästöt raportoidaan kohdassa Suorat kasvihuonekaasupäästöt (Scope 1). Muiden lentoyhtiöiden liikematkat raportoidaan kohdassa Muut epäsuorat (laajuus 3) kasvihuonekaasupäästöt. Nämä päästöt ovat arvioita, jotka on laskettu käyttämällä Finnairin polttoainekulutustietoja samasta tai samankaltaisesta (etäisyysperusteisesta) Finnair-reittiverkosta.

GRI-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - GRI 102 Yleinen sisältö
  - GRI 103 Johtamismalli
  - GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
  - **GRI 300 Ympäristö**
  - GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

305-4 Kasvihuonekaasujen päästöintensiteetti

Vuosiraportti, sivut 21–27: Muu kuin taloudellinen kehitys

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	2021	2020	2019	2018	2017
g CO2 / RTK (total pax + cargo)	931	949	785	792	780
g CO2 / RPK (Allocated)	131	92	79	80	79
g CO2 / RTKCargo (Allocated)	606	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 21–27: Muu kuin taloudellinen kehitys

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 2021 raportoitiin kaksi halonipullon käyttöä, joissa halonia 1301 pääsi ilmakehään 2,3 kg ja halonia 1211 1,1 kg. Halonia 1301 kätetään moottoreiden sammutusjärjestelmissä ja halonia 1211 kabiinin käsisammuttimissa.

GRI-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**

  GRI 102 Yleinen sisältö

  GRI 103 Johtamismalli

  GRI 200 Taloudelliset vaikutukset

  - **GRI 300 Ympäristö**
  - **GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset**

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

306: Jätteet

306-2 Jätteet jätelajeittain ja käsittelytavan mukaan jaoteltuna

Vuosiraportti, sivut 21–27: Muu kuin taloudellinen kehitys

	2021		2020	
	Vaaralliset jätteet, kg	Ei-vaaralliset jätteet, kg	Vaaralliset jätteet, kg	Ei-vaaralliset jätteet, kg
Energiakäyttö	48 559	658 335	45 227	1 130 864
Kierrätys	7 805	159 331	12 113	279 515
Kompostointi	0	25 933	0	64 540
Kaatopaikka	0	0	0	0
Muut	305	13 800	216	0
Yhteensä	**56 669**	**857 399**	**57 556**	**1 474 919**

Jätteiden määrät on saatu palveluntarjoajan raportointikanavan kautta.

307: Määräystenmukaisuus

307-1 Ympäristölakien ja -sääntöjen rikkominen

Ei todennettuja tapauksia vuonna 2021.

400: Sosiaaliset vaikutukset

401: Työsuhteet

401-1 Uuden palkatun henkilöstön kokonaismäärä ja henkilöstön vaihtuvuus

Vuosiraportti, sivut 21–27: Muu kuin taloudellinen kehitys

	alle 30 vuotiaat		30–50 vuotiaat		yli 50 vuotiaat		Yhteensä	
	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset	Miehet	Naiset
Uudet työntekijät	13	44	23	36	5	6	41	86
Vaihtuvuus (sisältää sekä työnantaja- että työntekijälähtöiset irtisanomiset)	104	264	303	460	317	301	724	1,025

Tiedot on saatu yhtiön henkilöstönhalliintajärjestelmästä.

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.

GRI-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - GRI 102 Yleinen sisältö
  - GRI 103 Johtamismalli
  - GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
  - GRI 300 Ympäristö
  - **GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset**

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

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, jonka jäseninä ovat kaikkien Finnairin yksiköiden työntekijöiden työterveys- ja työturvallisuusedustajat.

403-5 Työntekijöiden työterveys- ja -turvallisuuskoulutus

Työturvallisuuden peruskoulutus on pakollista kaikille työntekijöille e-learning -moduulina. Lisäksi työterveys ja -turvallisuus on osa kaikkea työhön liittyvää erityoskoulutusta, työtehtävästä riippuen.

403-9 Työtapaturmat

	Työtapaturmat	Työpaikkatapaturmataajuus*
Lentoyhtiön lentävä henkilökunta	13	10,8
Lentoyhtiön maahenkilökunta**	13	4,1
Aurinkomatkat Oy	0	0
Yhteensä	**26**	**5,6**

* 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 2021 luvut saattavat vielä tarkentua."

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.

GRI-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**

  GRI 102 Yleinen sisältö

  GRI 103 Johtamismalli

  GRI 200 Taloudelliset vaikutukset

  GRI 300 Ympäristö

  - **GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset**

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

404: Koulutus

404-1 Keskimääräiset koulutustunnit vuodessa työntekijää kohden

Vuosiraportti, sivut 21–27:
Muu kuin taloudellinen kehitys

	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	9 091	30 %	70 %	6	3	9	1 515	828	687
Matkustamohenkilökunta	42 853	89 %	11 %	18	18	19	2 352	2 099	253
Lentäjät	90 245	1 %	99 %	97	36	98	934	27	907
Muut työntekijät	14 065	30 %	70 %	10	8	12	1 394	542	852
Yhteensä	**156 254**	**29 %**	**71 %**	**25**	**16**	**34**	**6 195**	**3 496**	**2 699**

Koulutusluvut on ajettu Finnairin HR-tietojärjestelmästä.

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.

GRI-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

- **GRI-raportti**
  - GRI 102 Yleinen sisältö
  - GRI 103 Johtamismalli
  - GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
  - GRI 300 Ympäristö
  - **GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset**

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

405: Monimuotoisuus ja yhtäläiset mahdollisuudet

405-1 Hallintoelinten ja henkilöstön monimuotoisuus

Vuosiraportti, sivu 104 , Hallituksen monimuotoisuus
Vuosiraportti, sivut 21–27, Muu kuin taloudellinen kehitys

406: Syrjinnän kielto

Disclosure 406-1 Syrjintätapaukset ja korjaavat toimenpiteet

Vuonna 2021 Finnair Ethics Helpline -palvelun kautta, johon sekä sisäiset että ulkoiset sidosryhmät pääsevär raportoimaan, ei ilmoitettu yhtään poikkeaa, eikä yrityksessä ollut käynnissä yhtään merkittää tutkimusta syrjäytymisen osalta.

407: Järjestäytymis- ja työehtosopimusoikeudet

Disclosure 407-1 Toiminnot ja toimittajat, joiden kohdalla järjestäytymisvapaus ja kollektiivinen neuvotteluoikeus voivat olla uhattuna and collective bargaining may be at risk

Vuoden 2021 aikana arvioitiin, että Finnairin toiminta ei aiheuttanut riskiä työntekijöiden yhdistymisvapaudelle tai työehtosopimusneuvotteluille.

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. äissä tarkastuksissa emme ole havainneet lapsityövoiman käyttöä.
Käytämme joitain valmistusyrityksiä Aasian maissa, joissa paikallisia lakeja ei ehkä ole olemassa lasten oikeuksien suojaamiseksi, joten täyttä varmuutta toimitusketjun puhtaudesta ei voi taata.

Vuoden 2021 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 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.

GRI-raportti

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 2021. 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/it-en/bluewings/travel-experience/five-facts-about-the-risk-of-a-coronavirus-infection-during-your-flight-2248876)
416-2 Tuotteiden ja palvelujen terveys- ja turvallisuusvaikutuksiin liittyvät rikkomukset
Vuonna 2021 ei todennettuja tapauksia.

417: Markkinointi ja tuotemerkinnät
417-3 Markkinointiviestintään liittyvien säädösten ja periaatteiden rikkomukset
Vuonna 2021 ei todennettuja tapauksia.

418: Asiakkaiden yksityisyys
418-1 Valitukset asiakkaan yksityisyyden loukkauksista ja asiakastietojen menetyksistä
Vuonna 2021 ei todennettuja tapauksia.

419: Sosioekonominen määräystenmukaisuus
419-1 Lakien ja säännösten rikkomukset sosiaali- ja talousasioissa
Vuonna 2021 ei todennettuja tapauksia.

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -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 varmennus-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

GRI-raportti

GRI 102 Yleinen sisältö
GRI 103 Johtamismalli
GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
GRI 300 Ympäristö
GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

VERIFAVIA SARL ('VERIFAVIA') on Finnair Oyj:n pyynnöstä suorittanut rajoitetun varmuuden antaman riippumattoman tarkastuksen yhtiön scope 1, 2 ja valituilta osin scope 3 ympäristön tunnusluvuille kalenterivuodelle 2021 (1.1.2021 – 31.12.2021), kuten yhtiön vuosiraportin vastuullisuusliitteessä on raportoitu. Scope 2 päästöt oli laskettu käyttämällä sijaintiperusteisia ja markkinaperusteisia päästökertoimia, mutta raportointia varten oli käytetty vain markkinaperusteisia päästökerrointa. Scope 3 -päästöt koostuivat fossiilisten polttoaineiden kuljetuksista ja tuotannosta, uusiutuvien polttoaineiden kuljetuksista ja tuotannosta sekä liikematkoista.

Lukuun ottamatta kohtaa "*302: Energia*" ja vuotta 2021, kaikki muut Finnairin vuosikertomuksen vastuullisuusliitteen tiedot eivät ole varmennustoimeksiantomme alaisia, emmekä raportoi emmekä ota kantaa näihin tietoihin.

Finnairin strategia- ja liiketoiminnan kehitysosasto vastaa Finnairin vastuullisuusraportin laatimisesta ja esittämisestä, mukaan lukien raportoiduista vuosittaisista ympäristötiedoista ja siinä esitetyistä tiedoista. Olemme vastuussa varmennuslausunnon antamisesta raportissa esitetyistä vuosittaisista ympäristötiedoista. VERIFAVIA ei ota vastuuta kolmatta osapuolta kohtaan tämän varmennuslausuman perusteella tehdyistä päätöksistä, olipa kyseessä sitten sijoitus tai jokin muu päätös.

Kriteerit

Suoritimme riippumattoman tarkastuksen seuraavien tarkastuskriteerien perusteella:

- SO 14065:2013 – Greenhouse gases – requirements for greenhouse gas validation and verification bodies for use in accreditation or other forms of recognition
- ISO 14064-3:2019 – Greenhouse Gases – Specification with guidance for the validation and verification of greenhouse gas emissions and removals
- Chapter 10 of the Greenhouse Gas Protocol – "A Corporate Accounting and Reporting Standard" (Revised Edition)

Vastuut

Finnair vastaa ympäristövastuutietojensa laatimisesta ja raportoinnista, kaikista niistä tiedoista ja arvioinneista, jotka tukevat tätä raportoitua dataa, yhtiön ympäristötietoihin liittyvien tavoitteiden määrittämisestä ja johtamisesta sekä asianmukaisen suoritusjohtamisjärjestelmän ja raportoidun tiedon sisäisen valvonnan järjestelmän perustamisesta ja ylläpidosta.

Todentamissopimuksen mukaisesti meidän vastuullamme on muodostaa tutkimuksen perusteella riippumaton mielipide Finnairin vuosiraportin vastuullisuusliitteessä esitetyistä tiedoista sekä raportoida siitä Finnairille. Raportoimme myös, jos meidän mielestämme:

- ympäristötietoihin liittyy tai voi liittyä virheellisiä tietoja (puutteita, vääriä esityksiä tai virheitä) tai vaatimustenvastaisuuksia; tai
- varmentajaryhmä/varmentaja ei ole saanut kaikkia tietoja ja selityksiä, joita se tarvitsee suorittaessaan sen tutkimusta; tai
- yhtiön suorituskykyä voidaan parantaa ympäristötietojen seurannassa ja raportoinnissa.

Teimme tarkastuksemme edellä lueteltujen todentamiskriteeriasiakirjojen perusteella. Tähän sisältyi virtuaalinen käynti 10.12.2021, jossa haastateltiin vastuussa olevaa henkilöstöä, jotta saisimme kohtuullisen varmuuden siitä, että tietoihin liittyvät määrät ja ilmoitukset on laadittu sillä asianmukaisuudella, johdonmukaisuudella, läpinäkyvyydellä ja tarkkuudella, että ne täyttävät GHG Protokollan vaatimukset. Tähän sisältyi tarvittaessa myös Finnairin tietojen laadinnassa tekemien arvioiden ja harkinnan arvioiminen sekä vastuullisuusliitteessä esitettyjen tietojen yleisen riittävyyden arviointi.

Riippumattoman varmentajan varmennus-raportti

Raportointiperiaatteet

Global Compact; Communication on Progress (GoP) -raportti

GRI-raportti

- GRI 102 Yleinen sisältö
- GRI 103 Johtamismalli
- GRI 200 Taloudelliset vaikutukset
- GRI 300 Ympäristö
- GRI 400 Sosiaaliset vaikutukset

Riippumattoman varmentajan varmennusraportti

Riippumaton lausunto

Vahvistamme, että VERIFAVIA ja varmennustiimi ovat Finnairista riippumattomia, eivätkä ole auttaneet millään tavalla hiilijalanjälkiraportin laatimisessa tai Finnairin vuosiraportin vastuullisuusliitteeseen sisältyvän tekstin tai tiedon valmisteluussa, lukuun ottamatta tätä tarkastuslausumaa.

Johtopäätös

Tarkastimme Finnairin vuosiraportin vastuullisuusliitteessä raportoimat ja esittämät hiilijalanjäljen tiedot, kuten yllä on esitetty. Rajoitetun varmuuden laajuudessa tehdyn tarkastustyön perusteella voimme todeta, että nämä tiedot ovat todenmukaisia, eivätkä sisällä merkittäviä virheellisiä väitteitä tai olennaisia poikkeamia.

Paris, 09 February 2022

Nicolas DUCHÊNE, COO & VP Technical, VERIFAVIA SARL

Mathias GROSSMANN, Aviation & Airports Director, VERIFAVIA SARL

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/