FINNAIR

Vuosikertomus 2024

Sisältö

3 Toimitusjohtajan katsaus

5 Hallituksen toimintakertomus
6 Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
8 Taloudellinen kehitys vuonna 2024
13 Rahoitusasema ja investoinnit
17 Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
18 Laivasto
19 Strategian toteutus
24 Muutokset yhtiön johdossa
25 Osakkeet ja osakkeenomistajat
29 Riskienhallinta
31 Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
34 Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
36 Tulevaisuuden näkymät
37 Vaihtoehtoiset tunnusluvut
39 Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
41 Muut tunnusluvut

43 Kestävyysraportti
44 Yleiset tiedot
74 Ympäristötiedot
110 Yhteiskunnalliset tiedot
147 Hallintotapatiedot

152 Tilinpäätös
154 Konsernin tuloslaskelma
154 Konsernin laaja tuloslaskelma
155 Konsernin tase
156 Konsernin rahavirtalaskelma
157 Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
158 Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
160 1. Liiketulos
169 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
174 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
186 4. Konsolidointi
187 5. Muut liitetiedot
190 6. Emoyhtiön tilinpäätös
201 Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
202 Tilintarkastuskertomus

207 Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä
208 Säädösympäristö
209 Hallintoelimet
212 Hallitus
217 Tarkastusvaliokunta
218 Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
219 Yhtiön johtaminen
224 Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
226 Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

231 Palkitsemisraportti
232 Johdanto
233 Palkitsemisen kehitys vuosina 2020–2024
235 Hallitukselle vuonna 2024 maksetut palkkiot
236 Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2024 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2024 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

239 Taloudellinen vastuu

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

Katsaus vuoteen 2024

Vuoden 2024 aikana jatkoimme Finnairin strategian toteuttamista tiukasti kilpaillulla markkinalla. Matkustuskysyntä ja lentolippujen keskimääräiset hinnat laskivat ennätysvahvan vuoden 2023 jälkeen, ja kapasiteetti markkinoilla kasvoi.

Kuljetimme vuoden aikana 11,7 miljoonaa matkustajaa, noin 6 prosenttia enemmän kuin edellisvuonna. Liikevaihtomme kasvoi 2 prosenttia pääasiassa korkeamman lisämyynnin myötä. Vertailukelpoinen liiketuloksemme laski 18 prosenttia vahvasta vertailuvuodesta, koska toiminnalliset kulut kasvoivat liikevaihtoa enemmän pääasiassa suuremman kapasiteetin vuoksi. Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä laski 3,6 prosenttia lentolippujen hintojen ja matkustuskysynnän laskiessa edellisvuodesta.

Operatiivinen kassavirtamme oli vahva, ja toteutimme vuoden aikana järjestelmällisesti taseen vahvistumista edistäviä toimenpiteitä. Positiivisen tuloksen ja vahvistuneen taloudellisen aseman ansiosta meillä on mahdollisuus pitkän tauon jälkeen huomioida osakkeenomistajiamme hallituksen ehdottamalla 0,11 euron pääomanpalautuksella osaketta kohden.

Kapasiteettimme tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna ja koneiden ulosvuokraukset huomioiden kasvoi vuoden aikana 6,8 % eli ennustettamme vähemmän, mihin vaikuttivat muun muassa työtaistelutoimet alku- ja loppuvuonna sekä koneiden huoltotarpeet. Vastaanotimme vuoden lopulla kahdeksannentoista Airbus A350 -laajarunkokoneen, joka aloitti välittömästi operoinnin kaukolennoillamme ja tukee liiketoimintamme kasvua. Kaksi Airbus A330 -koneistamme on vuokrattuna **one**world-kumppanillemme Qantasille.

Lensimme vuoden aikana onnistuneesti tasapainotettua reittiverkostoa. Yhdellätoista

"Viimeistelemme parhaillaan strategiapäivitystä, jossa keskitymme asiakastarpeiden syvällisempään ymmärtämiseen ja Finnairin kilpailukyvyn vahvistamiseen."

Aasian-reitillämme pidämme edelleen vahvaa jalansijaa keskeisillä Aasian-markkinoilla. Samalla Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-liikenteen rooli liiketoiminnassamme on kasvanut. Lisäsimme lentoja esimerkiksi Suomen Lappiin, Kanariansaarille, Pohjois-Norjaan ja Lontooseen, avasimme uudelleen Japanin Nagoyan-reittimme, ja lisäsimme viikkovuoroja Dallasiin.

Koko vuoden asiakastyytyväisyys nettosuositteluindeksillä mitattuna oli 37. Saimme päätökseen kaukolentokoneidemme matkustamouudistuksen, ja uusi premium economy -matkustusluokka, kokonaan uusittu businessluokka ja päivitetty economyluokka ovat nyt saatavilla kaikilla kaukoreiteillämme. Heinäkuussa avasimme uudet, laajemmat lounge-tilat kotikenttämme Helsinki-Vantaan Schengen-alueella. Kanta-asiakasohjelmamme Finnair Plus siirtyi uuteen aikakauteen maaliskuussa, kun otimme käyttöön Avios-kanta-asiakasvaluutan ja ohjelma muuttui ostosummaan perustuvaksi. Vuoden viimeisellä neljänneksellä asiakastyytyväisyyttä heikensivät jossain määrin lentäjien työtaistelutoimet ja muut liikenteen häiriötilanteet. Investoimme häiriötilanteiden tehokkaaseen hoitamiseen, jotta voimme minimoida niiden vaikutukset ja tarjota asiakkaille laadukasta ja nopeaa palvelua myös poikkeustilanteissa. Asiakkaiden tarpeiden syvällisempi ymmärtäminen ja niiden täyttäminen ovat keskeisessä roolissa Finnairin tarjonnan ja asiakaspalvelun kehitystyössä, ja tähän aiomme erityisesti panostaa tulevalla strategiakaudella.

Lokakuussa asetimme tieteeseen perustuvan päästövähennystavoitteen, jonka Science Based Targets Initiative (SBTi) validoi. Tavoitteemme on vähentää lentotoimintamme päästöintensiteettiä (CO_2e/RTK) 34,5 prosentilla vuoteen 2033 mennessä vuoden 2023 tasosta. Keskitymme omien päästöjemme vähentämiseen, ja keinomme tavoitteen saavuttamiseksi koostuvat investoinneista uusiutuvaan lentopolttoaineeseen yli lainsäädännön vaatiman määrän, operatiivisen tehokkuuden parantamisesta, verkoston optimoinnista sekä investoinneista lentokonekaluston uusimiseen. Uusiutuvan lentopolttoaineen käytön lisääminen muodostaa yli puolet tavoittelemastamme CO_2e-päästövähennyksestä, ja sen saatavuuden ja hinnan kehitys on ratkaisevan tärkeää niin Finnairin kuin muidenkin lentoyhtiöiden ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Lentoliikenteen ympäristövaikutusten vähentämisen kustannukset kasvavat merkittävästi sääntelytoimien, kuten uusiutuvan lentopolttoaineen käyttövelvoitteen noston ja ilmaisista päästöoikeuksista luopumisen myötä. Pyrimme kattamaan kasvavat kulut kannattavalla lentämisellä ja esimerkiksi optimoimalla lisämyyntiä.

Finnairin henkilöstö on keskeisessä roolissa yhtiön strategian toteuttamisessa ja asiakaskokemuksen luomisessa. Otimme loppuvuodesta käyttöön uuden työkalun henkilöstön kuuntelemiseen. Vahva turvallisuuskulttuuri, työyhteisön tuki, työn merkityksellisyys, yhdenvertaisuus ja yhteisiin eettisiin periaatteisiin sitoutuminen nousivat vahvuuksiksi henkilöstökyselyssä. Kehitysalueiksi henkilöstö nosti palkitsemisen, työhyvinvoinnin sekä arvostuksen kokemuksen. Panostimme vuoden aikana henkilöstön ammatillisen osaamisen kehittämiseen ja esihenkilötyöhön sekä otimme käyttöön uusia henkilöstöetuja. Jatkamme edelleen henkilöstökokemuksen kehittämistä ja yhtenäisen Finnair-hengen rakentamista osana yhtiön strategiaa.

Katse tulevaisuudessa viimeistelemme parhaillaan strategiapäivitystä, jossa keskitymme asiakastarpeiden syvällisempään ymmärtämiseen ja Finnairin kilpailukyvyn vahvistamiseen. Toiminnan jatkuva parantaminen ja kustannustehokkuudesta huolehtiminen ovat olennaisen tärkeitä tekijöitä kilpailukykymme kehittämisessä tiukasti kilpaillulla markkinalla. Panostamme asiakaskokemukseen ja toimintamme kehittämiseen varmistaaksemme, että asemamme turvallisena ja laadukkaana lentoyhtiönä ja asiakkaidemme luotettuna kumppanina säilyy ja vahvistuu. Osana strategiapäivitystä olemme myös valmistelemassa kapearunkokalustomme osittaista uudistamista.

Haluan kiittää lämpimästi niin asiakkaitamme kuin osakkeenomistajiamme luottamuksesta Finnairiin. Lämmin kiitos myös kaikille finnairilaisille sitoutuneesta työstä asiakkaiden palvelemiseksi ja sujuvien ja turvallisten lentojen varmistamiseksi.

Turkka Kuusisto,
toimitusjohtaja

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
- Yleiset tiedot
- Ympäristötiedot
- Yhteiskunnalliset tiedot
- Hallintotapatiedot

Hallituksen toimintakertomus

- Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
- Taloudellinen kehitys vuonna 2024
- Rahoitusasema ja investoinnit
- Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
- Laivasto
- Strategian toteutus
- Muutokset yhtiön johdossa
- Osakkeet ja osakkeenomistajat
- Riskienhallinta
- Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
- Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
- Tulevaisuuden näkymät
- Vaihtoehtoiset tunnusluvut
- Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
- Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
- Yleiset tiedot
- Ympäristötiedot
- Yhteiskunnalliset tiedot
- Hallintotapatiedot

HALLITUKSEN TOIMINTAKERTOMUS

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö

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

Yhtiöllä on käytössään Finnair Plus -kanta-asiakasohjelma, joka kannustaa asiakkaita sitoutumaan yhtiöön ja tuottaa arvokasta asiakastietoa. Se on yli 5 miljoonalla jäsenellään yksi Suomen suurimmista. Jäsenmäärä kasvoi 8 prosenttia vuoden 2024 aikana. Ohjelmassa on tällä hetkellä noin 100 yhteistyökumppania. Keväällä 2024 Finnairin kanta-asiakasohjelma siirtyi uuteen aikakauteen kanta-asiakasvaluutan vaihtuessa Aviosiin, joka on usean kumppanilentoyhtiön käyttämä kanta-asiakkaiden yhteisvaluutta. Avioksen myötä Finnairin kanta-asiakkailla on entistä laajemmat mahdollisuudet hyödyntää ohjelmassa keräämiään etuja.

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

Lue lisää Finnairin verkkosivuilta.

Lentoliikenteeseen vaikuttavia ulkoisia tekijöitä

Muutokset kuluttajien mieltymyksissä, mielikuvissa, ostotottumuksissa ja demografiassa

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

- Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
- Taloudellinen kehitys vuonna 2024
- Rahoitusasema ja investoinnit
- Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
- Laivasto
- Strategian toteutus
- Muutokset yhtiön johdossa
- Osakkeet ja osakkeenomistajat
- Riskienhallinta
- Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
- Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
- Tulevaisuuden näkymät
- Vaihtoehtoiset tunnusluvut
- Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
- Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
- Yleiset tiedot
- Ympäristötiedot
- Yhteiskunnalliset tiedot
- Hallintotapatiedot

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

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

Toimintaympäristö vuonna 2024

Vuonna 2024 lentoliikennemarkkina normalisoitui pandemiaa seuranneen poikkeuksellisen kasvun jälkeen. Kysynnän tasaantuessa ja kapasiteetin kasvaessa lentolippujen keskihinnat laskivat ennätyskorkealta tasolta. Epävarma talousnäkymä Suomessa yhdistettynä odotettua heikompaan kysynnän kehitykseen Aasiassa heikensi Finnairin tuloksentekokykyä sen päämarkkinoilla. Vuoden loppua kohden kysyntäympäristö osoitti paranemisen merkkejä.

Venäjän ilmatilan sulkeminen EU-lentoyhtiöiltä vuonna 2022 vaikutti merkittävästi Finnairin Aasian-reitteihin ja johti jopa 40 prosenttia pidempiin lentomatkoihin. Yhtiö on jatkanut lentämistä useimpiin Aasian-kohteisiinsa mutta on rajoittanut lentoja erityisesti Kiinaan. Kilpailu kiinalaisia lentoyhtiöitä vastaan on koventunut Aasian-reiteillä, sillä kyseisten yhtiöiden kyky hyödyntää Venäjän ilmatilaa antaa niille kilpailuetua. Lisäksi Euroopan ja Kiinan välisen lentoliikenteen kysyntä ei ole vielä elpynyt.

Reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna kasvoi 9,2 prosenttia (10,4) Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välillä, 18,7 prosenttia (95,2) Finnairin Aasian- ja Euroopan-kohteiden välillä ja 0,8 prosenttia (17,4) Finnairin Pohjois-Amerikan- ja Euroopan-kohteiden välillä. Työtaistelutoimet Suomessa vaikuttivat Finnairin toimintaan ja johtivat noin 550 lennon peruuntumiseen ensimmäisellä vuosineljänneksellä ja yli 500 lennon peruuntumiseen viimeisellä vuosineljänneksellä.

Aurinkomatkojen matkapakettien kysyntä kasvoi poikkeuksellisen vahvasta vertailuvuodesta kysyntäympäristön heikkenemisestä huolimatta. Inflaation ja kuluttajien epävarmuuden kasvun vaikutukset alkoivat näkyä erityisesti vuoden loppua kohti ja johtivat kovempaan hintakilpailuun. Suomen lämmin ja aurinkoinen sää ja Välimeren-kohteiden helteinen kesä heikensivät kysyntää kesäkaudella, mikä näkyi kasvaneena edullisempien äkkilähtöjen myyntinä. Talvikauden kapasiteettia lisättiin suosittuihin kohteisiin, kuten Thaimaahan, Madeiralle ja Kanariansaarille. Kaupunkilomien kysynnän kasvu tasoittui edellisvuosien vahvan kasvun jälkeen. Globaalisti kasvanut suosittujen matkakohteiden kysyntä nosti hotellien hintoja ja heikensi niiden saatavuutta. Lähi-idän kriisillä ei ole ollut merkittävää vaikutusta matkapakettien kysyntään. Aurinkomatkat jatkoi panostamista asiakaskokemukseen, minkä myötä painotettu nettosuositteluindeksi kasvoi 64:een (60). Kuluttajat arvioivat Aurinkomatkat asiakaskokemukseltaan parhaaksi yritykseksi Asiakkuusmarkkinointiliiton Asiakkuusindeksi 2024 -tutkimuksessa. Suomen matkailualan liitto ry SMAL:n koostaman vuosittaisen matkapakettitilaston mukaan Aurinkomatkojen markkinaosuus lentäen ulkomaille tehtyjen matkapakettien kokonaismatkustajamäärästä oli matkanjärjestäjistä suurin, 33,1 prosenttia (34,9).

Rahtiliiketoimintaa painoivat alkuvuonna kasvava tarjonta ja heikentynyt kysyntä. Vuoden edetessä kysyntä alkoi tasaantua, mikä vaikutti positiivisesti markkinahintoihin. Punaisenmeren tilanne aiheutti toimitusketjujen häiriöitä, jotka lisäsivät lentorahdin kysyntää erityisesti Aasiassa. Merirahtikuljetusten viivästykset tukivat lentorahdin tuottojen kasvua.

Euron jälkeen merkittävin Finnairin kuluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Se heikkeni euroon nähden 0,1 prosenttia. Lentopetrolin sekä dollarihinta että eurohinta olivat keskimäärin 10,0 prosenttia alhaisempia kuin edellisvuonna. Finnairin suojauspolitiikan vuoksi polttoaineen markkinahinnan ja valuuttakurssien muutokset eivät kuitenkaan näy suoraan yhtiön tuloksessa, sillä yhtiö suojaa polttoainehankintojaan ja keskeisiä valuuttamääräisiä eriään.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
- Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Taloudellinen kehitys vuonna 2024

Liikevaihto

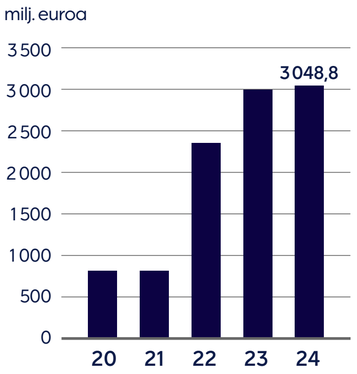
Finnairin kokonaisliikevaihto kasvoi 2,0 prosenttia edellisvuoteen nähden pääasiassa korkeamman lisämyynnin myötä.

Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK) laski 3,6 prosenttia ja oli 7,97 senttiä (8,27). Laskun taustalla olivat alemmat lippuhinnat, matalampi matkustajakäyttöaste ja normalisoitunut käyttämättömien lippujen tuloutus.

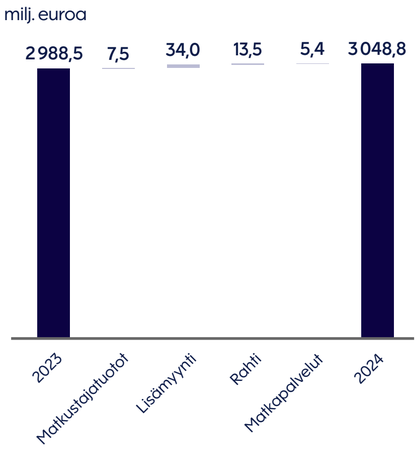
Liikevaihto tuotteittain

Milj. euroa	2024	2023	Muutos, %
Matkustajatuotot	2 419,0	2 411,6	0,3
Lisämyynti	181,8	147,8	23,0
Rahti	205,5	192,0	7,0
Matkapalvelut	242,4	237,1	2,3
Yhteensä	**3 048,8**	**2 988,5**	**2,0**

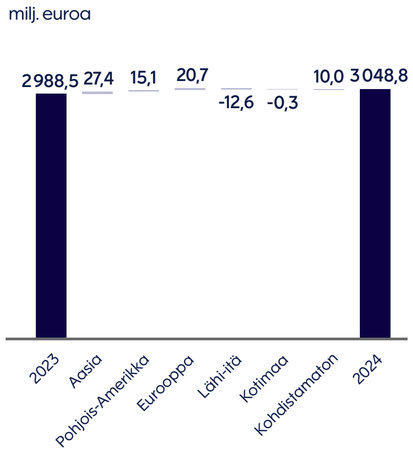
Liikevaihto



Liikevaihdon kehitys tuotteittain



Liikevaihdon kehitys liikennealueittain



Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
- Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

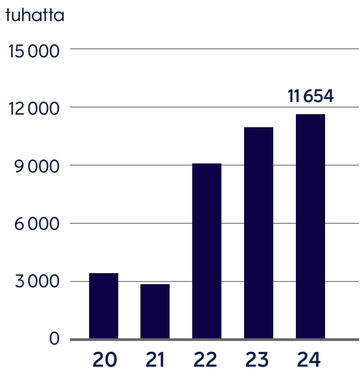
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Matkustajatuotot

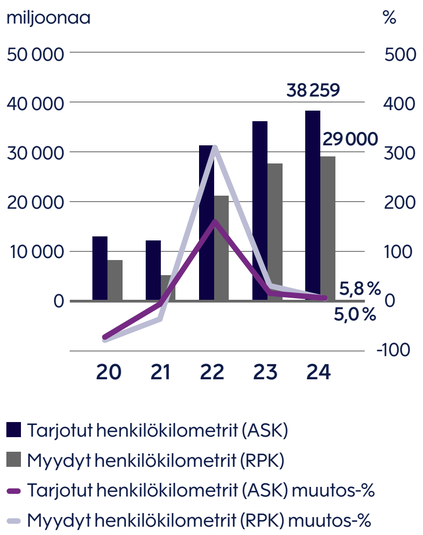
Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna kasvoivat 0,3 prosenttia samalla, kun matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 5,8 prosenttia. Kapasiteetti kasvoi osittain siksi, että British Airwaysille ulosvuokratut kapearunkokoneet olivat huhtikuusta 2024 alkaen omassa, tehokkaammassa käytössä niiden ulosvuokrauksen päätyttyä maaliskuussa. Lisäkapasiteetti allokoitiin Euroopan- ja kotimaanliikenteeseen. Tarjotut henkilökilometrit huomioiden koneiden ulosvuokraukset miehistöineen kasvoivat 6,8 prosenttia vuoden 2023 viimeisellä neljänneksellä alkaneen Qantas-yhteistyön myötä. Kasvu oli ennakoitua maltillisempaa operatiivisista syistä ja työtaisteluista johtuen. Matkustajamäärä kasvoi 6,1 prosenttia ollen 11 654 500 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna kasvoi 5,0 prosenttia, mutta matkustajakäyttöaste (PLF) laski 0,6 prosenttiyksikköä 75,8 prosenttiin.

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

Matkustajamäärä



Tarjotut henkilökilometrit (ASK) ja myydyt henkilökilometrit (RPK)



Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain

	Matkustajatuotot		ASK		RPK		PLF	
Liikennealue	2024 Milj. euroa	2023 Milj. euroa	2024 Milj. km	2023 Milj. km	2024 Milj. km	2023 Milj. km	%	Muutos %-yks.
Aasia	775,1	763,2	13 506,9	12 752,0	10 450,5	9 755,9	77,4	0,9
Pohjois-Amerikka	225,4	214,9	3 958,1	4 162,9	3 107,4	3 019,7	78,5	6,0
Eurooppa	1 050,0	1 045,3	16 268,7	14 760,0	12 234,8	11 618,9	75,2	- 3,5
Lähi-itä	196,1	206,3	2 944,7	3 054,4	2 134,5	2 211,9	72,5	0,1
Kotimaa	171,0	172,7	1 580,9	1 425,3	1 073,0	1 019,8	67,9	- 3,7
Reiteille kohdistumaton	1,4	9,3						
Yhteensä	**2 419,0**	**2 411,6**	**38 259,3**	**36 154,5**	**29 000,2**	**27 626,4**	**75,8**	**- 0,6**

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Aasian-liikenteessä kapasiteetti kasvoi 5,9 prosenttia johtuen kapasiteetin lisäyksestä Japaniin. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 7,1 prosenttia, minkä myötä matkustajakäyttöaste nousi 0,9 prosenttiyksikköä 77,4 prosenttiin.

Pohjois-Amerikan-liikenteen kapasiteetti laski 4,9 prosenttia, koska useaan Yhdysvaltain-kohteeseen vähennettiin vuoroja. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 2,9 prosenttia. Näin ollen matkustajakäyttöaste nousi 6,0 prosenttiyksikköä 78,5 prosenttiin.

Euroopan-liikenteen kapasiteetti kasvoi 10,2 prosenttia, koska suurin osa kapearunkokoneiden lisäkapasiteetista allokoitiin Eurooppaan. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat vain 5,3 prosenttia, joten matkustajakäyttöaste laski 3,5 prosenttiyksikköä 75,2 prosenttiin.

Lähi-idän-liikenteen kapasiteetti laski 3,6 prosenttia pääasiassa väliaikaisesti keskeytettyjen Israelin-lentojen takia. Henkilökilometrit laskivat 3,5 prosenttia, minkä myötä matkustajakäyttöaste nousi 0,1 prosenttiyksikköä 72,5 prosenttiin.

Kotimaanliikenteen kapasiteetti kasvoi 10,9 prosenttia, mikä johtui kapearunkokoneiden lisääntyneestä kapasiteetista, joka allokoitiin pohjoisen liikenteeseen. Myydyt henkilökilometrit kasvoivat 5,2 prosenttia. Näin ollen matkustajakäyttöaste laski 3,7 prosenttiyksikköä 67,9 prosenttiin.

Lisämyynti

Lisämyynti kasvoi 23,0 prosenttia 181,8 miljoonaan euroon (147,8), ja matkustajakohtainen lisämyynti kasvoi 15,9 prosenttia 15,60 euroon (13,46). Positiivinen muutos selittyy pääasiassa kesäkuussa 2023 esitellyillä lippu-uudistuksilla, jotka lisäsivät asiakkaan valinnanvapautta ja kasvattivat lisämyyntiä. Istumapaikkojen ennakkovaraukset, lisämatkatavarat ja Avios-pisteliitännäinen myynti olivat suurimmat lisämyyntierät.

Rahti

Myydyt rahtitonnikilometrit kasvoivat 6,6 prosenttia ja kokonaisrahti- ja postitonnit 8,6 prosenttia. Rahtiliikevaihto kasvoi 7,0 prosenttia volyymikasvun myötä. On huomattava, että Finnair raportoi operoimiensa Qatar Airways -yhteistyölentojen rahtiliikenneluvut, mutta lennoista saatavat tuotot raportoidaan kokonaisuudessaan osana matkustajatuottoja.

Matkapalvelut

Matkapalveluiden taloudellista kehitystä tukivat korkeammat volyymit mutta rasittivat inflaatio, heikentynyt kuluttajaluottamus ja hotellien rajoitettu saatavuus. Matkustajamäärä kasvoi 1,0 prosenttia, ja kiintiötuotannon täyttöaste oli 93,4 prosenttia. Liikevaihto kasvoi 2,3 prosenttia 242,4 miljoonaan euroon (237,1).

Liiketoiminnan muut tuotot

Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat 9,4 prosenttia 128,0 miljoonaan euroon (117,0). Tuotot kasvoivat Qantasille operoitavien, vuoden 2023 viimeisellä neljänneksellä aloitettujen wet lease out -lentojen seurauksena.

Vertailukelpoisen liiketuloksen toiminnalliset kulut

Finnairin vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut kasvoivat 3,6 prosenttia pääasiassa kasvaneen kapasiteetin vuoksi. Myös Aasian-liikenteen kasvaneella kapasiteetilla oli kuluja lisäävä vaikutus, koska vuonna 2022 sulkeutunut Venäjän ilmatila on pidentänyt Aasian-lentoja jopa 40 prosentilla. Finnair jatkoi toimiaan kustannustehokkuuden parantamiseksi vuoden aikana.

Yksikkökustannus tarjotuilla henkilökilometreillä (CASK) laski 2,4 prosenttia ja oli 7,57 senttiä (7,76). Polttoainekustannukset pois lukien yksikkökustannus laski 0,6 prosenttia ja oli 5,24 senttiä (5,27). Lasku johtui kasvaneesta kapasiteetista, alemmasta polttoainehinnasta[1] sekä saavutetuista kustannussäästöistä.

[1] *Polttoaineen hinnan vaikutus valuutan ja suojausten vaikutukset mukaan lukien.*

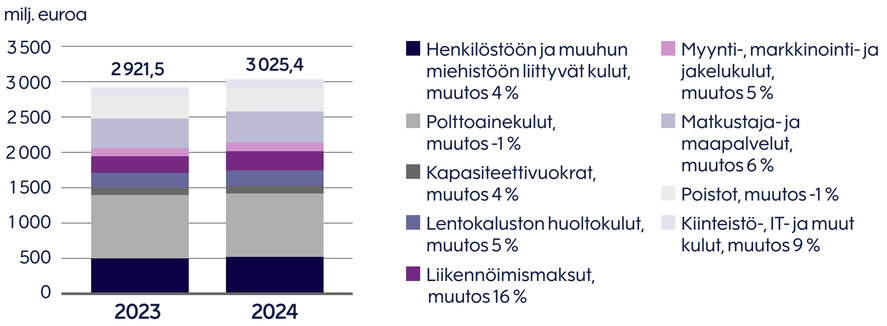
Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
- Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Vertailukelpoisen liiketuloksen toiminnalliset kulut

Milj. euroa	2024	2023	Muutos, %
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	518,6	498,1	4,1
Polttoainekulut	893,0	899,6	-0,7
Kapasiteettivuokrat	111,7	107,2	4,2
Lentokaluston huoltokulut	216,9	207,2	4,7
Liikennöimismaksut	270,6	233,8	15,7
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	123,0	117,1	5,1
Matkustaja- ja maapalvelut	440,3	414,1	6,3
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	121,7	111,9	8,8
Poistot ja arvonalentumiset	329,5	332,6	-0,9
Total	**3 025,4**	**2 921,5**	**3,6**

Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut



Vertailukelpoiseen liiketulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut ilman polttoainetta kasvoivat 5,5 prosenttia.

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, laskivat 0,7 prosenttia alemman polttoaineen hinnan ansiosta kapasiteetin kasvusta huolimatta. Kapasiteettiin suhteutettu polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikkeni 1,5 prosenttia. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus / myydyt tonnikilometrit (RTK)) heikkeni 1,9 prosenttia matalamman matkustajakäyttöasteen takia.

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut, lentokaluston huoltokulut, myynti-, markkinointi- ja jakelukulut sekä matkustaja- ja maapalvelukulut kasvoivat lisääntyneen kapasiteetin ja matkustajamäärän myötä.

Liikennöimismaksut kasvoivat kapasiteettia enemmän korkeampien navigointi- ja laskeutumishintojen myötä. Katsauskaudella allokoitiin myös eräitä kuluja matkustaja- ja maapalveluista liikennöintimaksuihin, mikä vaikuttaa näiden kuluerien vertailukelpoisuuteen edellisvuoteen verrattuna.

Avainluvut – Liikevaihto ja kannattavuus

		2024	2023	2022	2021	2020
Liikevaihto	milj. euroa	3 048,8	2 988,5	2 356,6	838,4	829,2
muutos edelliseen vuoteen	%	2,0	26,8	181,1	1,1	-73,2
Vertailukelpoinen liiketulos	milj. euroa	151,4	184,0	-163,9	-468,9	-595,3
Vertailukelpoinen liiketulos liikevaihdosta	%	5,0	6,2	-7,0	-55,9	-71,8
Liiketulos	milj. euroa	114,2	191,4	-200,6	-454,4	-464,5
Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta	%	15,8	17,3	6,5	-17,8	-30,3
Laimentamaton osakekohtainen tulos (EPS)[1]	euroa	0,18	2,25	-6,03	-5,74	-8,63
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK)	senttiä/ ASK	7,97	8,27	7,53	6,93	6,41
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield)	senttiä/ RPK	8,34	8,73	8,09	8,13	6,48
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK)	senttiä/ ASK	7,57	7,76	8,05	10,81	11,01
CASK ilman polttoainetta	senttiä/ ASK	5,24	5,27	5,38	9,06	9,21

[1] Yhtiö toteutti marraskuussa 2023 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi osakemäärään perustuvia tunnuslukuja on vuosien 2020–2022 osalta oikaistu. Yhtiö toteutti maaliskuussa 2024 yhtiön osakkeiden yhdistämisen eli osakkeiden lukumäärän vähentämisen, jonka jälkeen sata yhtiön vanhaa osaketta vastaa yhtä yhtiön uutta osaketta.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Kapasiteettivuokrat, sisältäen ostoliikenteen Norralta ja konevuokraukset (wet lease in), kasvoivat kapasiteetin kasvun ja hintojen nousun myötä. Kiinteistö-, IT- ja muut kulut kasvoivat pääasiassa korkeampien IT-kulujen ja valuuttakurssimuutosten takia.

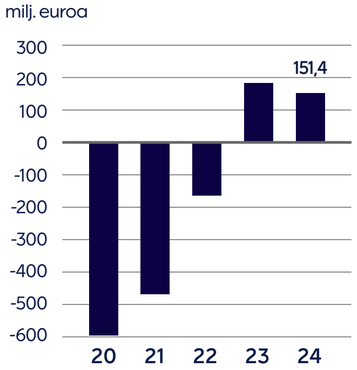
Tulos

Sekä vertailukelpoinen käyttökate (EBITDA) että vertailukelpoinen liiketulos heikkenivät vahvasta vertailukaudesta, koska toiminnalliset kulut kasvoivat liikevaihtoa enemmän pääasiassa suuremman kapasiteetin vuoksi.

Liiketulos laski johtuen pääasiassa etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvistä muutoksista, jotka olivat yhteensä -40,2 miljoonaa euroa (0,0). Nämä muutokset koskivat pääasiassa Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaista palautusta korkeimman hallinto-oikeuden antaman ennakkopäätöksen perusteella. Vuonna 2020 Finnair oli vastaavasti kirjannut Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin poistoon liittyvän 133 miljoonan euron positiivisen kertaerän. Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat yhteensä -6,1 miljoonaa euroa (7,1). Finnair teki 0,7 miljoonan euron (13,7) alaskirjauksen, joka liittyi lentokenttäalueella sijaitsevan lentokoneiden huoltohallin ja sen maa-alueen vuokrasopimuksiin. Muiden vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien eli suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutosten, myyntivoittojen tai -tappioiden ja uudelleenjärjestelykulujen arvo oli yhteensä 9,8 miljoonaa euroa (14,0), ja ne liittyivät pääasiassa aiemmin vuokrattujen yhden A350- ja yhden A321-lentokoneen hankinnoista syntyneeseen positiiviseen tulosvaikutukseen.

Nettorahoituskulut laskivat muun muassa lainojen takaisinmaksujen ja aiemmin vuokrattujen lentokoneiden oston myötä pienentyneiden rahoituskulujen ansiosta. Vertailuvuoden tuloveroihin sisältyi yhteensä 117 miljoonaa euroa aiemmin alaskirjattujen, vuosien 2020 ja 2021 verotappioihin liittyvien laskennallisten verosaamisten takaisinkirjauksia sekä 28 miljoonaa euroa vuoden 2022 verotappioihin liittyviä laskennallisia verosaamisia. Kauden tulos oli positiivinen voitollisten toisen ja kolmannen vuosineljänneksen ansiosta.

Vertailukelpoinen liiketulos



Tulos

Milj. euroa	2024	2023	Muutos, %
Vertailukelpoinen käyttökate	**480,9**	**516,5**	**-6,9**
Poistot ja arvonalentumiset	-329,5	-332,6	0,9
Vertailukelpoinen liiketulos	**151,4**	**184,0**	**-17,7**
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	-37,2	7,5	<-200
Liiketulos	**114,2**	**191,4**	**-40,3**
Rahoitustuotot	44,9	56,2	-20,1
Rahoituskulut	-107,2	-142,2	24,6
Kurssivoitot ja -tappiot	-5,8	13,7	-142,3
Tulos ennen veroja	**46,1**	**119,1**	**-61,3**
Tuloverot	-9,1	135,2	-106,8
Kauden tulos	**37,0**	**254,3**	**-85,5**

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
• Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

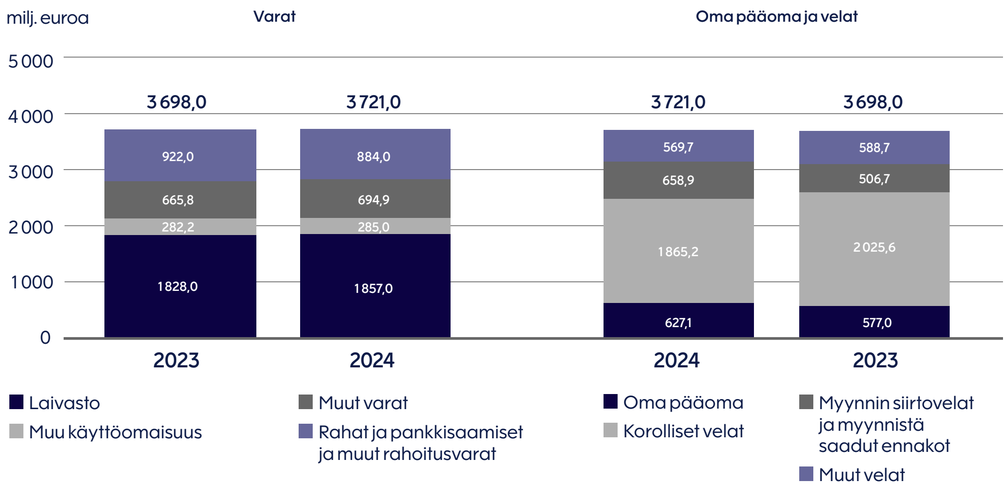
Rahoitusasema ja investoinnit

Tase

Konsernin taseen loppusumma oli joulukuun lopussa 3 721,0 miljoonaa euroa (3 698,0). Laivaston tasearvo kasvoi 167,8 miljoonaa euroa 1 220,8 miljoonaan euroon (1 053,0) joulukuussa vastaanotetun uuden A350-lentokoneen sekä aiemmin vuokrattujen yhden A350- ja yhden A321-lentokoneen ostojen myötä. Käyttöoikeuslaivaston arvo laski poistojen ja vuokrattujen lentokoneiden ostojen myötä 138,8 miljoonaa euroa 636,2 miljoonaan euroon (775,0).

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 10,7 miljoonaa euroa 165,1 miljoonaan euroon (154,4). Netotetut laskennalliset verosaamiset laskivat 221,7 miljoonaan euroon (234,0). Eläkesaamiset laskivat 95,0 miljoonaan euroon (128,0) Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaisen palautuksen myötä.

Tase



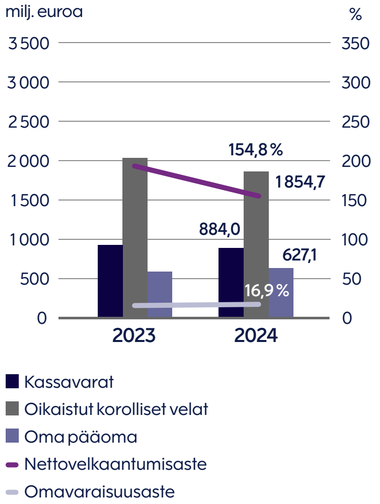
Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
• Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Eläkevelvoitteet laskivat hieman 0,6 miljoonaan euroon (0,8).

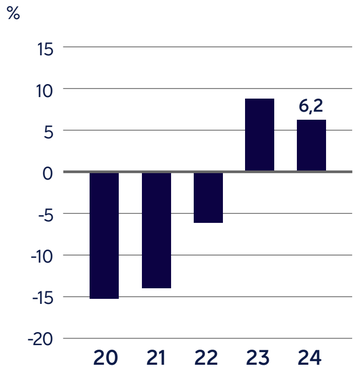
Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot kasvoivat 152,2 miljoonaa euroa 658,9 miljoonaan euroon (506,7). Muutos selittyi pääasiassa ostettuihin lentolippuihin liittyvän velan kasvulla 525,4 miljoonaan euroon (394,8).

Ennen kaikkea positiivisen nettotuloksen myötä oma pääoma kasvoi 627,1 miljoonaan euroon (577,0) eli 3,07 euroon osakkeelta (2,82[2]). Omaan pääomaan sisältyy käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot. Joulukuun lopussa erän suuruus oli laskennallisten verojen jälkeen 61,8 miljoonaa euroa (48,6). Kasvun taustalla olivat pääasiassa etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset voitot.

Omavaraisuusaste ja nettovelkaantumisaste



Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)



Avainluvut – Pääomarakenne

		2024	2023	2022	2021	2020
Omavaraisuusaste	%	16,9	15,6	9,9	11,8	24,6
Nettovelkaantumisaste	%	154,8	192,8	266,4	321,8	153,2
Korollinen nettovelka	milj. euroa	970,7	1 112,5	1 094,0	1 530,9	1 373,8
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA		2,0	2,2	7,1	-10,3	-5,5
Bruttoinvestoinnit	milj. euroa	463,8	484,2	199,6	434,5	515,9
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)	%	6,2	8,8	-6,1	-13,9	-15,2
Kassavarat liikevaihdosta	%	29,0	30,9	64,7	151,0	99,3

[2] *Vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä toteutettiin osakkeiden yhdistäminen, jonka myötä sata vanhaa osaketta yhdistettiin yhdeksi uudeksi osakkeeksi. Koska osakemäärä väheni vastaavasti, sillä oli satakertaistava vaikutus omaan pääomaan osakkeelta. Vertailukauden oma pääoma osakkeelta on tämän vuoksi oikaistu.*

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
• Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Kassavirta ja rahoitusasema

Liiketoiminnan nettorahavirta kasvoi käyttöpääoman ja nettorahoituskulujen pienentymisen tukemana. Investointien nettorahavirta oli negatiivinen pääasiassa laivastoinvestointien vuoksi. Sekä liiketoiminnan että investointien nettorahavirtoihin vaikutti maksujenvälitysyhtiöön kohdistuvan 57 miljoonan euron saamisen siirto lyhytaikaisista pitkäaikaisiin saamisiin. Myös rahoituksen nettorahavirta oli negatiivinen, vaikka Finnair laski liikkeelle uuden 500 miljoonan euron suuruisen, vakuudettoman, vuonna 2029 erääntyvän joukkovelkakirjalainan toisella vuosineljänneksellä. Lainojen takaisinmaksut, sisältäen 400 miljoonan euron vakuudettoman joukkovelkakirjalainan sekä 600 miljoonan euron TyEL-lainan loppuosan 280 miljoonaa euroa, olivat yhteensä noin 706 miljoonaa euroa. Lisäksi yhtiö maksoi lentokoneiden vuokrasopimusvelkoja ja osakeantikuluja.

Joulukuun 2024 lopun omavaraisuusaste parani vuoden 2023 lopusta positiivisen nettotuloksen myötä. Nettovelkaantumisaste laski alhaisemman korollisen nettovelan ansiosta.

Yhtiön maksuvalmius oli katsauskauden lopussa edelleen vahva hyvän liiketoiminnan nettorahavirran ja vähäisten investointien ansiosta. Lisäksi Finnair sopi huhtikuussa uudesta 200 miljoonan euron suuruisesta, vakuudellisesta luottolimiittijärjestelystä[3] yleisiin rahoitustarpeisiin. Katsauskauden lopussa käyttämättömänä ollut järjestely on voimassa kolme vuotta ja sisältää yhden vuoden pituisen jatko-option.

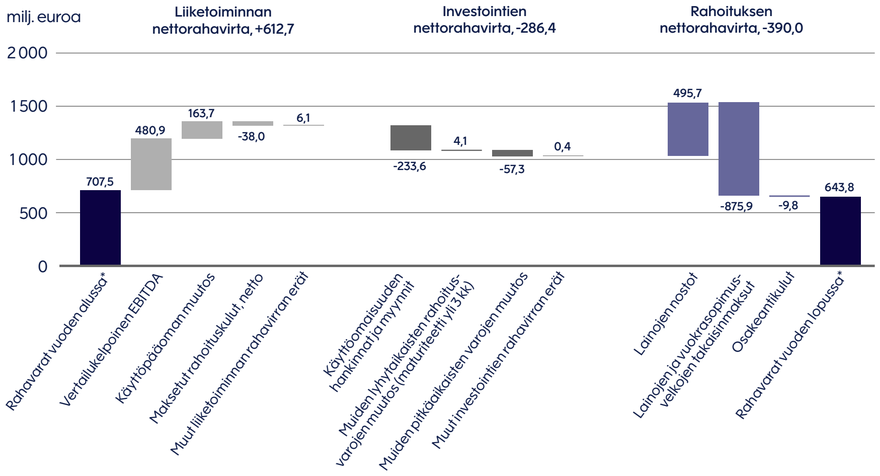
Oikaistu korollinen velka laski vuoden 2023 loppuun verrattuna lainojen sekä vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksujen ansiosta. Vuokrasopimusvelkojen osuus oli 1 004,4 miljoonaa euroa (1 115,0).

[3] *Luottolimiitin taloudellisena lainakovenanttina on nettovelan suhde käyttökatteeseen tasoltaan 3,75 tai sen alle. Katsauskauden lopussa Finnairin suhdeluku oli 2,0.*

Rahavirta

Milj. euroa	2024	2023
Liiketoiminnan nettorahavirta	612,7	472,3
Investointien nettorahavirta	-286,4	-464,0
Rahoituksen nettorahavirta	-390,0	-676,4

Rahavirran muutos 2024



Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
• Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

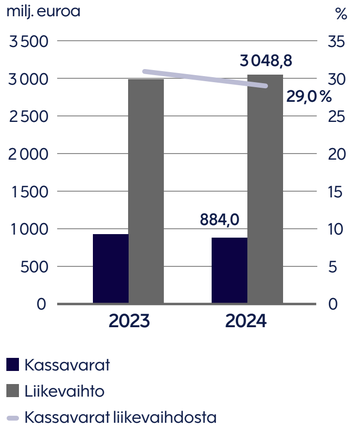
Pääomarakenne

%	31.12.2024	31.12.2023
Omavaraisuusaste	16,9	15,6
Nettovelkaantumisaste (*gearing*)	154,8	192,8

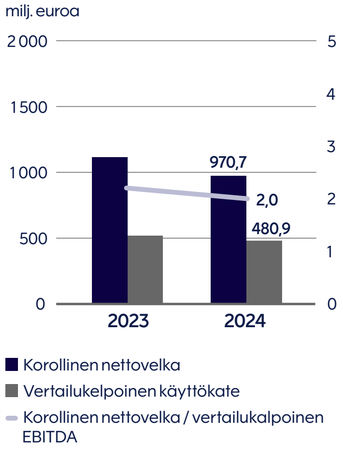
Maksuvalmius ja nettovelka

Milj. euroa	31.12.2024	31.12.2023
Kassavarat	884,0	922,0
Oikaistu korollinen velka	1 854,7	2 034,5
Korollinen nettovelka	**970,7**	**1 112,5**

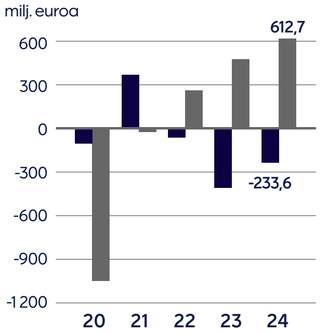
Kassavarat liikevaihdosta



Nettovelkojen suhde käyttökatteeseen



Investointien rahavirta ja liiketoiminnan nettorahavirta



* Sisältää käyttöomaisuuden sekä tytäryhtiöosakkeiden hankinnat ja myynnit.

Investoinnit

Vuoden 2024 bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 463,8 miljoonaa euroa (484,2) ja kohdistuivat pääasiassa laivastoon.

Investointien rahavirta (sisältäen käyttöomaisuus-investoinnit ja -myynnit, saadut alivuokramaksut, ennakkomaksut sekä muiden pitkäaikaisten varojen muutoksen) oli -290,5 miljoonaa euroa (-403,3). Joulukuussa vastaanotettu, ECA-rahoitettu (Export Credit Agency) A350-lentokone ei sisälly investointien rahavirtaan, sillä koneen hankintaan liittynyt rahavirta ei kulkenut Finnairin kautta vaan hankinnan rahoittajalta Airbusille.

Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli kolme kuukautta) oli 4,1 miljoonaa euroa (-60,7) ja on myös osa koko investointien nettorahavirtaa, joka oli -286,4 miljoonaa euroa (-464,0).

Vuoden 2025 arvioitu investointien rahavirta, joka sisältää pelkät käyttöomaisuusinvestoinnit ja ennakkomaksut, liittyy pääosin laivastoon ja on -92 miljoonaa euroa. Investointien rahavirta sisältää investointisitoumusten lisäksi arvion sellaisista päätetyistä investoinneista, joista ei vielä ole vastapuolen kanssa sitovaa sopimusta.

Yhtiöllä on 44 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 38,4 prosenttia koko laivaston 1 857,0 miljoonan euron tasearvosta.[4]

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta

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

Finnair asetti marraskuussa 2023 toteutetun 570 miljoonan euron merkintäoikeusannin yhteydessä tavoitteen, jonka mukaan se pyrkii palauttamaan varojenjakokykynsä vuodesta 2025 alkaen vuoden 2024 tilinpäätökseen perustuen.

Vuonna 2024 osakekohtainen tulos oli 0,18 euroa (2,25). Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat olivat 634 622 303,69 euroa 31.12.2024. Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osakkeenomistajille jaetaan pääomanpalautusta 0,11 euroa osaketta kohden. Pääomanpalautus maksetaan kahdessa erässä. Ensimmäinen erä 0,06 euroa osakkeelta maksetaan osakkeenomistajalle, joka on merkitty täsmäytyspäivänä 31.3.2025 yhtiön Euroclear Finland Oy:n pitämään osakasluetteloon. Hallituksen ehdottama maksupäivä tälle erälle on 7.4.2025. Pääomanpalautuksen toinen erä 0,05 euroa osakkeelta maksetaan marraskuussa 2025. Se maksetaan osakkeenomistajalle, joka on merkitty täsmäytyspäivänä yhtiön Euroclear Finland Oy:n pitämään osakasluetteloon. Hallitus päättää 28.10.2025 pidettäväksi sovitussa kokouksessaan pääomanpalautuksen toisen erän täsmäytyspäivän ja maksupäivän.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi pääosin konsernin emoyhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy ja osittain Finnair Oyj. Vuoden lopussa Finnair operoi 56:ttä lentokonetta, joista 26 oli laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Finnair vastaanotti kahdeksannentoista A350-lentokoneensa joulukuussa. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 13,2 vuotta.

Laivastouudistus

Vuoden lopussa yhtiöllä oli kahdeksantoista vuosina 2015–2024 toimitettua Airbus A350 -lentokonetta ja yksi A350-lentokone tilauksessa Airbusilta. Viimeinen lentokone toimitetaan tämänhetkisten sitoumusten mukaan Finnairille vuoden 2026 toisella neljänneksellä, mutta on todennäköistä, että toimitus viivästyy vuoden 2026 jälkimmäiselle puoliskolle. Finnair on saattanut onnistuneesti päätökseen 200 miljoonan euron arvoisen matkustamouudistuksen, jonka myötä koko Finnairin laajarunkolaivaston matkustamot oli uusittu vuoden 2024 toiseen neljännekseen mennessä.

Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin, yhteensä 163 miljoonaa euroa, sisältävät tulevat kaukoliikennelaivastoinvestoinnit.

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

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

Finnairin operoima laivasto[1]

31.12.2024	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2023 verrattuna	Omat[2]	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2023	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	5		5	0	23,6	
Airbus A320	174	10		10	0	22,4	
Airbus A321	209	15		8	7	10,4	
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	279	8		4	4	15,2	
Airbus A350	278/321	18	1	7	11	6,8	1
Yhteensä		**56**	**1**	**34**	**22**	**13,2**	**1**

[1] Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

Norran operoima laivasto[1]

31.12.2024	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2023 verrattuna	Omat	Vuokratut	Keski-ikä 31.12.2023	Tilaukset
ATR	68–70	12		6	6	15.4	
Embraer E190	100	12		9	3	16.5	
Yhteensä		**24**	**0**	**15**	**9**	**16.0**	

[1] Nordic Regional Airlines Oy:n lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Strategian toteutus

Finnairin nykyinen strategiakausi päättyy vuoden 2025 lopussa. Päivitetystä strategiasta viestitään vuoden 2025 aikana.

Vuoden 2023 toisella neljänneksellä Finnair asetti itselleen uuden taloudellisen tavoitteen, joka on 6 prosentin vertailukelpoinen liikevoittomarginaali vuoden 2025 loppuun mennessä. Strategiateemat tämän saavuttamiseksi ovat:

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

Vuoden 2023 viimeisellä neljänneksellä Finnair toteutti 570 miljoonan euron merkintäoikeusannin. Samassa yhteydessä yhtiö täydensi keskeisiä pitkän aikavälin taloudellisia tavoitteitaan. Aiemmin julkistetun 6 prosentin vertailukelpoisen liikevoittomarginaalitavoitteen lisäksi Finnair pyrkii saavuttamaan 1–2-kertaisen nettovelan suhteessa vertailukelpoiseen käyttökatteeseen vuoden 2025 loppuun mennessä ja palauttamaan yhtiön varojenjakokyvyn vuodesta 2025 alkaen.

Vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä Finnair päätti sovittaa pitkän aikavälin ilmastotavoitteensa yhteen alan yhteisen tavoitteen kanssa, joka on saavuttaa nettonollahiilipäästöt vuoteen 2050 mennessä.

Finnairin pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet perustuvat seuraaviin keskeisiin oletuksiin: yhtiön kokonaiskapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvaisi yli 15 prosenttia vuodesta 2023 vuoteen 2025; yhtiön ylläpitoinvestoinnit olisivat 80–100 miljoonaa euroa vuosittain; yhtiö kykenisi hyödyntämään laskennalliset verosaamisensa[5], jotka vähentäisivät maksettavan yhteisöveron määrää keskipitkällä aikavälillä; ja yhtiön kassavarojen suhde liikevaihdosta pysyisi 30 prosentissa ajan myötä.

Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus

Finnairin tavoitteena on olla moderni pohjoismainen lentoyhtiö, joka tarjoaa asiakkailleen mahdollisuuden muokata matkaansa halutunlaiseksi sen jokaisessa vaiheessa ja on heille merkityksellinen myös muulloin kuin matkustaessa. Yhtiö on jo kasvattanut merkittävästi suoran jakelun osuutta, parantanut digitaalista myyntikyvykkyyttään sekä kehittänyt tuottojen optimointia ja kumppaneiden hyödyntämistä. Seuraava askel on prosessin sujuvoittaminen asiakkaan näkökulmasta, kun painotus on siirtynyt asiakaslähtöiseen ja dataa hyödyntävään myyntiin, jossa asiakassuhteita vahvistetaan tarjoamalla oikea tuote oikeaan aikaan ja asiakassitoutumista lisätään kohdennetummalla viestinnällä. Turvallisuus sekä erinomainen lentojen täsmällisyys ja säännöllisyys ovat edelleen operatiivisen

[5] *Finnairilla oli 31.12.2024 179 miljoonaa euroa verotuksessa vahvistettuihin tappioihin liittyviä laskennallisia verosaamisia, jotka vähentäisivät maksettavaa yhteisöveron määrää niitä käytettäessä.*

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
• Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

laadukkuuden keskiössä, ja Finnair panostaa analytiikan ja datan hyödyntämiseen sujuvan ja oikea-aikaisen matkustuskokemuksen tarjoamiseksi.

Digitaalisella asioinnilla on keskeinen rooli Finnairin strategiassa ja sen merkitys tulee kasvamaan edelleen. Finnairin internet-sivujen (finnair.com) kävijämäärä kasvoi vuonna 2024 30,4 prosenttia, ja sivuilla rekisteröitiin keskimäärin 2,8 miljoonaa todennettua eri kävijää (2,1) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien määrä nousi 22,9 prosenttia 1 057 000:aan asiakkaiden pystyessä tekemään paremmin muutoksia ja ostamaan enemmän lisäpalveluita suoraan sovelluksesta. Modernien myyntikanavien[6] osuus kokonaismatkustajamäärästä nousi 70,5 prosenttiin (67,8) NDC-jakelun (*New Distribution Capability*) osuuden kasvaessa kaikissa asiakassegmenteissä.

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

Tuotteen ja palvelun laatu ovat Finnairille edelleen erottautumistekijä, ja laadukas, täsmällinen operatiivinen toiminta on tässä tärkeässä roolissa. Finnairin lentojen saapumistäsmällisyys laski vuonna 2024 75,4 prosenttiin (80,9) johtuen ilmatilan ja lennonjohdon kapasiteettirajoitteista Euroopassa, hankalista sääolosuhteista, Helsinki-Vantaan lentoaseman kunnostustöistä ja työtaisteluista. Finnairin kaukoliikenteessä painottuu laadukas, erottuva matkustuskokemus, kun taas Euroopan sisäisessä liikenteessä keskeisiä ovat sujuvuus, yksinkertaisuus ja tehokkuus. Finnairin asiakastyytyväisyyttä mittaava nettosuositteluindeksi oli hyvällä tasolla ollen 37 (35). Siihen on vaikuttanut muun muassa asiakkaiden suosiossa ollut

[6] *Modernit myyntikanavat sisältävät sekä suorat että kaikki modernit, digitaaliset epäsuorat myyntikanavat.*

Avainluvut – Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus

		2024	2023	2022	2021	2020
Nettosuosittelutulos (NPS)		37	35	40	38	48
Saapumistäsmällisyys	%	75,4	80,9	79,0	82,3	90,2
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa[6]	%	70,5	67,8	66,5	71,5	51,2
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo	milj.	2,8	2,1	2,3	1,1	1,1
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät	tuhatta	1 057	860	711	326	187
Lisämyynti	milj. euroa	181,8	147,8	123,2	44,1	62,3
Matkustajakohtainen lisämyynti	euroa	15,60	13,46	13,54	15,47	17,88

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

uusittu laajarunkokoneiden matkustamo ja heinäkuussa avattu uusi lounge Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Finnair jatkaa panostuksia asiakaskokemukseen ja uusii seuraavaksi Euroopan-liikenteessä käytettävien Embraer-koneiden matkustamot. Ensimmäinen uusittu Embraer-matkustamo on ollut käytössä lokakuun lopusta lähtien. Talvikaudella 2024–2025 uusitaan seitsemän konetta lisää.

Tasapainoinen kasvu optimoidulla laivastolla

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

Qantasin kanssa solmittujen wet lease - ja dry lease -sopimusten sekä Qatar Airways -yhteistyön kautta Finnair pystyy hyödyntämään A330-laivastoaan tuottavasti Venäjän ilmatilan sulusta huolimatta ja samalla säilyttää joustavuuden Aasian ja Euroopan välisten yhteyksien palauttamiseen. Finnair sopi Qatar Airwaysin kanssa vuoden 2024 kolmannella vuosineljänneksellä, että yhteistyö päättyy 15.1.2025 Tukholman, Kööpenhaminan ja Dohan välisillä lennoilla, mutta Finnair tarjoaa jatkossakin codeshare-lentoja Qatar Airwaysille yhä operoimiensa Helsingin ja Dohan välisten lentojen lisäksi. Finnair pystyy hyödyntämään tammikuussa 2025 vapautuneita kahta A330-lentokonetta tuottavasti myös omassa verkostossaan.

Lentokoneiden nopeammat, standardoidut käännöt lentoasemilla, niiden käyttöasteen tehostaminen ja British Airways -ulosvuokrauksesta palautuneet lentokoneet sekä A350-toimitus vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä mahdollistavat Finnairille kasvun markkinan mukana ja kapasiteetin lisäämisen kilpailukykyisellä kustannustasolla huolimatta lentokonemarkkinoilla vallitsevista kapasiteettirajoitteista.

Jatkuva kustannustehokkuus kilpailukyvyn varmistamiseksi

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

Vuoden aikana Finnair jatkoi olemassa olevien säästöhankkeiden edistämistä ja kehittänyt uusia hankkeita, jotka muun muassa hyödyntävät tekoälyn tuomia mahdollisuuksia.

Yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista

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

Lokakuussa 2024 Finnair päivitti ilmastotavoitteensa ja asetti uuden tieteeseen perustuvan tavoitteen vähentää päästöintensiteettiään (CO_2e/RTK) 34,5 prosentilla vuoteen 2033 mennessä vuoden 2023 tasosta. Tavoitteen on vahvistanut Science Based Targets -aloite (SBTi). Tavoite tarkoittaa noin 13 prosentin vähennystä absoluuttisissa hiilidioksidipäästöissä asetettujen muuttujien mukaisesti ajanjakson aikana.

SBTi edellyttää lentoyhtiöitä vähentämään omien toimintojensa päästöjä. Finnairin keinot tavoitteen saavuttamiseksi koostuvatkin investoinneista uusiutuvaan

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

lentopolttoaineeseen (sustainable aviation fuel eli SAF) yli lainsäädännön vaatiman määrän, operatiivisen tehokkuuden parantamisesta, verkoston optimoinnista sekä lopulta laivaston uudistamissuunnitelman päivittämisestä. Uusiutuvan lentopolttoaineen käytön lisääminen muodostaa yli puolet Finnairin tavoittelemasta CO_2e-päästövähennyksestä.

Marraskuussa 2024 Finnair lanseerasi lentovarausjärjestelmään uuden ominaisuuden, joka tarjoaa asiakkaille mahdollisuuden tukea uusiutuvan lentopolttoaineen käyttöä varatessaan lennon Finnairin verkkosivuilta tai Finnair-sovelluksen kautta.

Uuden SBTi-tavoitteen asettamisen yhteydessä Finnair tarkasteli pitkän aikavälin ilmastotavoitettaan saavuttaa hiilineutraalius vuoteen 2045 mennessä. Huolellisen harkinnan jälkeen yhtiö päätti sovittaa pitkän aikavälin ilmastotavoitteensa yhteen alan yhteisen tavoitteen kanssa, joka on saavuttaa nettonollahiilipäästöt vuoteen 2050 mennessä.

Avainluvut – Yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista

		2024	2023	2022	2021	2020
Polttoaineen kulutus	tonnia	1 031 296	960 357	788 104	364 478	365 492
CO_2 päästöt	tonnia	3 248 584	3 025 124	2 482 528	1 148 107	1 151 299
CO_2 päästöt	g/ASK	84,9	83,7	79,3	94,9	89,0
CO_2 päästöt	g/RTK	938,1	920,5	926,9	931,7	948,6

Avainluvut – Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla

		2024	2023	2022	2021	2020
Henkilöstö, keskimäärin		5 533	5 195	5 336	5 614	6 573
Sairauspoissaolot, tavoite vähemmän kuin edellisenä vuonna		4,2	4,6	5,4	2,3	3,8
Henkilöstön vaihtuvuus	%	2,5	3,7	7,3	6,8	7,4
Tapaturmataajuus (LTIF)	%	5,4	5,5	6,8	5,6	4,4

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

Kestävä tase

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

Vuonna 2024 Finnairin taloudellinen asema vahvistui edelleen edellisvuoteen nähden paremman operatiivisen kassavirran myötä. Lisäksi S&P Global Ratings myönsi Finnair Oyj:lle pitkäaikaisen luottoluokituksen tasolla BB+, ja sen näkymä on vakaa. Luottoluokitus on Finnairille ensimmäinen. Julkinen luottoluokitus mahdollistaa laajempien velkapääomamarkkinoiden käytön ja lisää rahoitustransaktioiden toteutusvarmuutta. Tästä osoituksena Finnair allekirjoitti sitovan, 200 miljoonan euron suuruisen, vakuudellisen luottolimiittijärjestelyn yleisiin rahoitustarpeisiin ja laski liikkeelle uuden 500 miljoonan euron vakuudettoman joukkovelkakirjalainan aiemman 400 miljoonan euron vakuudettoman joukkovelkakirjan uudelleenrahoittamiseksi. Uusi joukkovelkakirjalaina erääntyy vuonna 2029, ja sille maksetaan kiinteää 4,750 prosentin vuotuista korkoa. Finnair myös maksoi etuajassa takaisin 280 miljoonan euron loppuosan 600 miljoonan euron TyEL-lainastaan. Lisäksi Finnair osti yhden A350- ja yhden A321-lentokoneen, jotka yhtiö oli aiemmin vuokrannut.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla

Finnair ja sen henkilöstö ovat satavuotisen historiansa aikana osoittaneet huomattavaa kykyä sopeutua muuttuviin olosuhteisiin ja löytää uusia, ennen hyödyntämättömiä mahdollisuuksia. Tämä on korostunut erityisesti pandemian ja Venäjän hyökkäystä Ukrainaan seuranneen Venäjän ilmatilan sulun muodostaman kaksoiskriisin aikana ja sen jälkeen. Yhtiö keskittyy jatkossa entistä enemmän tämän kulttuurisen vahvuuden vaalimiseen ja kehittämiseen sekä investoi henkilöstöönsä parantaakseen edelleen henkilöstön osaamista, työntekijä- ja asiakaskokemusta sekä liiketoiminnan tuloksia.

Finnairin palveluksessa oli vuonna 2024 keskimäärin 5 533 henkilöä (5 195), mikä tarkoitti vankkaa 6,5 prosentin kasvua edellisvuoteen nähden. Työsuhteessa olevien määrä oli joulukuun lopussa 5 587 (5 223) kasvaen 7,0 prosenttia vuoden aikana. Sekä henkilöstön vaihtuvuus että sairauspoissaolojen määrä laskivat edellisvuoteen nähden. Henkilöstön vaihtuvuus edellisten 12 kuukauden aikana oli 2,5 prosenttia[7] (3,7) ja sairauspoissaolojen määrä 4,2 prosenttia (4,6). Tapaturmataajuus laski hieman ja oli 5,4 (5,5).

[7] *Vuoden 2024 alusta alkaen henkilöstön vaihtuvuus -tunnusluvun laskenta on pohjautunut koko henkilöstön määrään aktiivisesti työssä olevan henkilöstön sijaan.*

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Muutokset yhtiön johdossa

Finnair tiedotti 11.1.2024, että Turkka Kuusisto on nimitetty Finnairin toimitusjohtajaksi. Kuusisto aloitti roolissaan 24.4.2024. Kuusisto toimi Posti Group Oyj:n toimitusjohtajana vuodesta 2020 lähtien ja sitä ennen vaativissa johtotehtävissä Posti Groupissa ja Lindorff Groupissa. Finnairin aiempi toimitusjohtaja Topi Manner jätti Finnairin 15.1.2024 siirtyäkseen myöhemmin Elisa Oyj:n toimitusjohtajaksi. Finnairin operatiivinen johtaja Jaakko Schildt toimi toimitusjohtajan sijaisena tammikuun 15. päivästä alkaen uuden toimitusjohtajan aloitukseen asti.

Finnair nimitti Simon Largen (BA) tuotteesta ja asiakkaista vastaavaksi Chief Customer Officeriksi 1.10.2024 alkaen ja Christine Rovellin (MBA) tuotoista vastaavaksi Chief Revenue Officeriksi 10.9.2024 alkaen. Finnairin kaupallinen johtaja Ole Orvér jätti yhtiön johtoryhmän ja toimi johdon neuvonantajana 31.12.2024 asti. Lisäksi Finnair nimitti yhtiön operatiivisen johtajan Jaakko Schildtin toimitusjohtajan sijaiseksi ja tietohallintojohtaja Antti Kleemolan digitaaliseksi johtajaksi (Chief Digital Officer) 10.9.2024 alkaen. Samalla Finnairin strategiatoiminto siirtyi talousjohtaja Kristian Pullolan alaisuuteen.

Katsauskauden jälkeen 14.2.2025 Finnair tiedotti, että talousjohtaja Kristian Pullola jättää yhtiön. Uuden talousjohtajan rekrytointi on alkanut, ja Kristian Pullola jatkaa aktiivisesti nykyroolissaan, kunnes hän jättää Finnairin viimeistään 12.8.2025.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
• Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Osakkeet ja osakkeenomistajat

Osakkeet ja osakepääoma

Finnair Oyj:n kaupparekisteriin 31.12.2024 merkitty osakemäärä oli 204 811 392 osaketta (20 481 139 267). Osakemäärän lasku selittyy 20.3.2024 suoritetulla osakkeiden yhdistämisellä. Rekisteröity osakepääoma 75 442 904,30 euroa. Yhtiön osakkeet noteerataan Nasdaq Helsingissä. Yhtiökokouksessa kullakin osakkeella on yksi ääni.

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

Finnair Oyj:n markkina-arvo oli joulukuun lopussa 452,9 miljoonaa euroa (815,1) ja päätöskurssi 2,21 euroa (3,98). Vuoden 2024 aikana Finnair Oyj:n osakkeen ylin kurssi Nasdaq Helsinki Oy:ssä oli 4,04 euroa (10,03), alin kurssi 2,08 euroa (3,04) ja keskikurssi 2,72 euroa (6,36). Osakekurssit on oikaistu 20.3.2024 suoritetun osakkeiden yhdistämisen takia vertailukelpoisiksi. Osakkeita vaihdettiin 1 497 miljoonaa kappaletta yhteensä 195,8 miljoonalla eurolla.

Avainluvut – Osake

		2024	2023	2022	2021	2020
Oma pääoma/osake[1]	euroa	3,07	2,82	4,90	5,68	10,70
Osingot tilikaudelta[2]	milj. euroa	22,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Osinko/osake[2]	euroa	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00
Osinko tuloksesta[2]	%	60,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Efektiivinen osinkotuotto[2]	%	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Liiketoiminnan rahavirta/osake[1]	euroa	3,00	4,90	3,09	-0,30	-16,64
Hinta/voitto-suhde (P/E)		12,24	1,77	-1,08	-1,74	-1,47

[1] Yhtiö toteutti marraskuussa 2023 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi osakemäärään perustuvia tunnuslukuja on vuosien 2020–2022 osalta oikaistu. Yhtiö toteutti maaliskuussa 2024 yhtiön osakkeiden yhdistämisen eli osakkeiden lukumäärän vähentämisen, jonka jälkeen sata yhtiön vanhaa osaketta vastaa yhtä yhtiön uutta osaketta.

[2] Tilikauden 2024 pääomanpalautus on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.

Finnairin osake 2020–2024*

• Keskihinta

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

Vertailu Nasdaq Helsinki -yleisindeksi

• Finnair
• Nasdaq Helsinki -yleisindeksi

Vertailu eurooppalaiset lentoyhtiöt

• Finnair
• Bloomberg Europe Airline Index

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
• Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Osakkeenomistajat

Finnair Oyj:n osakkeenomistajien lukumäärä laski 2,5 prosenttia 119 978 osakkeenomistajaan vuonna 2024 (pois lukien hallintarekisteröidyt omistukset). Osakkeita omistavien suomalaisten yksityissijoittajien määrä laski 120 727:sta 117 738:aan, mutta heidän yhteenlaskettu omistusosuutensa kasvoi 1,0 prosenttiyksikköä. Suorien ulkomaisten ja hallintarekisteröityjen omistusten osuus vuoden 2024 lopussa oli 9,1 prosenttia (9,5).

Liputusilmoitukset

Vuonna 2024 ei annettu liputusilmoituksia.

Valtion omistus

Vuoden 2024 lopussa Suomen valtio omisti 55,7 prosenttia Finnair Oyj:n osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Eduskunnan 20.6.1994 tekemän päätöksen mukaan valtion tulee omistaa Finnair Oyj:n osakkeista yli puolet. Omistuksen laskeminen tämän osuuden alle edellyttää eduskunnan päätöksen muuttamista.

Finnair Oyj:n suurimmat osakkeenomistajat 31.12.2024

		Osakkeet kpl	%
1	Valtioneuvoston kanslia	114 067 105	55,7
2	Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Varma	5 827 783	2,8
3	Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen	2 788 500	1,4
4	Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo	2 100 000	1,0
5	Valtion Eläkerahasto	1 795 000	0,9
6	Nordea Bank ABP	780 080	0,4
7	Sijoitusrahasto Säästöpankki Pienyhtiöt	729 000	0,4
8	Sijoitusrahasto Danske Invest Suomi Osake	604 240	0,3
9	Sijoitusrahasto Nordea Pro Suomi	529 923	0,3
10	Finnair Oyj	256 284	0,1
	Hallintarekisteröidyt	18 451 745	9,0
	Muut	56 881 732	27,7
	Yhteensä	**204 811 392**	**100,0**

Osakkeenomistajaryhmät 31.12.2024

	Osakkeita, kpl	%	Omistajia, kpl	%
Julkisyhteisöt	126 743 390	61,9	9	0,0
Kotitaloudet	48 860 318	23,9	117 738	98,1
Yritykset	6 668 548	3,3	1 849	1,5
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	3 659 683	1,8	48	0,0
Yhteisöt	227 999	0,1	59	0,0
Kotimaiset osakkeenomistajat, yhteensä	186 159 938	90,9	119 703	99,8
Hallintarekisteröidyt	18 451 745	9,0	9	0,0
Ulkomaiset	199 709	0,1	275	0,2
Hallintarekisteröidyt ja ulkomaiset, yhteensä	18 651 454	9,1	284	0,2
Yhteensä	**204 811 392**	**100,0**	**119 987**	**100,0**

Osakeomistuksen jakautuminen 31.12.2024

	Osakkeita, kpl	%	Omistajia, kpl	%
1–100	1 700 937	0,8	69 543	58,0
101–500	7 556 674	3,7	31 148	26,0
501–1 000	6 356 531	3,1	8 713	7,3
1 001–10 000	25 566 570	12,5	9 965	8,3
10 001–100 000	12 259 654	6,0	577	0,5
100 001–1 000 000	6 340 893	3,1	27	0,0
1 000 001–10 000 000	12 511 283	6,1	4	0,0
10 000 001–	114 067 105	55,7	1	0,0
Hallintarekisteröidyt	18 451 745	9,0	9	0,0
Yhteensä	**204 811 392**	**100,0**	**119 987**	**100,0**

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Johdon osakkeenomistus

Vuoden lopussa Finnairin hallituksen jäsenet omistivat yhteensä 49 330 Finnair Oyj:n osaketta. Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto omisti 20 000 osaketta. Yhtiön johtoryhmän jäsenet, toimitusjohtaja mukaan lukien, omistivat yhteensä 214 163 osaketta, mikä vastasi 0,10 prosenttia osakkeista ja niiden tuottamista äänistä.

Omat osakkeet

Finnairilla oli hallussaan 49 565 650 yhtiön omaa osaketta 31.12.2023.

Finnair luovutti 9 419 258 yhtiön hallussa ollutta omaa osaketta 4.3.2024 vastikkeetta henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelmaan osallistuville työntekijöille.

Finnairin varsinainen yhtiökokous päätti 18.3.2024 Yhtiön osakkeiden yhdistämisestä sekä siihen liittyvästä osakkeiden lunastamisesta siten, että osakkeiden yhdistämisen jälkeen jokaista sataa osaketta vastaa yksi osake. Osakkeiden yhdistämisen toteuttamisen yhteydessä Finnair toteutti varsinaisen yhtiökokouksen päättämän maksuttoman suunnatun osakeannin, jossa yhtiö luovutti yhteensä 4 714 922 kappaletta hallussaan ollutta omaa osakettaan siten, että jokaisen arvo-osuustilin, jolla säilytetään Finnairin osakkeita, sisältämien osakkeiden lukumäärästä on tehty jaollinen sadalla.

Finnair luovutti 54 233 yhtiön hallussa ollutta omaa osaketta 23.4.2024 vastikkeetta palkkiona yhtiön uudelleenrakennuskannustinohjelman ajanjaksosta 1.7.2020–30.6.2023 Finnairin johtoryhmän jäsenille, jotka olivat osallistujina näissä ohjelmissa. Omien osakkeiden luovutus perustui varsinaisen yhtiökokouksen 2024 antamaan valtuutukseen.

Finnair luovutti 43 798 yhtiön hallussa ollutta omaa osaketta 13.12.2024 vastikkeetta palkkiona yhtiön uudelleenrakennuskannustinohjelman ajanjaksosta 1.7.2020–30.6.2023 Finnairin johtoryhmän jäsenille, jotka olivat osallistujina näissä ohjelmissa. Omien osakkeiden luovutus perustui varsinaisen yhtiökokouksen 2024 antamaan valtuutukseen.

Finnairilla oli hallussaan 256 284 omaa osaketta 31.12.2024, mikä vastaa 0,1 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.

Osakepohjaiset kannustinjärjestelmät

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Helsingissä 18.3.2024.

Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta seuraavasti. Hankittavien ja/tai pantiksi otettavien omien osakkeiden lukumäärä voi olla yhteensä enintään 730 000 000 osaketta tai enintään 7 300 000 osaketta yhtiön osakkeiden yhdistämisen jälkeen, mikä vastaa noin 3,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Omia osakkeita voidaan valtuutuksen nojalla hankkia vain vapaalla omalla pääomalla. Valtuutus on voimassa 18 kuukautta yhtiökokouksen päätöksestä lukien. Yhtiökokouksen osakkeiden yhdistämistä koskevan päätöksen myötä valtuutuksen perusteella hankittavien ja/tai pantiksi otettavien omien osakkeiden lukumäärä on enintään 7 300 000 osaketta osakkeiden yhdistämisen jälkeen.

Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään osakeannista seuraavasti. Valtuutuksen nojalla annettavien osakkeiden lukumäärä voi olla yhteensä enintään 120 000 000 osaketta tai enintään 1 200 000 osaketta yhtiön osakkeiden yhdistämisen jälkeen, mikä vastaa noin 0,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutus on voimassa 18 kuukautta yhtiökokouksen päätöksestä lukien ja se kumoaa ylimääräisen yhtiökokouksen 27.10.2023 antaman valtuutuksen päättää osakeannista.

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

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Riskienhallinta

Riskienhallinnan viitekehys ja periaatteet

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

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

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

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

Riskienhallinnan politiikka ja prosessi

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

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

Riskien tunnistamiseen ja arviointiin kuuluvat seuraavat vaiheet:

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Riskienhallinnan politiikka ja prosessi

Ensimmäinen puolustuslinja

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

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

Toinen puolustuslinja

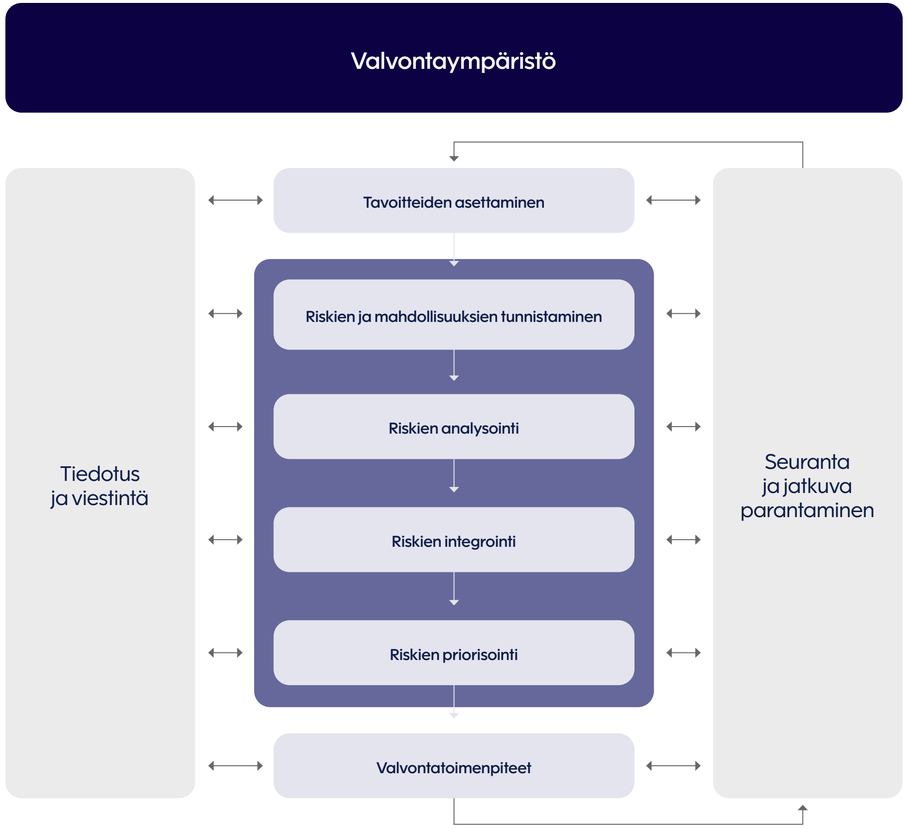
Risk & Compliance -valvontatoiminto avustaa asiantuntemuksellaan riskien arvioinnissa ja riskienhallinnassa. Risk & Compliance -toiminnon vastuulla on riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan viitekehysten kehittäminen ja ylläpitäminen sekä niissä määriteltyjen politiikkojen, sääntöjen, menettelytapojen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

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

Kolmas puolustuslinja

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

Riskienhallintaprosessi



Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät

Finnairin liiketoimintaan ja sen strategian toteuttamiseen kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Finnairilla on käytössä kokonaisvaltainen riskienhallintaprosessi sen varmistamiseksi, että riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskeistä jäävätkin yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle. Alla kuvatuilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävä vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen tai tulevaisuuden näkymiin vähintään seuraavien 12 kuukauden aikana. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

Lentojen turvallisuus on Finnairin liiketoiminnan korkein prioriteetti. Yhtiö hallitsee lentoturvallisuusriskejä alan parhaiden käytäntöjen mukaisesti kehitetyllä turvallisuudenhallintajärjestelmällä, joka on säännelty ja viranomaisten valvoma. Lentoturvallisuuteen liittyvä yleinen uutisointi voi vaikuttaa asiakkaiden mielikuviin lentoturvallisuudesta, ja tällä voi olla negatiivinen vaikutus lentoyhtiöiden, mukaan lukien Finnairin, liiketoimintaan.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien, terrorismin ja kyberhyökkäysten uhkalla sekä muilla mahdollisilla ulkoisilla häiriöillä voi niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus yhtiön liiketoimintaan. Geopoliittisilla jännitteillä voi olla haitallinen vaikutus globaaliin talousympäristöön sekä Finnairin reittiverkostoon ja kannattavuuteen. Ukrainan sota on vaikuttanut merkittävästi maailmankauppaan pakotteiden ja vastapakotteiden muodossa sekä erityisesti siviili-ilmailuun liittyen sulkenut ilmatiloja. Kyberhyökkäykset ja muu ulkoinen häiriötoiminta, mahdollinen sodan eskaloituminen sekä Lähi-idän konfliktialueiden levottomuudet voivat vaikuttaa haitallisesti mm. lentomatkustuksen kysyntään, polttoaineen hintaan, vakuutusten saatavuuteen ja hinnoitteluun, lentoverkostoon ja ilmatilan käyttöön. Näiden negatiivinen vaikutus Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan riippuu siitä, miten yhtiö kykenee sopeuttamaan reittiverkostoaan, kulujaan, liikevaihtoa kerryttäviä lähteitään sekä rahoitustaan uudessa toimintaympäristössä.

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

Tekijät, joihin Finnair ei voi vaikuttaa, liittyvät Venäjän ilmatilan sulun kestoon, vallitseviin resurssiongelmiin eurooppalaisessa ilmailujärjestelmässä sekä lentoliikenteen kysynnän elpymiseen. Myös lentoliikennealaa ja liiketoimintaa koskevat muut yleiset riskitekijät, kuten lentopetrolin hintavaihtelu ja sen heikentynyt tarjonta, yleinen lentomatkustuksen kysynnän vaihtelu, valuuttakurssien muutokset sekä sääntelyn ja verotuksen muutokset ovat tekijöitä, joihin Finnair ei voi vaikuttaa.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Lentoliikenteen kysyntää ohjaavat yleisesti muut makrotaloudelliset tekijät, kuten yritysten tai kuluttajien luottamuksen heikentyminen, muutokset kulutustottumuksissa tai työllisyysasteessa, lainarahoituksen saatavuuden heikentyminen, korkojen nousu, vallitsevan korkean inflaation kiihtyminen, taantuma tai verotuksen muutokset, jotka voivat vaikuttaa haitallisesti yksityiseen kulutukseen. Liikevaihtoon ja liiketulokseen vaikuttavia keskeisiä tekijöitä, joihin Finnair voi osittain vaikuttaa, ovat operatiiviset kustannukset ja tuotannon määrä.

Polttoainekustannukset ovat Finnairin suurin muuttuva kuluerä, ja siksi polttoaineen hintakehitys vaikuttaa keskeisesti yhtiön kannattavuuteen. Polttoaineen hintavaihtelu voi aiheuttaa korostunutta epävarmuutta Finnairin taloudellisessa tuloksessa ja rahavirroissa. Lentopetrolin hinta on historiallisesti vaihdellut paljon, ja hintavaihtelun odotetaan jatkuvan tulevaisuudessakin muun muassa Ukrainan sodan vaikutusten takia. Finnairin kykyä siirtää lentopetrolikustannusten nousu asiakkailleen hinnankorotuksilla rajoittaa lentoliikennealan ankara kilpailu. Finnairin lentopetrolikustannukset ovat lisäksi alttiita valuuttariskille, koska lentopetrolin kansainvälinen hinnoitteluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Lentopetrolin hintavaihtelun jäännösvaikutus määräytyy kulloinkin käytössä olevien suojausten perusteella. Polttoainekulujen nousu, häiriöt polttoaineen saatavuudessa ja tehottomat suojaustoimenpiteet suhteessa markkinahintojen muutoksiin voivat johtaa kustannusten nousuun, jolla voi olla olennainen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen tai tulevaisuuden näkymiin. Lentopetrolin hintamuutoksilta suojaavat johdannaiset voivat osoittautua tarpeettomiksi tai tehottomiksi ja kasvattaa kustannuksia suhteessa vallitsevaan markkinahintaan. Volatiili markkina vaikuttaa suojausinstrumenttien hintaan ja saatavuuteen. Finnair hallitsee polttoainekustannuksista aiheutuvia riskejä voimassa olevan riskienhallintapolitiikan mukaisesti.

Finnairin olemassa olevien tai uusien kilpailijoiden kapasiteetin kasvu, tuoteparannukset tai entistä aggressiivisempi hinnoittelu voivat vaikuttaa Finnairin palvelujen kysyntään ja tuottoon. Kilpailu toimialalla on intensiivistä ja markkinatilanne muuttuu jatkuvasti, kun uudet toimijat ja/tai allianssit laajentuvat,

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

toimialan osapuolet konsolidoituvat ja lentoyhtiöt muodostavat markkinointiin tai toimintaan perustuvia alliansseja, jotka voivat saavuttaa kilpailuedun suhteessa Finnairin **one**world-allianssiin tai yhteishankkeisiin.

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

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

Luonnonkatastrofit, pandemiat ja terveydelliset epidemiat sekä sääilmiöt, jotka vaikuttavat operatiivisiin kustannuksiin ja liikevaihtoon, altistavat Finnairin operatiivisten tappioiden riskeille. Epidemiat tai pandemiat 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 tai korkeampiin lentokoneiden jäänpoistokuluihin ja siten aiheuttaa lisäkustannuksia Finnairille ja vaikuttaa negatiivisesti Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan.

Lentoliikenteen muuttuvassa liiketoimintaympäristössä on vaikea ennakoida geopoliittisen tilanteen mahdollisten muutosten vaikutuksia lentoyhtiöiden markkinoille pääsyyn ja liikenneoikeuksiin yleisellä tasolla. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi vaikuttaa epäsuotuisasti Finnairin strategian toteuttamisen edellyttämään markkinoille pääsyyn. Samalla on mahdollista, että matkustusyhteyksien tarve kasvaa joissakin maissa johtaen uusiin markkinoillepääsymahdollisuuksiin ja liikenneoikeuksien kasvuun.

Kuljetusala, mukaan lukien lentoliikenne, on herkkä työtaistelutoimenpiteille. Lakot ja muut työtaistelutoimet Suomessa ja muualla voivat niiden ajoituksesta, kestosta ja laajuudesta riippuen vaikuttaa merkittävästi Finnairin toimintaan ja tulokseen.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

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

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

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Finnair suojaa polttoainehankintojaan 18 kuukautta eteenpäin rullaavasti. Suojausasteen yläraja seuraaville kolmelle kuukaudelle on 93 prosenttia ja alaraja 68 prosenttia keskiarvon ollessa noin 80 prosenttia. Suojausaste on laskeva 18 kuukauden suojaushorisontin loppua kohden.

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

	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	37 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	26 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	22 milj. euroa

Polttoaineherkkyydet (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä)

	10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen
Polttoaine	76 milj. euroa	37 milj. euroa

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

	Suojattu polttoaine, tonnia[1]	Suojien keskihinta, USD/tonnia[1,2]
Q1 2025	216 000	795
Q2 2025	198 000	790
Q3 2025	162 000	789
Q4 2025	96 000	763
Q1 2026	60 000	743
Q2 2026	24 000	748
Yhteensä	**756 000**	**783**

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
• Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Taseeseen liittyvän valuuttamääräisen erän suojaaminen

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

Valuuttajakauma, %	2024	2023	Valuuttaherkkyydet USD ja JPY (rullaavasti seuraavat 12 kk tilinpäätöspäivästä liiketoiminnan kassavirroille)		Suojausaste liiketoiminnan kassavirroille (rullaavasti seuraavat 12 kk)
Myyntivaluutat			10 %:n muutos ilman suojauksia	10 %:n muutos suojaukset huomioon ottaen	
EUR	59	59	-	-	-
USD*	10	9	ks. alla	ks. alla	ks. alla
JPY	5	4	15 milj. euroa	6 milj. euroa	56 %
KRW	3	3	-	-	-
SEK	4	3	-	-	-
GBP	4	4	-	-	-
NOK	2	3	-	-	-
Other	14	14	-	-	-
Ostovaluutat					
EUR	58	60	-	-	-
USD[1]	35	34	70 milj. euroa	30 milj. euroa	58 %
Other	6	6	-	-	-

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tulevaisuuden näkymät

Ohjeistus 13.2.2025

Kansainvälisen lentoliikenteen odotetaan jatkavan kasvuaan vuonna 2025. Kansainväliset konfliktit, maailmanpoliittinen epävakaus ja jännittynyt työmarkkinatilanne Suomessa aiheuttavat kuitenkin epävarmuutta toimintaympäristössä.

Finnair suunnittelee lisäävänsä kokonaiskapasiteettiaan tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna noin 10 prosentilla vuonna 2025. Kapasiteettiarvio pitää sisällään koneiden ulosvuokraukset miehistöineen. Finnair ennakoi yhtiön liikevaihdon olevan 3,3–3,4 miljardia euroa ja vertailukelpoisen liiketuloksen olevan 100–200 miljoonaa euroa vuonna 2025. Vuonna 2025 kannattavuutta rasittavat etenkin EU:ssa käyttöön otetun uusiutuvan lentopolttoaineen jakeluvelvoitteen aiheuttamat lisäkustannukset sekä kasvavat navigointi- ja laskeutumishinnat, jotka painavat erityisesti kausiluonteisesti heikon ensimmäisen vuosineljänneksen vertailukelpoista liiketulosta. Ensimmäisen neljänneksen vertailukelpoista liiketulosta heikentää myös pääsiäisen ajoitus.

Kapasiteettia, liikevaihtoa ja vertailukelpoista liiketulosta koskevat arviot eivät sisällä työtaisteluiden vaikutuksia. Tammikuussa 2025 työtaisteluiden arvioitu negatiivinen vaikutus vertailukelpoiseen liiketulokseen oli noin 5 miljoonaa euroa.

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2025 ensimmäisen neljänneksen osavuosikatsauksen yhteydessä.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Vaihtoehtoiset tunnusluvut

Finnair käyttää Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja vaihtoehtoisia tunnuslukuja kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä antaakseen vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnastaan sekä mahdollistaakseen paremman vertailtavuuden toimialan yhtiöiden välillä. Vaihtoehtoiset tunnusluvut eivät korvaa IFRS:n mukaisia tunnuslukuja.

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Arvonalentumiset + Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liiketuloksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liiketulos	Liiketulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liiketuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen liiketulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liiketuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liiketulos + Poistot	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liiketuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen EBITDA / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liiketuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Omavaraisuusaste, %	Oma pääoma yhteensä / Oma pääoma ja velat yhteensä x 100	Omavaraisuusaste antaa tietoa konsernin käyttämästä velkarahoituksesta omaisuutensa rahoittamiseksi.
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihtosopimukset johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen laskennassa.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
• Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Korollinen nettovelka antaa kuvan konsernin ulkoisen velkarahoituksen kokonaismäärästä.
Nettovelkaantumisaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma yhteensä x 100	Nettovelkaantumisaste antaa kuvan Konsernin velkaantuneisuudesta.
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Tunnusluku antaa tietoa konsernin velkaantuneisuudesta vertaamalla konsernin nettovelkoja kertyneeseen tuloon ennen korkoja, veroja ja poistoja.
Bruttoinvestoinnit	Lisäykset käyttöomaisuudessa + Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa + Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa Konsernin taseeseen kirjatuista investoinneista ja leasingien muutoksista.
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk) / (Oma pääoma yhteensä + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)	Tunnusluku antaa tietoa sijoitetun pääoman tuoton seuraamiseen.
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	Kassavarat / Liikevaihto edelliset 12 kk x 100	Tunnusluku antaa tietoa Konsernin maksuvalmiudesta kuvaamalla saatavilla olevia kassavaroja prosenttiosuutena liikevaihdosta.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavien erien täsmäytys esitetään liitetiedossa 1.3.7 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät.

miljoonaa euroa	2024	2023
Liiketulos	**114,2**	**191,4**
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	6,1	-7,1
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	1,5	-0,7
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-12,0	-13,3
Arvonalentumiset	0,7	13,7
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset	40,2	-
Uudelleenjärjestelykulut	0,8	-0,1
Vertailukelpoinen liiketulos	**151,4**	**184,0**
Poistot	329,5	332,6
Vertailukelpoinen EBITDA	**480,9**	**516,5**

Omavaraisuusaste

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2024	31.12.2023
Oma pääoma yhteensä	627,1	577,0
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 721,0	3 698,0
Omavaraisuusaste, %	**16,9**	**15,6**

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

miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2024	31.12.2023
Vuokrasopimusvelat	1 004,4	1 115,0
Muut korolliset velat	860,8	910,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset[1]	-10,5	8,9
Oikaistut korolliset velat	**1 854,7**	**2 034,5**
Muut rahoitusvarat	-664,9	-776,8
Rahat ja pankkisaamiset	-219,1	-145,1
Kassavarat	**-884,0**	**-922,0**
Korollinen nettovelka	**970,7**	**1 112,5**
Oma pääoma yhteensä	627,1	577,0
Nettovelkaantumisaste, %	**154,8**	**192,8**
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	480,9	516,5
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	**2,0**	**2,2**

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

Bruttoinvestoinnit

miljoonaa euroa	2024	2023
Lisäykset käyttöomaisuudessa	419,7	409,4
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	13,9	24,3
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	30,2	50,5
Bruttoinvestoinnit	**463,8**	**484,2**

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
• Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk

miljoona euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2024	31.12.2023
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	46,1	119,1
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	107,2	142,2
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	5,8	-13,7
Tuotto, edelliset 12 kk	**159,1**	**247,6**
Oma pääoma yhteensä	627,1	577,0
Vuokrasopimusvelat	1 004,4	1 115,0
Muut korolliset velat	860,8	910,6
Sijoitettu pääoma	**2 492,3**	**2 602,5**
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	**2 547,4**	**2 821,2**[1]
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	**6,2**	**8,8**

[1] *Sijoitettu pääoma oli 3 039,8 miljoonaa euroa 31.12.2022.*

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk

miljoona euroa, ellei toisin ilmoitettu	31.12.2024	31.12.2023
Muut rahoitusvarat	664,9	776,8
Rahat ja pankkisaamiset	219,1	145,1
Kassavarat	**884,0**	**922,0**
Liikevaihto, edelliset 12 kk	3 048,8	2 988,5
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	**29,0**	**30,9**

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
• Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Muut tunnusluvut

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

Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus	
Nettosuosittelutulos (NPS)	Nettosuosittelutulos perustuu kysymykseen: "Kun ajattelette tätä matkaa kokonaisuutena, miten todennäköisesti suosittelisitte Finnairia sukulaiselle, ystävälle tai kollegalle?" Skaala on 0-10: negatiivisten vastausten osuus (vastaukset 0-6) vähennetään suosittelijoiden osuudesta (vastaukset 9-10). Tulos on +100 ja -100 välillä.
Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa	Matkustajien osuus kauden kokonaismatkustajamäärästä Finnairin omissa suorakanavissa ja moderneissa, digitaalisissa epäsuorissa kanavissa lähtöpäivään perustuen. Näitä kanavia ovat Finnair.com, Finnair-mobiilisovellus, New Distribution Capability (NDC) -ratkaisut, Finnairin puhelinkeskukset, Aurinkomatkojen myynti ja ryhmätyökalumyynti.
Matkustajakohtainen lisämyynti	Lisämyynti / matkustajamäärä

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
• Muut tunnusluvut

Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista	
Lentojen CO_2-päästöt	CO_2-päästöt Finnairin omien lentojen lentopolttoaineen kulutuksesta

Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla	
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Tapaturmataajuus (LTIF)	Työpaikkatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisen 12 kuukauden aikana verrattuna työsuhteisiin keskimäärin edellisen 12 kuukauden aikana

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Kestävyys-raportti

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

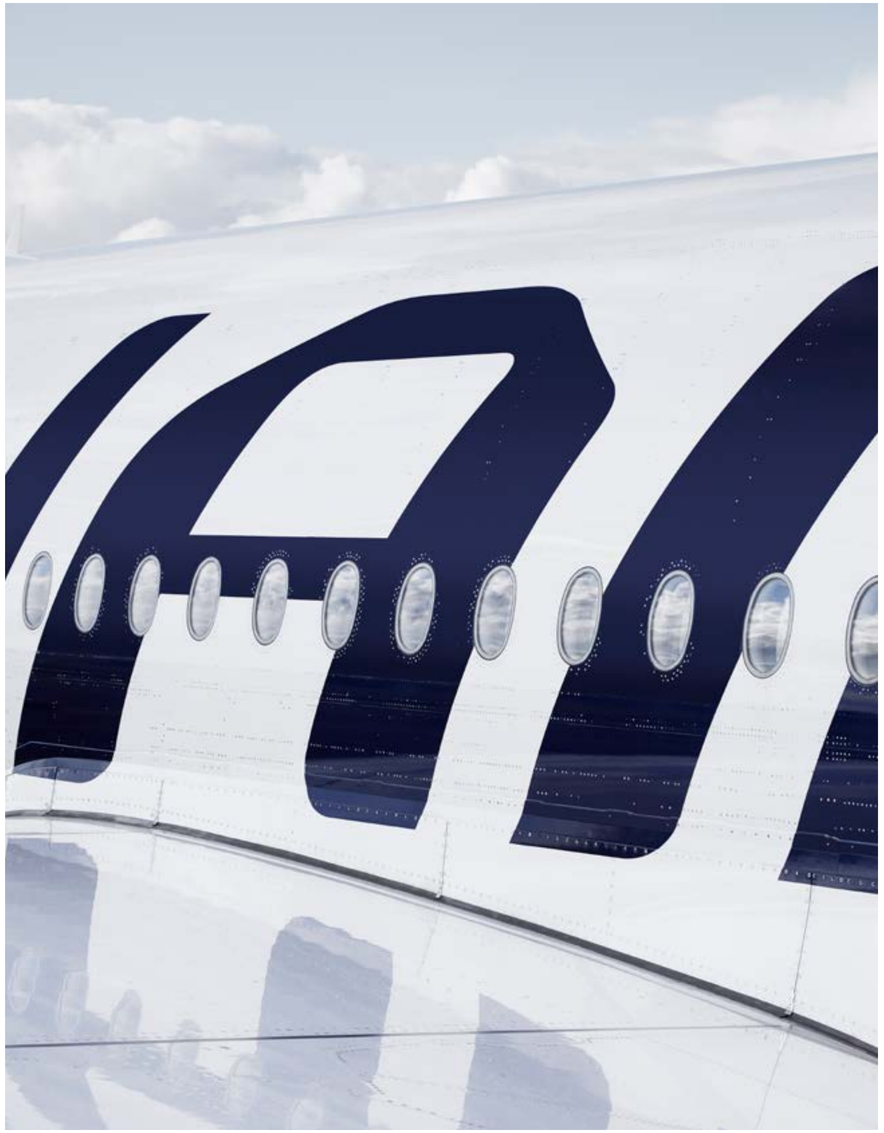
YLEISET TIEDOT

ESRS 2 Yleiset tiedot

BP-1 Kestävyysraportin yleiset laatimisperusteet

Finnairin Kestävyysraportti raportointikaudelle 2024 on laadittu Suomen kirjanpitolain, EU:n taksonomia-asetuksen ja Euroopan tilinpäätösraportoinnin neuvoa-antavan ryhmän (EFRAG) julkaisemien eurooppalaisten kestävyysraportointistandardien (ESRS) mukaisesti osana EU:n kestävyysraportointidirektiivin (CSRD) vaatimuksia. Kestävyysraportin konsolidointi sisältää emoyhtiö Finnair Oyj:n ja kaikkien Finnair Oyj:n (jäljempänä "Finnair") määräysvallassa olevien tytäryhtiöiden toiminnan. Lisäksi Kestävyysraportti kattaa Finnairin koko arvoketjun, eli sekä arvoketjun alku- ja loppupään. Mahdolliset poikkeukset tästä soveltamisalasta on ilmoitettu kyseisen indikaattorin yhteydessä. Ympäristötiedot sisältävät myös Nordic Regional Airlines AB:n (Norra) polttoaineenkulutuksen Finnairin ostoliikenteenä operoimien lentojen osalta. Tämä perustuu GHG-protokollan operatiivisen kontrollin periaatteeseen, jonka mukaan yhtiön tulee huomioida 100 % niistä toiminnoista aiheutuvista päästöistä, jotka ovat sen operatiivisessa kontrollissa. Arvoketjua koskevien tietojen raportointi on rajoitettu sisäisesti ja julkisesti saatavilla oleviin tietoihin ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardissa määriteltyjen siirtymämääräysten mukaisesti. Olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamisessa ja arvioinnissa on huomioitu myös Finnairin arvoketjun alku- ja loppupää.

Mitään tietoja tai tietopisteitä ei ole jätetty pois sen vuoksi, että ne liittyvät henkiseen omaisuuteen, taitotietoon tai innovoinnin tuloksiin.



Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

BP-2 Tiettyjä olosuhteita koskevat tiedot

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

Aikavälit: Raportoinnissa käytettävät aikavälit on määritelty ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardissa seuraavasti: lyhyt aikaväli vastaa raportointijaksoa, keskipitkä aikaväli kattaa ajanjakson lyhyen aikavälin päättymisestä viiteen vuoteen ja pitkä aikaväli viittaa yli viiden vuoden ajanjaksoon. Mahdolliset poikkeukset näiden aikavälien soveltamisesta on ilmoitettu kyseisten tietopisteiden yhteydessä.

Arvoketjun estimointi: Raportoidut arvoketjutiedot rajoittuvat sisäisesti ja julkisesti saatavilla oleviin tietoihin ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardissa määriteltyjen siirtymämääräysten mukaisesti. Kohdassa E1 Ilmastonmuutos raportoidut ympäristötiedot kattavat myös polttoaineen kulutuksen ja päästöt niiltä lennoilta, joita Norra liikennöi Finnairin ostoliikenteenä (Scope 1), sekä arvoketjun päästöt (Scope 3). Raportoinnissa mahdollisesti käytetyt muut korvaavat indikaattorit, arviot tai alakohtaiset keskiarvotiedot, sekä niistä johtava tarkkuustaso ja suunnitellut toimet tarkkuuden parantamiseksi tulevaisuudessa on ilmoitettu kyseisten tietopisteiden yhteydessä.

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

Muutokset kestävyystietojen valmistelussa ja esittämisessä, sekä raportointi aiemmilla kausilla tehdyistä virheistä: Kestävyysraportti on laadittu ensimmäistä kertaa ESRS:n mukaisesti raportointikaudelle 2024. Tämä on johtanut muutoksiin tietojen laatimisessa ja esittämisessä aiempaan raportointiin verrattuna, erityisesti raportoitavien tietojen määrän ja kattavuuden, sekä raportoiduista kestävyystiedoista annettavan kestävyysraportointitarkastajan varmennuskertomuksen osalta.

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

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

Siirtymäsäännösten käyttö ESRS 1:n lisäyksen C mukaisesti: ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti Finnair on jättänyt seuraavat julkistamisvaatimukset pois Kestävyysraportin ensimmäisenä laatimisvuonna: olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien ennakoidut taloudelliset vaikutukset ESRS 2 Yleiset tiedot-, E1 Ilmastonmuutos, E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit- ja E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous -standardien osalta. Lisäksi seuraavat julkistamisvaatimukset on jätetty pois S1 Oma työvoima -standardin osalta: S1-7 Yrityksen omaan työvoimaan kuuluvien muiden kuin työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet, S1-11 Sosiaalinen suojelu ja S1-12 Vammaiset henkilöt.

GOV-1 Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli

Hallitus ja sen tarkastusvaliokunta

Finnairin hallitus koostuu toimivaan johtoon kuulumattomista ja riippumattomista jäsenistä.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Hallitukseen ei kuulu työsuhteisia työntekijöitä tai muita työntekijöiden edustajia. Vuonna 2024 hallituksen naispuolisia jäseniä oli kolme (43 % hallituksesta) ja miespuolisia jäseniä neljä (57 % hallituksesta). Hallituksen jäsenet omaavat laajaa taloudellista asiantuntemusta sekä tietämystä ilmailu- ja matkailualasta perustuen keskeisiin luottamustehtäviinsä asianomaisissa yrityksissä. Lisäksi hallituksen jäsenet omaavat asiantuntemusta liittyen Finnairin kestävyysraportointiin ja olennaisiin kestävyysseikkoihin, vaikutuksiin, riskeihin ja mahdollisuuksiin pohjautuen luottamustehtäviinsä eri yhtiöissä, valiokunnissa ja hallituksissa. Hallitus omaa myös asiantuntemusta Finnairille olennaisilta markkinoilta ja maantieteellisiltä alueilta, mukaan lukien Euroopasta, Aasiasta ja Pohjois-Amerikasta.

Hallitus on Finnairin ylin taso, joka valvoo kestävyystietojen raportointiprosessia ja Finnairin vastuullisuusagendaa ja -aloitteita osana strategian täytäntöönpanoa, johon myös vastuullisuus on sisällytetty. Hallituksen kokonaisvastuu koskee erityisesti kestävyystietojen raportoinnin luotettavuutta sekä kestävyysseikkoihin kohdistuvan sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan tehokkuutta. Hallitus myös hyväksyy Finnairin merkittävät kestävyysseikat ja vaikutukset osana kaksoisolennaisuusarviointia (double materiality assessment, DMA) ja varmistaa, että DMA:n perusteella esiin nousevat seikat otetaan asianmukaisesti huomioon Finnairin hallinnossa, riskienhallinnassa ja strategiassa.

Hallitus on delegoinut osan tehtävistään tarkastusvaliokunnalleen, erityisesti vastuun valvoa kestävyysraportoinnin laatua ja eheyttä, siihen liittyvän sisäisen valvonnan ja riskienhallintajärjestelmien toimivuutta, sekä kestävyysraportointitarkastajan pätevyyttä, suorituskykyä ja riippumattomuutta. Valiokunta kokoontuu neljännesvuosittain ja raportoi työstään hallitukselle. Valiokunnalla ei ole itsenäistä päätösvaltaa, ellei hallitus nimenomaisesti ole valtuuttanut sitä päättämään jostain asiasta.

Hallitus hyväksyy Finnairin vastuullisuusstrategian, tavoitteet ja sellaiset strategiset asiat, liiketoimintasuunnitelmat, kumppanuudet ja muut vastuullisuuteen liittyvät päätökset, jotka ylittävät toimitusjohtajan päätösvallan rajat. Hallitus ohjaa strategista vastuullisuustyötä asettamalla tulostavoitteita Finnairin johtoryhmälle ja toimitusjohtajalle.

Finnairin johtoryhmä tiedottaa hallitukselle säännöllisesti Finnairin vastuullisuustavoitteista, aloitteista ja strategian toteutuksesta, ja tarkastusvaliokunta tiedottaa kestävyysraportointiin liittyvistä prosesseista ja tilanteesta. Hallituksen jäsenillä on myös mahdollisuus saada neuvontaa ja koulutusta Finnairin omien asiantuntijoiden ja koulutusalustojen kautta.

Johtoryhmä

Finnairin johtoryhmä ja toimitusjohtaja ovat vastuussa siitä, että liiketoimintaa harjoitetaan Finnairin arvojen ja toimintaperiaatteiden mukaisesti ja Finnairin vastuullisuusstrategiaa ja kestävyysseikkojen hallintaa toteutetaan tehokkaasti. Johtoryhmän vastuuseen kuuluu vastuullisuustavoitteiden asettaminen ja strategisten painopisteiden määrittäminen. Johtoryhmä hyväksyy ilmastonmuutokseen liittyvät siirtymäsuunnitelmat, merkittävät investoinnit ja resurssien kohdentamisen vastuullisuusaloitteisiin ja Finnairin toimintaperiaatteisiin liittyen. Johtoryhmä osallistuu myös olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien arviointiin osana DMA:ta. Johtoryhmä antaa strategista ohjausta ja neuvontaa Finnairin Vastuullisuuden ohjausryhmälle (Sustainability Leadership Team, SLT) sekä tarkastaa SLT:n hallitukselle ehdottamat vastuullisuustavoitteet ja strategiset painopistealueet.

Johtoryhmä saa säännöllisesti tietoa Finnairin vastuullisuustavoitteista, -aloitteista ja strategiasta SLT:ltä. Lisäksi johtoryhmän jäsenet omaavat asiantuntemusta Finnairin olennaisista vastuullisuusaiheista, vaikutuksista, riskeistä ja mahdollisuuksista pohjautuen rooleihinsa ja asiantuntijatehtäviinsä eri yrityksissä, komiteoissa ja hallituksissa. Johtoryhmän jäsenillä on myös mahdollisuus saada neuvontaa ja koulutusta Finnairin omien asiantuntijoiden ja koulutusalustojen kautta.

Vastuullisuuden ohjausryhmä

Vastuullisuuden ohjausryhmään (Sustainability Leadership Team, SLT) kuuluu Finnairin johtoryhmän jäseniä (2024: 6 jäsentä) ja Finnairin

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

vastuullisuusjohtaja. SLT vastaa vastuullisuusstrategian tarkistamisesta ja yhdenmukaistamisesta Finnairin yleisten tavoitteiden kanssa. SLT raportoi johtoryhmälle edistymisestä ja suorituskyvystä suhteessa asetettuihin vastuullisuustavoitteisiin. SLT vastaa vastuullisuuteen liittyvien toimintaperiaatteiden, strategioiden ja tavoitteiden kehittämisestä ja tukemisesta, ja ehdottaa johtoryhmälle painopistealueita hyväksyttyyn strategiaan pohjautuen. SLT vastaa myös DMA:n päivittämisestä ja tarkastamisesta, sekä olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien asianmukaisesta hallinnasta.

Liiketoimintayksiköiden johtoryhmät

Liiketoimintayksiköiden johtoryhmät toimivat foorumeina Finnairin eri toiminnoille, kuten Operations, Revenue, Customer, People & Culture, Finance ja Digital Services -yksiköille. Johtoryhmät vastaavat omien vastuullisuustavoitteidensa ja kehitystoimiensa toteuttamisesta päivittäisessä toiminnassaan ja raportoivat edistymisestä ja mahdollisista haasteista SLT:lle.

Työryhmät

Finnairilla on neljä eri vastuullisuusaiheisiin keskittyvää työryhmää: Environmental, Social, Customer Centric ja Governance. Työryhmien tehtävänä on kehittää ja ehdottaa vastuullisuusaloitteita ja -mittareita omiin painopistealueisiinsa liittyen, sekä seurata näiden edistymistä. Työryhmien tehtävänä on myös varmistaa vastuullisuusaloitteiden ja -mittareiden käytännöllisyys ja saavutettavuus. Työryhmät raportoivat LT:ille aloitteisiin ja mittareihin liittyvästä edistyksestä ja mahdollisista haasteista, sekä antavat suosituksia.

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

Johtoryhmä tiedottaa hallitusta ja sen tarkastusvaliokuntaa vähintään neljännesvuosittain vastuullisuusstrategiasta, -tavoitteista ja -aloitteista. Tiedotustilaisuuksien tarkoituksena on varmistaa, että olennaisiin kestävyysseikkoihin liittyvät hallinto-, riskinhallinta- ja säännösten noudattamista koskevat menettelyt ovat asianmukaisesti järjestetty ja yhä linjassa strategisten vastuullisuustavoitteiden kanssa. SLT tiedottaa johtoryhmää varmistaakseen strategian mukaisen toiminnan ja resurssien asianmukaisen kohdentamisen, sekä seuratakseen Finnairin suorituskykyä ja edistymistä kohti vastuullisuustavoitteita. SLT valmistelee aineiston, jonka johtoryhmä esittelee hallitukselle. SLT kokoontuu vähintään neljännesvuosittain tarkastelemaan edistymistä vastuullisuustavoitteiden saavuttamisessa ja tekee tarvittaessa mukautuksia strategisiin painopisteisiin ja tavoitteisiin.

Lisätietoja löytyy kohdasta *GOV-5 Kestävän kehityksen raportointiin liittyvä riskienhallinta ja sisäinen valvonta.*

Hallitukselle, tarkastusvaliokunnalle ja johtoryhmälle esitettiin raportointikauden 2024 aikana tarkastettavaksi ja hyväksyttäväksi seuraavat vastuullisuuteen liittyvät aiheet:

- DMA:n tulokset
- Finnairin henkilöstösuunnitelman kehittäminen
- Kestävyysraportin laatiminen ESRS:n mukaisesti sekä raportoinnin riskienhallinta ja sisäinen valvonta
- Lyhyen aikavälin päästövähennystavoitteiden asettaminen yhteistyössä Science Based Targets -aloitteen kanssa
- Pitkän aikavälin ilmastotavoitteen mukauttaminen
- SAF-strategian päivittäminen
- Vastuullisuusstrategian, -hallintomallin ja -tavoitteiden päivittäminen
- Tietosuoja-aiheet

Finnairin johtoryhmä, joka vastaa Finnairin strategian toteuttamisesta ja ohjaamisesta, päättää Finnairin suunnasta, merkittävistä liiketoimista ja riskienhallintaprosesseista. Johtoryhmä arvioi säännöllisesti Finnairin olennaisiin vaikutuksiin, riskeihin ja mahdollisuuksiin liittyviä mahdollisia kompromisseja varmistaakseen, että toimet ovat linjassa Finnairin pitkän aikavälin tavoitteiden ja vastuullisuussitoumusten kanssa.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- Kestävyysraportti
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

GOV-3 Kestävyyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin

Finnairin kannustinjärjestelmien tavoitteena on edistää tuloksellisuutta Finnairin strategisten tavoitteiden saavuttamisen tueksi. Hallitus asettaa toimitusjohtajalle ja muille johtoryhmän jäsenille tulostavoitteet. Pitkän aikavälin kannustinohjelman tarkoituksena on sitouttaa johto sovittamalla johdon etu yhteen osakkeenomistajien etujen kanssa. Toimitusjohtajan ja muiden johtoryhmän jäsenten lyhyen aikavälin kannustinjärjestelmässä on vuosittaiset tavoitteet, liittyen taloudellisiin, toiminnallisiin, henkilöstö-, asiakas- ja ympäristövaikutuksiin. Vuonna 2024 hallitus päätti uusimmasta pitkän aikavälin kannustinohjelmasta vuosille 2024–2026. Vuosien 2024–2026 ohjelmaan oikeutettujen työntekijöiden määrä on 75. Vuosien 2024–2026 ohjelmaan sisältyvä vastuullisuusmittari on hiilidioksidipäästöt liikevaihto tonnikilometriä kohti (CO_2/RTK). Mittarin painotus on 20 %.

CO_2/RTK on yleisesti käytetty polttoainetehokkuuden mittari, joka ilmaisee hiilidioksidipäästöt myytyä tonnikilometriä kohden. Mittari kertoo, kuinka paljon hiilidioksidipäästöjä per matkustaja- ja rahtitonni syntyy jokaista lennettyä kilometriä kohden. Matalampi CO_2/RTK-arvo merkitsee suurempaa polttoainetehokkuutta ja pienempää ympäristövaikutusta, kun taas korkeampi arvo merkitsee päinvastaista.

GOV-4 Selvitys kestävyyttä koskevasta due diligence -prosessista

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

GOV-5 Riskienhallinta ja sisäinen valvonta kestävyysraportoinnin osalta

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

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

Talousyksikön konsernilaskenta vastaa Finnairin taloudellisten ja kestävyystietojen asianmukaisesta ja oikea-aikaisesta raportoinnista sekä asiaankuuluvien raportointivaatimusten noudattamisesta. Konsernilaskenta valvoo tietojen keräämistä ja vastaa raporttien laatimisesta ja julkaisemisesta sekä fasilitoi varmennusprosessia. Konsernilaskennan tukena ovat Finnairin liiketoimintayksiköt, jotka vastaavat raportoitavien tietojen ja tietopisteiden tuottamisesta sekä sisäisten prosessien kehittämisestä vastatakseen raportointi- ja analytiikkavaatimuksiin. Finnairin Vastuullisuus-tiimi, joka koostuu asiantuntijoista ja

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
• Kestävyysraportti
• Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

jota johtaa Finnairin vastuullisuusjohtaja, tarjoaa asiantuntemusta kestävyysraportoinnin tueksi ja tukee liiketoimintayksiköitä varmistamalla yhdenmukaisuuden ESRS-tiedonantovaatimusten kanssa. Konsernilaskenta raportoi yhdessä vastuullisuusjohtajan kanssa hallituksen tarkastusvaliokunnalle kestävyysraportoinnin edistymisestä, riskienhallinnasta ja sisäisestä valvonnasta. Lisäksi ensimmäiselle raportointivuodelle 2024 perustettiin kestävyysraportointiin keskittyvä ohjausryhmä, jonka tehtävänä oli valvoa raportointia uusien ESRS-tiedonantovaatimusten mukaisesti. Ohjausryhmään kuului Finnairin vastuullisuusjohtaja sekä jäseniä Finnairin johtoryhmästä (2024: 4 jäsentä), konsernilaskennasta ja Vastuullisuus-tiimistä.

SBM-1 Strategia, liiketoimintamalli ja arvoketju

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

Maantieteellinen alue	Finnair työntekijöiden lukumäärä
Eurooppa	5 324
Aasia	203
Pohjois-Amerikka	7
Etelä-Amerikka	0
Oseania	1
Afrikka	0

Finnair pyrkii jatkuvasti kehittämään toimintaansa kaikilla vastuullisuuden osa-alueilla. Tämän saavuttamiseksi Finnairin on kyettävä toteuttamaan tehokkaita toimia ympäristöön ja sosiaaliseen vastuullisuuteen liittyvien vaikutustensa osalta, edellyttäen sekä poikkihallinnollista yhteistyötä Finnairin sisällä, että sidosryhmien kanssa. Finnairin on myös varmistettava, että sen liiketoiminnan taloudellinen kehitys tukee näitä toimia.

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

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

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Finnairin toiminnalla on myös olennainen vaikutus sosiaaliseen vastuullisuuteen, joka koskettaa Finnairin omaa työvoimaa, arvoketjun työntekijöitä, vaikutuksen kohteena olevia yhteisöjä ja asiakkaita. Finnair on sitoutunut varmistamaan työntekijöidensä ja asiakkaidensa terveyden ja turvallisuuden sekä edistämään tasa-arvoa, syrjimättömyyttä ja monimuotoisuutta niin työpaikalla kuin asiakaspalvelussaan. Finnair keskittyy jatkossakin yrityskulttuurinsa kehittämiseen ja investoi työntekijöihinsä parantaakseen sitoutumista ja osaamista, sekä työntekijä- ja asiakaskokemusta. Finnair pyrkii lisäämään ymmärrystään ihmisoikeusvaikutuksistaan koko arvoketjussaan sekä niissä yhteisöissä, joissa se toimii. Tämä kattaa myös ympäristövaikutusten ymmärtämisen, sillä niillä voi olla merkittäviä ihmisoikeusvaikutuksia ilmastonmuutoksen pahenemisen, pilaantumisen, biologisen monimuotoisuuden vähenemisen ja vesivarojen hupenemisen muodossa.

Finnair julkaisi tammikuussa 2025 verkkosivuillaan YK:n yrityksiä ja ihmisoikeuksia koskevien ohjaavien periaatteiden mukaisen julkisen sitoumuksen, joka sisältää ihmisoikeussitoumuksen sekä kuvaukset ihmisoikeuksiin liittyvästä huolellisuusvelvoitteesta, ihmisoikeusvaikutusten arvioinnista, kielteisten ihmisoikeusvaikutusten ehkäisemisestä ja lieventämisestä, asianmukaisista korjaus- ja valitusprosesseista, sidosryhmävuorovaikutuksesta sekä edistymisen seurannasta ja siitä tiedottamisesta. Finnairin sidosryhmiin kohdistuvien mahdollisten

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

ja tosiasiallisten vaikutusten tunnistaminen, huolellisuusvelvoiteprosessin laatiminen sekä sen jalkauttaminen hallintoon ja toimintoihin vaatii sisäisiä resursseja. Huolellisuusvelvoiteprosessi on luonteeltaan iteratiivinen, joten työ vaatii jatkuvaa kehittämistä.

Liiketoimintamalli ja arvoketju

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

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

Finnair hankkii lentokoneensa lentokonevalmistajilta ja lentokoneita vuokraavilta tahoilta. Viimeisin lisäys Finnairin laivastoon oli sen kahdeksastoista Airbus A350 -lentokone, joka toimitettiin vuonna 2024. Finnair hankkii liikennöintiinsä tarvittavan lentopolttoaineen suorilla määräaikaisilla ostoilla polttoainetoimittajilta ja jälleenmyyjiltä. Finnair suojaa polttoaineostojaan hallituksen asettaman suojauspolitiikan puitteissa. Lisäksi vapaaehtoista SAF:ia hankitaan spot-ostoilla, joissa polttoainetta ostetaan markkinahintaan, eli ei ennalta sovituilla sopimuksilla. Finnair noudattaa myös SAF-mandaatteja määräaikaisten polttoainesopimustensa kautta.

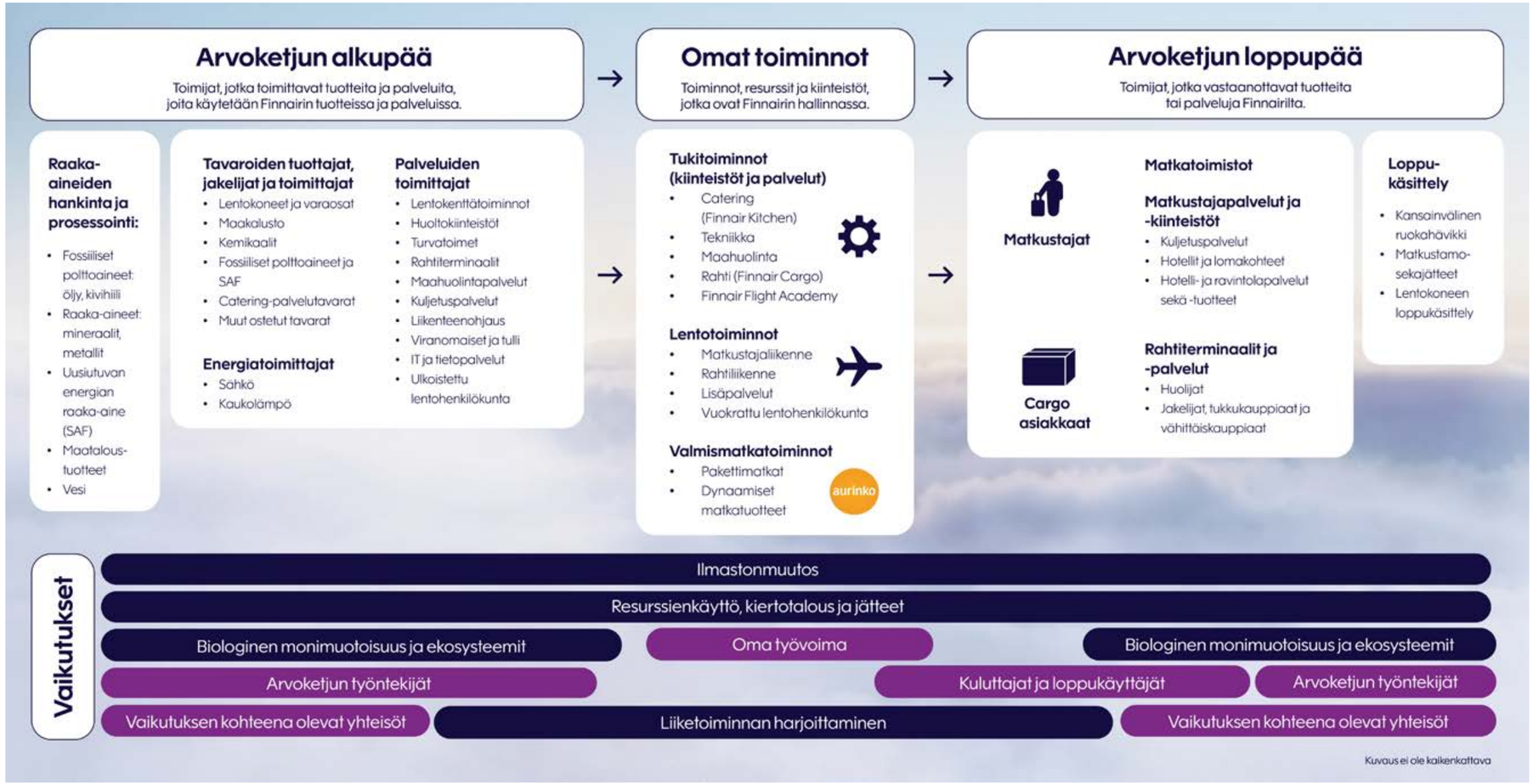
Työvoimansa osalta Finnair työllistää pääasiassa omia työntekijöitä, jotka sijaitsevat pääosin Suomessa. Finnairilla on myös vuokrattua matkustamohenkilökuntaa, jonka jäseniä pidetään omaan työvoimaan kuuluvina muina kuin työsuhteisina työntekijöinä. Yksityiskohtainen kuvaus Finnairin omasta työvoimasta löytyy kohdasta *S1 Oma työvoima*.

Aineellisina tuotoksina Finnair tuottaa asiakkailleen arvoa matkustajakuljetusten, lisäpalveluiden, ja Aurinkomatkat-pakettimatkojen muodossa sekä logistiikkakuljetuspalveluina Finnair Cargon asiakkaille. Pörssiyhtiönä Finnair tuottaa arvoa myös sijoittajille ja osakkeenomistajille.

Finnairin arvoketjun alku- ja loppupäät, sekä Finnairin ja sen olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien sijainti arvoketjussa on esitetty kuvaajassa *Finnairin arvoketju ja olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien sijainti* seuraavalla sivulla.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Finnairin arvoketju ja olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien sijainti



Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

SBM-2 Sidosryhmien edut ja näkemykset

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Finnair arvioi jatkuvasti keskeisten sidosryhmiensä näkemyksiä ja on valmis mukauttamaan toimintaansa ja strategiaansa muuttuvien ulkoisten odotusten mukaisesti. Vuonna 2024 Finnair aloitti vastuullisuusstrategiansa päivittämisen osana Finnairin yleistä strategiatyötä, ottaen huomioon muuttuneen toimintaympäristön Venäjän ilmatilan sulkemisesta johtuen sekä sidosryhmien odotukset ja muuttuvan sääntely-ympäristön. Kuvaus siitä, miten Finnairin keskeisten sidosryhmien intressit ja näkemykset otettiin huomioon osana DMA-prosessia, löytyy kohdasta *IRO-1 Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista.*

Finnairin hallitukselle ja sen valiokunnille, johtoryhmälle ja SLT:lle tiedotetaan säännöllisesti keskeisten sidosryhmien näkemyksistä ja eduista osana tiedotustilaisuuksia, kuten on kuvattu kohdassa *GOV-2 Yrityksen hallinto-, johto- ja valvontaelimille toimitettavat tiedot ja niiden käsittelemät kestävyysseikat.*

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

Tunnistetut olennaiset kestävyysseikkat	Tyyppi
E1 Ilmastonmuutos: Ilmastonmuutoksen hillintä	
Kasvihuonekaasupäästöt omassa toiminnassa ja arvoketjussa (Scope 1, 2 ja 3)	Kielteinen vaikutus
Matkailuun liittyvät arvoketjun kasvihuonekaasupäästöt	Kielteinen vaikutus
Sääntelyvelvoitteiden lisääntymisen riski	Riski
Fossiilittomaan ilmailuun siirtymisen riskit	Riski
Sakkojen ja oikeudenkäyntien lisääntymisen riski	Riski
Maineen menettämisen ja markkinakysynnän vähenemisen riski	Riski
Kestävien käytäntöjen ennakoiva käyttöönotto, esim. kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi	Mahdollisuus
Pääoma- ja tulolähteiden sekä kustannussäästöjen lisääminen kestävyyden avulla	Mahdollisuus
Yhteistyö arvoketjussa	Mahdollisuus
E1 Ilmastonmuutos: Energia	
Lentoliikenteen polttoaine- ja energiankulutus	Kielteinen vaikutus
Investoinnit edistykselliseen teknologiaan ja huoltokäytäntöihin	Mahdollisuus
E1 Ilmastonmuutos: Ilmastonmuutokseen sopeutuminen	
Liiallisen matkailun edistäminen ilmastonmuutoksen vaikutuksille alttiilla alueilla	Kielteinen vaikutus

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
• Kestävyysraportti
• Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- Kestävyysraportti
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Yksityiskohtainen kuvaus tunnistetuista olennaisista vaikutuksista, riskeistä ja mahdollisuuksista sekä niiden vaikutuksesta Finnairin strategiaan ja liiketoimintamalliin on esitetty aihekohtaisten standardien yhteydessä: *E1 Ilmastonmuutos, E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit, E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous, S1 Oma työvoima, S2 Arvoketjun työntekijät, S3 Vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt, S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät, G1 Liiketoiminnan harjoittaminen.* Olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamisprosessia koskeva selvitys löytyy kohdasta *IRO-1 Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista.*

Finnair ei ole raportointikauden aikana laatinut kattavaa laadullista tai määrällistä analyysia strategiansa ja liiketoimintamallinsa kestävyydestä tai kyvystä vastata kaikkiin tunnistettuihin vaikutuksiin ja riskeihin tai hyödyntää kaikkia tunnistettuja mahdollisuuksia. Carbon Disclosure Project -raportoinnin (CDP) avulla Finnair on kuitenkin kehittänyt ymmärrystä siitä, miten sen toiminta kestää tiettyjä ilmastonmuutokseen liittyviä vaikutuksia ja riskejä, ja miten se pystyy hyödyntämään aiheeseen liittyviä mahdollisuuksia. CDP-raportointi vastaa TCFD:n suosituksiin koskien ilmastoon liittyvien riskien ja mahdollisuuksien raportointia.

Koska tämä on ensimmäinen vuosi, jolloin Finnair raportoi ESRS:n mukaisesti, olennaisiin vaikutuksiin, riskeihin ja mahdollisuuksiin ei ole tullut muutoksia edelliseen raportointikauteen verrattuna. Kestävyysraportissa ei ole raportoitu yhteisökohtaisia tietoja; kaikki olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet kuuluvat ESRS-standardien julkistamisvaatimusten piiriin.

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

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

Kaksinkertaisen olennaisuuden arviointi

Finnair toteutti ESRS:n vaatimusten mukaisen DMA-prosessin ensimmäisen kerran vuonna 2023. Prosessi koostui kontekstianalyysistä, joka perustui Finnairin aiempiin olennaisuusarviointeihin, julkisiin ja sisäisiin lähteisiin, sidosryhmähaastatteluihin ja -kyselyihin, sisäiseen vaikutusten ja taloudellisen olennaisuuden arviointeihin sekä työryhmäkokouksiin aiheen ympärillä. Prosessissa noudatettiin hallituksen vahvistamia sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan periaatteita. Hallitus vahvisti DMA-prosessin tulokset helmikuussa 2024. ESRS-vaatimusten tarkennuttua, Finnair suoritti sisäisen tarkastelun DMA:n tuloksista syyskuussa 2024, jonka tuloksena tunnistettujen kestävyysseikojen kuvauksia selkeytettiin. Osana tarkastelua arvioitiin myös, olivatko tunnistetut kestävyysseikat yhä olennaisia. Lisäksi tunnistettu kielteinen vaikutus ja riski liittyen lentomeluun siirrettiin osaksi S3 Vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt -standardia, sillä tunnistettu kielteinen vaikutus ja riski liittyivät yhteiskunnallisiin vaikutuksiin eli ihmisiin, eivätkä varsinaisesti ympäristövaikutuksiin. Siirron seurauksena E2 Pilaantuminen ei enää määrittynyt olennaiseksi, sillä Finnairin pilaantumiseen liittyvät vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet, muilta osin kuin lentomelun osalta, todettiin epäolennaisiksi Finnairin omassa toiminnassa sekä arvoketjussa.

Kontekstianalyysi ja sidosryhmien osallistuminen

DMA:n kontekstin ja lähtökohtien ymmärtämiseksi suoritettiin kontekstianalyysi. Tavoitteena oli seuloa olennaisimmat kestävyysseikat Finnairin arvoketjussa ja ilmailualalla yleisesti, joihin olennaisimmat vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet liittyvät. Analyysi perustui julkiseen ja sisäiseen aineistoon, mediassa esiintyviin vastuullisuustrendeihin, sääntelyyn, alakohtaisiin viitekehyksiin, sekä alan julkaisuihin ja vertailuarvoihin. Analyysin perusteella laadittiin alustava luettelo mahdollisesti olennaisista kestävyysseikoista, ja tämän luettelon pohjalta toteutettiin kohdennettuja sidosryhmähaastatteluja ja kyselyitä. Sidosryhmiin kuului työntekijöitä, kuluttajia ja yritysasiakkaita, tavarantoimittajia ja liikekumppaneita, sijoittajia, analyytikkoja ja omistajia, valtion ja/tai kuntien viranomaisia sekä kansalaisjärjestöjä. Sidosryhmien näkemyksiä

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

käytettiin olennaisia vaikutuksia, riskejä ja mahdollisuuksia arvioitaessa.

Kestävyyteen liittyvien vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistaminen

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

Olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien arviointi ja määrittäminen

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

E1 Ilmastonmuutoksen osalta Finnair on tehnyt järjestelmällisiä yritystason riskinarviointeja ja skenaariopohjaisia ilmastoriskien arviointeja, ja näitä käytettiin DMA:n tausta-aineistona ilmastoon liittyviä vaikutuksia, riskejä ja mahdollisuuksia tunnistettaessa. Finnairilla on käytössä COSO ERM-kehykseen perustuvan yritysriskienhallintaprosessi (Enterprise Risk Management, ERM), jossa huomioidaan laaja kirjo mahdollisia riskejä, ilmastoon liittyviä riskejä ja niiden mahdollisia merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. ERM-prosessissa Finnair noudattaa IATA:n ympäristöarviointiohjelman (IEnvA) vaatimuksia, joiden mukaan kaikki mahdolliset ympäristönäkökohtiin liittyvät ympäristöriskit ja -mahdollisuudet, niiden vaikutukset ja todennäköisyys arvioidaan. Ympäristövaikutuksia koskevassa ERM-prosessissaan Finnair noudattaa sertifioidun ympäristöjohtamisjärjestelmänsä vaatimuksia, joiden mukaan ympäristöriskit ja -mahdollisuudet on arvioitava sekä niiden merkittävyyden että todennäköisyyden kannalta.

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

Analyysin seuraavan vaiheen ohjaamiseksi määriteltiin kysymykset, jotka koskivat fyysisen ilmastonmuutoksen aiheuttamia operatiivisia riskejä, mahdollisia muutoksia asiakaskäyttäytymisessä ja sääntelymuutosten laajuutta koskevia keskeisiä

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

tekijöitä. Tässä vaiheessa tunnistettiin myös innovaatiomahdollisuuksia, kuten teknologinen kehitys ja kilpailuedut. Tunnistamalla avaintekijät arvioinnin painopistettä voitiin rajata yksityiskohtaisempaan analyysiin. Avaintekijät jaettiin sosiaalisiin, teknologisiin, taloudellisiin, ympäristöön liittyviin ja poliittisiin tekijöihin. Näiden perusteella voitiin laatia perus- ja vertailutaso valittujen ilmastoskenaarioiden ja niiden tulevaisuuden vaikutusten analysoimiseksi.

Tarkempaan analysointiin valittiin IEA NetZero 2050, IEA APS, IPCC RCP 2.6 ja IPCC RCP 8.5. Jokainen skenaario edustaa erilaista ilmailualan kehityskulkua, joka perustuu erilaisiin oletuksiin teknologian kehityksestä, poliittisista toimista sekä sosiaalisista ja taloudellisista tekijöistä. Kunkin skenaarion osalta analyysissä käsiteltiin erilaisia huolenaiheita, riskejä ja epävarmuustekijöitä, jotka liittyvät tulevaisuudenkuvaan ja operatiiviseen suorituskykyyn.

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

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

Arvioidut fyysiset riskit liittyvät pääasiassa äkillisiin äärimmäisiin sääolosuhteisiin. Ne ovat tyypillisesti operatiivisia riskejä, jotka on sisällytetty ilmailun jokapäiväisiin riskinhallintatoimiin. Akuutit fyysiset ilmastoriskit voivat toteutua äärimmäisinä sääilmiöinä, vaikuttaen lentojen täsmällisyyteen. Finnairin analyysin perusteella Finnairin kotikenttä, Helsinki-Vantaan lentoasema, ei kärsisi ilmastonmuutoksen aiheuttamista fyysisistä riskeistä samassa määrin kuin sen globaalit kilpailijat. Lisääntyvät runsaat lumisateet voisivat aiheuttaa haasteita aikataulussa pysymiselle. Verrattaessa RCP8.5-skenaariota RCP2.6 -skenaarioon voidaan todeta, että fyysinen ilmastonmuutos johtaisi toimintakustannusten kasvuun, mikä johtuisi todennäköisesti lentojen poikkeamien ja peruutusten lisääntymisestä. Myös Finnairin verkostoa voitaisiin joutua arvioimaan uudelleen. Jälkimmäisen riskin todennäköisyyteen vaikuttavat myös mahdolliset krooniset muutokset ilmastossa, jotka voivat vaikuttaa kuluttajien matkustuskäyttäytymiseen.

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

kohdennetuista toimenpiteistä, joilla saavutettaisiin nopeita vähennyksiä globaaleissa päästöissä.

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

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

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

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

IRO-2 Yrityksen kestävyysraportissa huomioon otetut ESRS-standardien tiedonantovaatimukset

Luettelo Kestävyysraporttiin sisältyvistä tiedonantovaatimuksista

Tiedonantovaatimus		Osio	Sivunro.	Lisätietoja
ESRS 2 Yleiset tiedot				
BP-1	Kestävyysraportin yleiset laatimisperusteet	ESRS 2; BP-1	44	
BP-2	Tiettyjä olosuhteita koskevat tiedot	ESRS 2; BP-2	45	
GOV-1	Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli	ESRS 2; GOV-1	45	
GOV-2	Yrityksen hallinto-, johto- ja valvontaelimille toimitettavat tiedot ja niiden käsittelemät kestävyysseikat	ESRS 2; GOV-2	47	
GOV-3	Kestävyyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin	ESRS 2; GOV-3	48	
GOV-4	Selvitys kestävyyttä koskevasta due diligence -prosessista	ESRS 2; GOV-4	48	
GOV-5	Riskienhallinta ja sisäinen valvonta kestävyysraportoinnin osalta	ESRS 2; GOV-5	48	
SBM-1	Strategia, liiketoimintamalli ja arvoketju	ESRS 2; SBM-1	49	
SBM-2	Sidosryhmien edut ja näkemykset	ESRS 2; SBM-2	53	
SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	ESRS 2; SBM-3, E1; SBM-3, E4;SBM-3, S1; SBM-3, S2; SBM-3, S3;SBM-3, S4; SBM-3	55, 83, 104, 110, 126, 131, 137	
IRO-1	Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	ESRS 2; IRO-1	58	
IRO-2	Yrityksen kestävyysraportissa huomioon otetut ESRS-standardien tiedonantovaatimukset	ESRS 2; IRO-2	62	
Ympäristötiedot				
ESRS E1 Ilmastonmuutos				
ESRS 2, GOV-3	Kestävyyteen liittyvän suorituskyvyn sisällyttäminen kannustinjärjestelmiin	ESRS 2; GOV-3	48	
E1-1	Ilmastonmuutoksen hillintää koskeva siirtymäsuunnitelma	E1; E1-1	81	
ESRS 2, SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	E1; SBM-3	55, 83	
ESRS 2, IRO-1	Kuvaus ilmastoon liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	ESRS 2; IRO-1	58	
E1-2	Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät toimintaperiaatteet	E1; E1-2	90	
E1-3	Ilmastonmuutosta koskeviin toimintaperiaatteisiin liittyvät toimet ja resurssit	E1; E1-3	91	
E1-4	Ilmastonmuutoksen hillintään ja siihen sopeutumiseen liittyvät tavoitteet	E1; E1-4	93	
E1-5	Energiankulutus ja energialähteiden yhdistelmä	E1; E1-5	96	
E1-6	Kasvihuonekaasujen Scope 1-, Scope 2- ja Scope 3 -bruttopäästöt ja kokonaispäästöt	E1; E1-6	97	
E1-7	Päästöhyvityksillä rahoitettavat kasvihuonekaasujen poistot ja kasvihuonekaasupäästöjen hillintähankkeet	E1; E1-7	101	
E1-8	Sisäinen hiilen hinnoittelu	E1; E1-8	102	

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Tiedonantovaatimus		Osio	Sivunro.	Lisätietoja
E1-9	Olennaisten fyysisten ja siirtymäriskien ja mahdollisten ilmastoon liittyvien mahdollisuuksien ennakoidut taloudelliset vaikutukset	Jätetty pois ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti		
ESRS E2 Pilaantuminen				
ESRS 2, IRO-1	Kuvaus pilaantumiseen liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	Määritetty epäolennaiseksi		
E2-1	Pilaantumiseen liittyvät toimintaperiaatteet	Määritetty epäolennaiseksi		
E2-2	Pilaantumiseen liittyvät toimet ja resurssit	Määritetty epäolennaiseksi		
E2-3	Pilaantumiseen liittyvät tavoitteet	Määritetty epäolennaiseksi		
E2-4	Ilman, veden ja maaperän pilaantuminen	Määritetty epäolennaiseksi		
E2-5	Huolta aiheuttavat aineet ja erityistä huolta aiheuttavat aineet	Määritetty epäolennaiseksi		
E2-6	Pilaantumiseen liittyvien vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien ennakoidut taloudelliset vaikutukset	Määritetty epäolennaiseksi		
ESRS E3 Vesivarat ja merten luonnonvarat				
ESRS 2, IRO-1	Kuvaus vesivaroihin ja merten luonnonvaroihin liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	Määritetty epäolennaiseksi		
E3-1	Vesivaroihin ja merten luonnonvaroihin liittyvät toimintaperiaatteet	Määritetty epäolennaiseksi		
E3-2	Vesivaroihin ja merten luonnonvaroihin liittyvät toimet ja resurssit	Määritetty epäolennaiseksi		
E3-3	Vesivaroihin ja merten luonnonvaroihin liittyvät tavoitteet	Määritetty epäolennaiseksi		
E3-4	Vedenkulutus	Määritetty epäolennaiseksi		
E3-5	Vesivaroihin ja merten luonnonvaroihin liittyvien vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien ennakoidut taloudelliset vaikutukset	Määritetty epäolennaiseksi		
ESRS E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit				
E4-1	Siirtymäsuunnitelma sekä biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemien huomioiminen strategiassa ja liiketoimintamallissa	E4; E4-1	103	
ESRS 2, SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	E4; SBM-3	55, 104	
ESRS 2, IRO-1	Kuvaus biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	ESRS 2; IRO-1	58	
E4-2	Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät toimintaperiaatteet	E4; E4-2	104	
E4-3	Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät toimet ja resurssit	E4; E4-3	105	
E4-4	Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät tavoitteet	E4; E4-4	105	
E4-5	Biologisessa monimuotoisuudessa ja ekosysteemeissä tapahtuviin muutoksiin liittyvät vaikutusmittarit	E4; E4-5	105	
E4-6	Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvien riskien ja mahdollisuuksien ennakoidut taloudelliset vaikutukset	Jätetty pois ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti		
ESRS E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous				
ESRS 2, IRO-1	Kuvaus resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvien olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	ESRS 2; IRO-1	58	
E5-1	Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät toimintaperiaatteet	E5; E5-1	106	
E5-2	Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät toimet ja resurssit	E5; E5-2	107	
E5-3	Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät tavoitteet	E5; E5-3	108	
E5-4	Resurssien sisäänvirtaukset	E5; E5-4	108	
E5-5	Resurssien ulosvirtaukset	E5; E5-5	109	

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Tiedonantovaatimus		Osio	Sivunro.	Lisätietoja
E5-6	Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvien vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien ennakoidut taloudelliset vaikutukset	Jätetty pois ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti		
Yhteiskunnalliset tiedot				
ESRS S1 Oma työvoima				
ESRS 2, SBM-2	Sidosryhmien edut ja näkemykset	ESRS 2; SBM-2	53	
ESRS 2, SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	S1; SBM-3	55, 110	
S1-1	Omaan työvoimaan liittyvät toimintaperiaatteet	S1; S1-1	112	
S1-2	Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista omien työntekijöiden ja heidän edustajiensa kanssa	S1; S1-2	114	
S1-3	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat omille työntekijöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi	S1; S1-3	116	
S1-4	Toimien toteuttaminen omaan työvoimaan kohdistuvien olennaisten vaikutusten suhteen ja toimintatavat omaan työvoimaan liittyvien olennaisten riskien vähentämiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien vaikuttavuus	S1; S1-4	116	
S1-5	Tavoitteet, jotka liittyvät olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen sekä olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan	S1; S1-5	119	
S1-6	Yrityksen työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet	S1; S1-6	120	
S1-7	Yrityksen omaan työvoimaan kuuluvien muiden kuin työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet	Jätetty pois ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti		
S1-8	Työehtosopimusneuvottelujen kattavuus ja työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu	S1; S1-8	121	
S1-9	Monimuotoisuuden mittarit	S1; S1-9	122	
S1-10	Riittävä palkka	S1; S1-10	122	
S1-11	Sosiaalinen suojelu	Jätetty pois ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti		
S1-12	Vammaiset henkilöt	Jätetty pois ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti		
S1-13	Koulutusta ja taitojen kehittämistä koskevat mittarit	S1; S1-13	123	
S1-14	Terveyttä ja turvallisuutta koskevat mittarit	S1; S1-14	124	
S1-15	Työ- ja yksityiselämän tasapainoa koskevat mittarit	S1; S1-15	124	
S1-16	Ansiotuloa koskevat mittarit (palkkaero ja kokonaisansiot	S1; S1-16	125	
S1-17	Tapaukset, valitukset ja vakavat ihmisoikeusvaikutukset	S1; S1-17	125	
ESRS S2 Arvoketjun työntekijät				
ESRS 2, SBM-2	Sidosryhmien edut ja näkemykset	ESRS 2; SBM-2	53	
ESRS 2, SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	S2; SBM-3	55, 126	
S2-1	Arvoketjun työntekijöihin liittyvät toimintaperiaatteet	S2; S2-1	128	
S2-2	Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista arvoketjun työntekijöiden kanssa	S2; S2-2	128	
S2-3	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat arvoketjun työntekijöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi	S2; S2-3	129	
S2-4	Arvoketjun työntekijöihin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat arvoketjun työntekijöihin kohdistuvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien tehokkuus	S2; S2-4	129	

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Tiedonantovaatimus		Osio	Sivunro.	Lisätietoja
S2-5	Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet	S2; S2-5	130	
ESRS S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt				
ESRS 2, SBM-2	Sidosryhmien edut ja näkemykset	ESRS 2; SBM-2	53	
ESRS 2, SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	S3; SBM-3	55, 131	
S3-1	Vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin liittyvät toimintaperiaatteet	S3; S3-1	133	
S3-2	Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa vaikutuksista vaikutusten kohteena olevien yhteisöjen kanssa	S3; S3-2	134	
S3-3	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat vaikutusten kohteena oleville yhteisöille huolenaiheiden esiin tuomiseksi	S3; S3-3	134	
S3-4	Vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin kohdistuvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien tehokkuus	S3; S3-4	134	
S3-5	Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet	S3; S3-5	136	
ESRS S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät				
ESRS 2, SBM-2	Sidosryhmien edut ja näkemykset	ESRS 2; SBM-2	53	
ESRS 2, SBM-3	Olennaiset vaikutukset, riskit ja mahdollisuudet sekä niiden vuorovaikutus strategian ja liiketoimintamallin kanssa	S4; SBM-3	55, 137	
S4-1	Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin liittyvät toimintaperiaatteet	S4; S4-1	140	
S4-2	Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa kuluttajien ja loppukäyttäjien kanssa	S4; S4-2	142	
S4-3	Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat kuluttajille ja loppukäyttäjille huolenaiheiden esiin tuomiseksi	S4; S4-3	142	
S4-4	Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat kuluttajiin ja loppukäyttäjiin kohdistuvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien tehokkuus	S4; S4-4	143	
S4-5	Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet	S4; S4-5	145	
Hallintotapatiedot				
ESRS G1 Liiketoiminnan harjoittaminen				
ESRS 2, GOV-1	Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli	ESRS 2; GOV-1	45	
ESRS 2, IRO-1	Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista	ESRS 2; IRO-1	58	
G1-1	Yrityskulttuuri ja liiketoiminnan harjoittamista koskevat toimintaperiaatteet ja yrityskulttuuri	G1; G1-1	147	
G1-2	Suhteet toimittajiin	G1; G1-2	150	
G1-3	Korruption ja lahjonnan ehkäiseminen ja havaitseminen	G1; G1-3	151	
G1-4	Vahvistetut korruptio- tai lahjontatapaukset	G1; G1-4	151	
G1-5	Poliittinen vaikuttaminen ja lobbaustoiminta	Määritetty epäolennaiseksi		
G1-6	Maksukäytännöt	G1; G1-6	151	

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

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

Tiedonanto-vaatimus	Tietopiste	Kestävyysraportti	Viittaus tiedonantovelvoite-asetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Osio	Sivu-numero
ESRS 2 GOV-1	21 kohdan d alakohta	Hallituksen sukupuolijakauma	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 13		Komission delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		ESRS 2; GOV-1	45
ESRS 2 GOV-1	21 kohdan e alakohta	Riippumattomien hallituksen jäsenten prosenttiosuus			Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		ESRS 2; GOV-1	45
ESRS 2 GOV-4	30 kohta	Selvitys kestävyyttä koskevasta due diligence -prosessista	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 10				ESRS 2; GOV-4	48
ESRS 2 SBM-1	40 kohdan d alakohdan i alakohta	Osallistuminen fossiilisiin polttoaineisiin liittyvään toimintaan	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 4	Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/245328 taulukko 1: Ympäristöön liittyvää riskiä koskevat laadulliset tiedot ja taulukko 2: Yhteiskuntaan liittyvää riskiä koskevat laadulliset tiedot	Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		ESRS 2; SBM-1	49
ESRS 2 SBM-1	40 kohdan d alakohdan ii alakohta	Osallistuminen kemikaalien tuotantoon liittyvään toimintaan	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 9		Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		ESRS 2; SBM-1	49
ESRS 2 SBM-1	40 kohdan d alakohdan iii alakohta	Osallistuminen kiistanalaisiin aseisiin liittyvään toimintaan	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 14		Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohta, delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II		ESRS 2; SBM-1	49
ESRS 2 SBM-1	40 kohdan d alakohdan iv alakohta	Osallistuminen tupakan viljelyyn ja tuotantoon liittyvään toimintaan			Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohta, delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II		ESRS 2; SBM-1	49
ESRS E1-1	14 kohta	Siirtymäsuunnitelma ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi vuoteen 2050 mennessä				Asetuksen (EU) 2021/1119 2 artiklan 1 kohta	E1; E1-1	81

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tiedonanto-vaatimus	Tietopiste	Kestävyysraportti	Viittaus tiedonantovelvoite-asetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Osio	Sivu-numero
ESRS E1-1	16 kohdan g alakohta	Pariisin sopimuksen mukaisten vertailuarvojen ulkopuolelle suljetut yritykset		Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/2453 lomake 1: Kaupankäyntivaraston ulkopuoliset erät – Ilmastonmuutokseen liittyvä siirtymäriski: Vastuiden luottoluokka toimialan, päästöjen ja jäljellä olevan maturiteetin mukaan	Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohdan d–g alakohta ja 12 artiklan 2 kohta		E1; E1-1	81
ESRS E1-4	34 kohta	Kasvihuonekaasu-päästöjen vähennystavoitteet	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 4	Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/2453 lomake 3: Kaupankäyntivaraston ulkopuoliset erät – Ilmastonmuutokseen liittyvä siirtymäriski: Mukauttamismittarit	Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 6 artikla		E1; E1-4	93
ESRS E1-5	38 kohta	Fossiilisista lähteistä peräisin olevan energian kulutus eriteltynä lähteiden mukaan (vain ilmastovaikutuksiltaan merkittävät alat)	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 5 ja taulukon 2 indikaattori 5				E1; E1-5	96
ESRS E1-5	37 kohta	Energiankulutus ja energialähteiden yhdistelmä	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 5				E1; E1-5	96
ESRS E1-5	40–43 kohta	Energiaintensiteetti, joka liittyy toimintaan ilmastovaikutuksiltaan merkittävillä aloilla	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 6				E1; E1-5	96

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
• **Kestävyysraportti**
• Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tiedonanto-vaatimus	Tietopiste	Kestävyysraportti	Viittaus tiedonantovelvoite-asetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Osio	Sivu-numero
ESRS E1-6	44 kohta	Kasvihuonekaasujen Scope 1-, Scope 2- ja Scope 3 -bruttopäästöt ja kokonaispäästöt	Liitteen I taulukon 1 indikaattorit 1 ja 2	Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/2453 lomake 1: Kaupankäyntivaraston ulkopuoliset erät – Ilmastonmuutokseen liittyvä siirtymäriski: Vastuiden luottoluokka toimialan, päästöjen ja jäljellä olevan maturiteetin mukaan	Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 5 artiklan 1 kohta, 6 artikla ja 8 artiklan 1 kohta		E1; E1-6	97
ESRS E1-6	53–55 kohta	Kasvihuonekaasujen bruttopäästöjen intensiteetti	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 3	Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/2453 lomake 3: Kaupankäyntivaraston ulkopuoliset erät – Ilmastonmuutokseen liittyvä siirtymäriski: Mukauttamismittarit	Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 8 artiklan 1 kohta		E1; E1-6	97
ESRS E1-7	56 kohta	Kasvihuonekaasujen poistot ja päästöhyvitykset				Asetuksen (EU) 2021/1119 2 artiklan 1 kohta	E1; E1-7	101
ESRS E1-9	66 kohta	Vertailuarvosalkun alttius ilmastoon liittyville fyysisille riskeille			Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 liite II; delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II		Jätetty pois ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti	
ESRS E1-9	66 kohdan a alakohta	Rahallisten määrien erittely akuutin ja kroonisen fyysisen riskin mukaan		Asetuksen (EU) N:o 575/2013 449 a artikla; komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/2453, 46 ja 47 kohta; Lomake 5: Kaupankäynti varaston ulkopuoliset erät – Ilmastonmuutokseen liittyvä fyysinen riski: Vastuut, joihin kohdistuu fyysinen riski				

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tiedonanto-vaatimus	Tietopiste	Kestävyysraportti	Viittaus tiedonantovelvoite-asetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Osio	Sivu-numero
ESRS E3-4	29 kohta	Kokonaisvedenkulutus kuutiometreinä oman toiminnan liikevoittoa kohti laskettuna	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 6.1				Määritetty epäolennaiseksi	
ESRS 2 – IRO-1 – E4	16 kohdan a alakohdan i alakohta		Liitteen I taulukon 1 indikaattori 7				ESRS 2; IRO-1	58
ESRS 2 – IRO-1 – E4	16 kohdan b alakohta		Liitteen I taulukon 2 indikaattori 10				ESRS 2; IRO-1	58
ESRS 2 – IRO-1 – E4	16 kohdan c alakohta		Liitteen I taulukon 2 indikaattori 14				ESRS 2; IRO-1	58
ESRS E4-2	24 kohdan b alakohta	Kestävät maata tai maataloutta koskevat käytännöt tai toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 11				E4; E4-2	103
ESRS E4-2	24 kohdan c alakohta	Kestävät meriin liittyvät käytännöt tai toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 12				E4; E4-2	104
ESRS E4-2	24 kohdan d alakohta	Metsäkatoon puuttumista koskevat toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 15				E4; E4-2	104
ESRS E5-5	37 kohdan d alakohta	Kierrättämätön jäte	Liitteen I taulukon 2 indikaattori 13				E5; E5-5	109
ESRS E5-5	39 kohta	Vaarallinen jäte ja radioaktiivinen jäte	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 9				E5; E5-5	109
ESRS 2 – SBM-3 – S1	14 kohdan f alakohta	Pakkotyötapausten riski	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 13				ESRS 2; SBM-3, S1;SBM-3	55, 110
ESRS 2 – SBM-3 – S1	14 kohdan g alakohta	Lapsityövoimatapausten riski	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 12				ESRS 2; SBM-3, S1;SBM-3	55, 110

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tiedonanto-vaatimus	Tietopiste	Kestävyysraportti	Viittaus tiedonantovelvoite-asetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Osio	Sivu-numero
ESRS S1-1	20 kohta	Ihmisoikeuspoliittiset sitoumukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 9 ja taulukon 1 indikaattori 11				S1; S1-1	112
ESRS S1-1	21 kohta	Kansainvälisen työjärjestön kahdeksan perusyleissopimuksen käsittelemiä aiheita koskevat due diligence -käytännöt			Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		S1; S1-1	112
ESRS S1-1	22 kohta	Ihmiskaupan ehkäisemistä koskevat prosessit ja toimenpiteet	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 11				S1; S1-1	112
ESRS S1-1	23 kohta	Työtapaturmien ehkäisemistä koskevat toimintaperiaatteet tai hallintajärjestelmä	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 1				S1; S1-1	112
ESRS S1-3	32 kohdan c alakohta	Epäkohtien tai valitusten käsittelyjärjestelmät	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 5				S1; S1-3	123
ESRS S1-14	88 kohdan b ja c alakohta	Kuolemantapausten lukumäärä ja työtapaturmien lukumäärä ja osuus	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 2		Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		S1; S1-14	124
ESRS S1-14	88 kohdan e alakohta	Loukkaantumisten, onnettomuuksien, kuolemantapausten tai sairauksien vuoksi menetettyjen päivien määrä	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 3				S1; S1-14	124
ESRS S1-16	97 kohdan a alakohta	Sukupuolten välinen tasoittamaton palkkaero	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 12		Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		S1; S1-16	125
ESRS S1-16	97 kohdan b alakohta	Toimitusjohtajan suhteettoman suuri palkka	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 8				S1; S1-16	125
ESRS S1-17	103 kohdan a alakohta	Syrjintätapaukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 7				S1; S1-17	125

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tiedonanto-vaatimus	Tietopiste	Kestävyysraportti	Viittaus tiedonantovelvoite-asetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Osio	Sivu-numero
ESRS S1-17	104 kohdan a alakohta	Yritystoimintaa ja ihmisoikeuksia koskevien YK:n ohjaavien periaatteiden ja OECD:n periaatteiden noudattamatta jättäminen	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 10 ja taulukon 3 indikaattori 14		Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II; delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohta		S1; S1-17	125
ESRS 2 – SBM-3 – S2	11 kohdan b alakohta	Huomattava lapsityövoiman tai pakkotyön käytön riski arvoketjussa	Liitteen I taulukon 3 indikaattorit 12 ja 13				ESRS 2; SBM-3, S2; SMB-3	55, 126
ESRS S2-1	17 kohta	Ihmisoikeuspoliittiset sitoumukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 9 ja taulukon 1 indikaattori 11				S2; S2-1	128
ESRS S2-1	18 kohta	Arvoketjun työntekijöihin liittyvät toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 3 indikaattorit 11 ja 4				S2; S2-1	128
ESRS S2-1	19 kohta	Yritystoimintaa ja ihmisoikeuksia koskevien YK:n ohjaavien periaatteiden ja OECD:n toimintaohjeiden noudattamatta jättäminen	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 10		Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II; delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohta		S2; S2-1	128
ESRS S2-1	19 kohta	Kansainvälisen työjärjestön kahdeksan perusyleissopimuksen käsittelemiä aiheita koskevat due diligence -käytännöt			Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		S2; S2-1	128
ESRS S2-4	36 kohta	Arvoketjun alku- ja loppupäähän liittyvät ihmisoikeusongelmat ja ihmisoikeuksien loukkaukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 14				S2; S2-4	129
ESRS S3-1	16 kohta	Ihmisoikeuspoliittiset sitoumukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 9 ja taulukon 1 indikaattori 11				S3; S3-1	133

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tiedonanto-vaatimus	Tietopiste	Kestävyysraportti	Viittaus tiedonantovelvoite-asetukseen	Viittaus pilariin 3	Viittaus vertailuarvo-asetukseen	Viittaus EU:n ilmastolakiin	Osio	Sivu-numero
ESRS S3-1	17 kohta	Yritystoimintaa ja ihmisoikeuksia koskevien YK:n ohjaavien periaatteiden, ILO:n periaatteiden tai OECD:n toimintaohjeiden noudattamatta jättäminen	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 10		Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II; delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohta		S3; S3-1	133
ESRS S3-4	36 kohta	Ihmisoikeusongelmat ja ihmisoikeuksien loukkaukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 14				S3; S3-4	134
ESRS S4-1	16 kohta	Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin liittyvät toimintaperiaatteet	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 9 ja taulukon 1 indikaattori 11				S4; S4-1	140
ESRS S4-1	17 kohta	Yritystoimintaa ja ihmisoikeuksia koskevien YK:n ohjaavien periaatteiden ja OECD:n toimintaohjeiden noudattamatta jättäminen	Liitteen I taulukon 1 indikaattori 10		Delegoidun asetuksen (EU) 2020/1816 liite II; delegoidun asetuksen (EU) 2020/1818 12 artiklan 1 kohta		S4; S4-1	140
ESRS S4-4	35 kohta	Ihmisoikeusongelmat ja ihmisoikeuksien loukkaukset	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 14				S4; S4-4	143
ESRS G1-1	10 kohdan b alakohta	Korruption vastainen Yhdistyneiden kansakuntien yleissopimus	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 15				G1; G1-1	147
ESRS G1-1	10 kohdan d alakohta	Väärinkäytösten paljastajien suojelu	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 6				G1; G1-1	147
ESRS G1-4	24 kohdan a alakohta	Korruption ja lahjonnan torjuntaa koskevien lakien rikkomisesta määrätyt sakot	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 17		Delegoitu asetus (EU) 2020/1816, liite II		G1; G1-4	151
ESRS G1-4	24 kohdan b alakohta	Korruption ja lahjonnan torjuntaa koskevat normit	Liitteen I taulukon 3 indikaattori 16				G1; G1-4	151

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

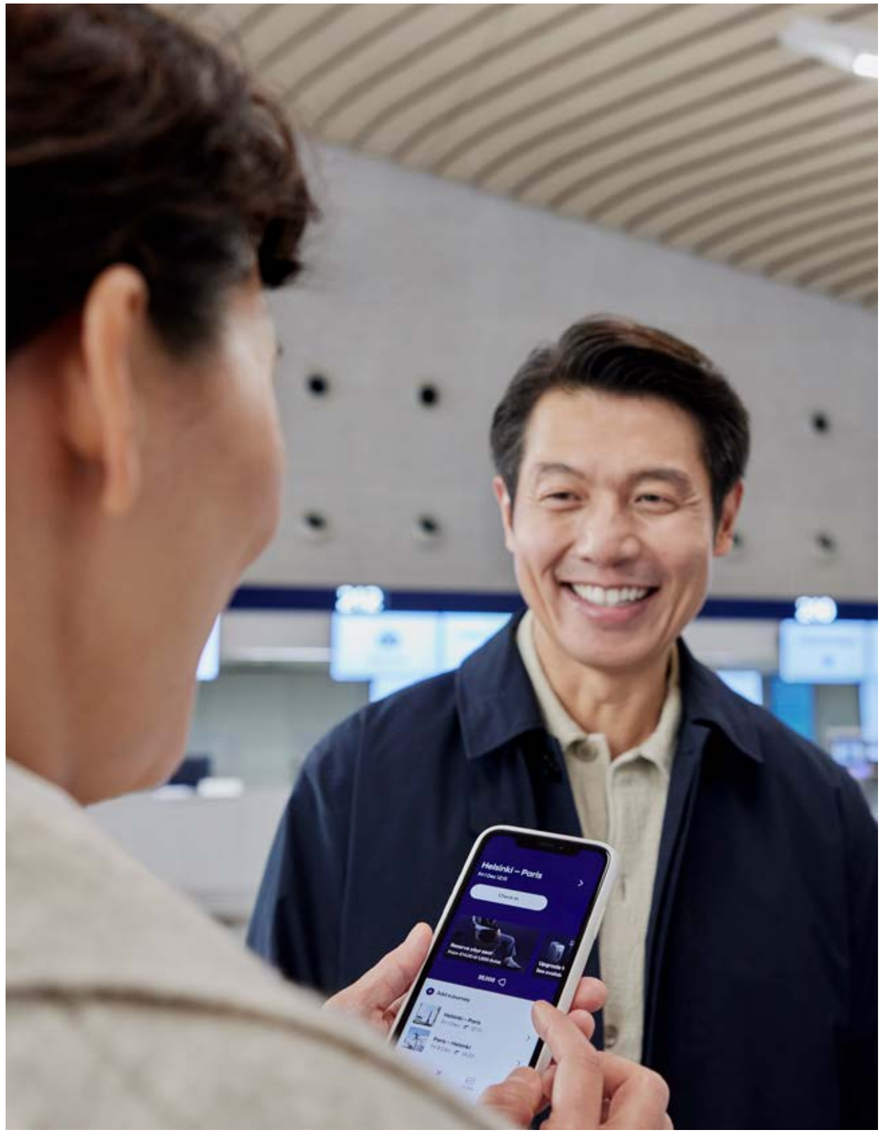
YMPÄRISTÖTIEDOT

EU-taksonomia

Taustaa

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

EU-taksonomia kehittyy jatkuvasti sitä mukaan, kun siihen vaiheittain lisätään sekä uusia taloudellisia toimintoja että ympäristötavoitteita. Taksonomia-asetuksen ensimmäinen delegoitu säädös koskien ilmastonmuutoksen hillintää ja ilmastonmuutokseen sopeutumista tuli voimaan 1. tammikuuta 2022. Asetuksen artikla 8 toi NFRD-direktiivin (direktiivi muiden kuin taloudellisten tietojen raportoinnista) mukaisille yleisen edun kannalta merkittäville yhteisöille, kuten Finnairille, velvoitteen raportoida taksonomiasta ensimmäistä kertaa raportointivuodelta 2021. Raportointivelvollisia yhteisöjä vaaditaan raportoimaan, mikä osuus niiden liikevaihdosta, pääomamenoista (CapEx) ja toimintamenoista (OpEx) on ympäristötavoitteiden osalta sekä taksonomiakelpoista että -mukaista. Kyseiset indikaattorit määritellään EU-taksonomiassa, ja niiden määritelmät poikkeavat pääomamenojen ja toimintamenojen IFRS-määritelmistä.



Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- Kestävyysraportti
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU Taksonomia
      - E1 Ilmastonmuutos
      - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
      - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Finnair ja EU-taksonomia

Finnair on arvioinut taloudellisen toimintansa taksonomiakelpoisuutta vertaamalla liiketoimintaansa kuuluvia, NACE-toimialaluokituksen mukaisia taloudellisia toimintoja vastaaviin EU-taksonomian sisältämiin toimintoihin ja niiden kriteeristöihin. Finnairin liiketoiminnan ydinosa-alueet muodostuvat matkustajaliikenteestä, lisämyynnistä, rahdista ja matkapalveluista. Näistä matkustajaliikenne (NACE H51.1, toimintonumero 6.19) sekä lentorahtitoiminta (NACE H51.21, toimintonumero 6.19) ovat kuuluneet raportointivuodesta 2023 alkaen taksonomian ilmastonmuutoksen hillintään liittyvien taloudellisten toimintojen luetteloon ja Finnairin tulee raportointivuonna 2024 raportoida sekä taksonomiakelpoinen että taksonomiamukainen osuus näihin taloudellisiin toimintoihin liittyvästä liikevaihdostaan, pääomamenoistaan (CapEx) ja toimintamenoistaan (OpEx). Muista Finnairin ydinliiketoiminnoista sen sijaan lisämyynti sekä matkapalvelut eivät kuulu edelleenkään taksonomian taloudellisten toimintojen luetteloon. Sama koskee Finnair Cargon tarjoamia maanteiden tavarankuljetuspalveluja (toimintonumero 6.6), sillä nämä palvelut on ulkoistettu kolmannelle osapuolelle ja niitä ei näin ollen pidetä taksonomiakelpoisina.

Finnair on viime vuosina modernisoinut voimakkaasti laajarunkolaivastoaan. Vuosina 2015–2017 seitsemän A340-konetta poistettiin käytöstä Finnairin liikenteestä ja vuodesta 2015 lähtien Finnair on tuonut laivastoonsa 18 modernia, vähäpäästöisempää A350-konetta. Uusin vastaanotettiin joulukuussa 2024. Käytöstä poistetuista A340-koneista yksi myytiin kierrätettäväksi, kaksi palautettiin vuokranantajille elinkaarensa lopussa ja neljä myytiin takaisin Airbusille samaan aikaan, kun Finnair vahvisti käyttävänsä kahdeksan A350-koneen osto-option. Finnair vastaanottaa vielä yhden A350-lentokoneen nykyaikataulun mukaan vuoden 2026 toisella neljänneksellä. Tämä laajarunkokaluston uudistaminen on yhtiön historian suurin yksittäinen investointi.

Finnair tavoittelee uusiutuvien lentopolttoaineiden (SAF) käytön lisäämistä yhdessä **one**world-allianssin ja muiden sidosryhmien kanssa. **One**world-allianssi on asettanut yhteiseksi päämääräkseen saavuttaa SAF-tankkauksissa 10 %:n taso vuoteen 2030 mennessä, joka on reilusti yli EU:n ehdottaman 5 %:n mandaatin. Tämän tavoitteen saavuttaminen vaatii yhteisiä ponnisteluja niin lainsäätäjien kuin eri teollisuussektoreiden kanssa. SAF:n käytön lisäämiseen liittyy vahvasti myös luonnon monimuotoisuuden suojelu (kuudes ympäristötavoite), jotta nopeasti kasvava kysyntä ei johda esimerkiksi lisääntyvään maa-alan käyttöön ja siten luonnon monimuotoisuuden vähenemiseen. Vuonna 2024 Finnairin käyttämästä lentopolttoaineesta 0,46 % oli SAF:ia.

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

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

Liikevaihto

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

Finnairin taksonomiakelpoisen liikevaihdon osuus koko liikevaihdosta on 86 % (87).

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Uusien raportointivaatimusten vuoksi taksonomian mukainen osuus matkustaja- ja rahtiliikevaihdosta raportoitiin ensimmäisen kerran vuodelta 2024. Taksonomian mukainen osuus kokonaisliikevaihdosta oli 0 % (0). Finnair on katsonut, että se ei raportointivuoden 2024 osalta täyttänyt kaikkia taksonomian asettamia vaatimuksia. Näin ollen, Finnair ei edennyt määrittelemään taksonomian mukaista liikevaihtoa raportointivuoden 2024 osalta.

Finnairin vähäpäästöisemmän A350-laivaston konetyypin katsotaan todennäköisesti täyttävän merkittävän edistämisen kriteerit (lähde: ICF; EU Taxonomy for aviation eligible aircraft technology, 2024). Mikäli merkittävän edistämisen kriteerit katsotaan täyttyvän olisi tulevaisuudessa A350-laivaston operoinnista kertynyt liikevaihto osittain (EASA:n määrittelemään 48 %:n lentokoneiden globaaliin kymmenvuotiseen korvaussuhteeseen perustuen) mahdollista katsoa taksonomian mukaiseksi, edellyttäen, että myös muut taksonomiamukaisuuden kriteerit täyttyvät.

Pääomamenot (CapEx)

EU-taksonomian määritelmän mukaiset pääomamenot tarkoittavat samaa kuin Finnairin raportoimat bruttoinvestoinnit. Taksonomiakelpoisten pääomamenojen osuus kokonaispääomamenoista oli 90 % (83), ja lähes kaikki niistä liittyivät Finnairin matkustajaliikenteessä ja lentorahtitoiminnassa operoimaan laivastoon. Muut taksonomiakelpoiset pääomamenot liittyivät kiinteistöihin ja niihin tehtyihin energiaratkaisuihin.

Uusien raportointivaatimusten vuoksi taksonomian mukainen osuus matkustaja- ja rahtipääomamenoista raportoitiin ensimmäisen kerran vuodelta 2024. Finnairin kokonaispääomamenoista taksonomian mukaisia oli 0 % (0). Finnair on katsonut, että se ei raportointivuoden 2024 osalta täyttänyt kaikkia taksonomian asettamia vaatimuksia. Näin ollen, Finnair ei edennyt määrittelemään taksonomian mukaista osuutta pääomamenoista raportointivuoden 2024 osalta.

Toimintamenot (OpEx)

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

Taksonomiakelpoinen osuus Finnairin koko taksonomiaperusteisista toimintamenoista oli 100 % (100), koska melkein kaikki toimintamenot liittyivät Finnairin laivaston kunnossapitoon. Muut taksonomiakelpoiset toimintamenot liittyivät hankittujen ja omistettujen rakennusten (toimintonumero 7.7) huoltoon sekä lyhytaikaiseen vuokraukseen.

Uusien raportointivaatimusten vuoksi taksonomian mukainen osuus matkustaja- ja rahtipääomamenoista raportoitiin ensimmäisen kerran vuodelta 2024. 0 % koko taksonomiaperusteisista toimintamenoista oli taksonomian mukaista (0). Finnair on katsonut, että se ei raportointivuoden 2024 osalta täyttänyt kaikkia taksonomian asettamia vaatimuksia. Näin ollen, Finnair ei edennyt määrittelemään taksonomian mukaista osuutta toimintamenoista raportointivuoden 2024 osalta.

Tarkemmat taksonomialuvut on esitetty seuraavien sivujen taksonomiataulukoissa.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
• **Kestävyysraportti**
Yleiset tiedot
• Ympäristötiedot
• EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Taksonomian mukaisiin taloudellisiin toimintoihin liittyvistä tuotteista tai palveluista saatu osuus liikevaihdosta – vuotta 2024 koskevat tiedot

Tilikausi 2024		Vuosi		Merkittävän edistämisen kriteeri						"Ei merkittävää haittaa" -kriteerit (DNSH: Does Not Significantly Harm									
Taloudelliset toiminnat (1)	Koodi (2)	Liikevaihto (3)	Osuus liikevaihdosta, vuosi 2024 (4)	Ilmastonmuutoksen hillintä (5)	Ilmastonmuutokseen sopeutuminen (6)	Vesi (7)	Ympäristön pilaantuminen (8)	Kiertotalous (9)	Biologinen monimuotoisuus (10)	Ilmastonmuutoksen hillintä (11)	Ilmastonmuutokseen sopeutuminen (12)	Vesi (13)	Ympäristön pilaantuminen (14)	Kiertotalous (15)	Biologinen monimuotoisuus (16)	Vähimmäistason suojatoimet (17)	Taksonomian mukaisten tai taksonomiakelpoisten osuus liikevaihdosta, 2023 (18)	Luokka mahdollistava toiminta (19)	Luokka siirtymätoiminta (20)
		Milj. euroa	%	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	%	M	T
Taksonomiakelpoiset toiminnat																			
Ympäristön kannalta kestävät (taksonomian mukaiset) toiminnat																			
Ympäristön kannalta kestävistä (taksonomian mukaisista) toiminnoista saatu liikevaihto (A.1)		0	0														0		
Taksonomiakelpoiset muttei ympäristön kannalta kestävät (muut kuin taksonomian mukaiset) toiminnat																			
Matkustajien ja tavaroiden lentokuljetukset	CCM 6.19	2 612	86	E	E/S	E/S	E/S	E/S	E/S								87		
Taksonomiakelpoisista muttei ympäristön kannalta kestävistä (muista kuin taksonomian mukaisista) toiminnoista saatu liikevaihto (A.2)		2 612	86														87		
Taksonomiakelpoisista toiminnoista saatu liikevaihto (A.1+A.2)		**2 612**	**86**														**87**		
Ei-taksonomiakelpoiset toiminnat																			
Ei-taksonomiakelpoisista toiminnoista saatu liikevaihto		437	14																
Yhteensä		**3 049**	**100**																

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
• Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
• Ympäristötiedot
• EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Taksonomian mukaisiin taloudellisiin toimintoihin liittyvien tuotteiden ja palvelujen osuus pääomamenoista – vuoden 2024 tiedot

Tilikausi 2024		Vuosi		Merkittävän edistämisen kriteeri						"Ei merkittävää haittaa" -kriteerit (DNSH: Does Not Significantly Harm									
Taloudelliset toiminnat (1)	Koodi (2)	Pääomamenot (3)	Osuus pääomamenoista, vuosi 2024 (4)	Ilmastonmuutoksen hillintä (5)	Ilmastonmuutokseen sopeutuminen (6)	Vesi (7)	Ympäristön pilaantuminen (8)	Kiertotalous (9)	Biologinen monimuotoisuus (10)	Ilmastonmuutoksen hillintä (11)	Ilmastonmuutokseen sopeutuminen (12)	Vesi (13)	Ympäristön pilaantuminen (14)	Kiertotalous (15)	Biologinen monimuotoisuus (16)	Vähimmäistason suojatoimet (17)	Taksonomian mukaisten tai taksonomiakelpoisten osuus pääomamenoista, vuosi 2023 (18)	Luokka mahdollistava toiminta (19)	Luokka siirtymätoiminta (20)
		Milj. euroa	%	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	%	M	T
Taksonomiakelpoiset toiminnat																			
Ympäristön kannalta kestävät (taksonomian mukaiset) toiminnat																			
Ympäristön kannalta kestävien (taksonomian mukaisten) toimintojen pääomamenot (A.1)		0	0														0		
Taksonomiakelpoiset muttei ympäristön kannalta kestävät (muut kuin taksonomian mukaiset) toiminnat																			
Matkustajien ja tavaroiden lentokuljetukset	CCM 6.19	410	88	E	E/S	E/S	E/S	E/S	E/S								83		
Rakennusten hankinta ja omistus	CCM 7.7	8	2	E	E/S	E/S	E/S	E/S	E/S								0		
Energiatehokkaiden laitteiden asennus	CCM 7.3	1	0	E	E/S	E/S	E/S	E/S	E/S								0		
Taksonomiakelpoisten muttei ympäristön kannalta kestävien (muiden kuin taksonomian mukaisten) toimintojen pääomamenot (A.2)		419	90														83		
Taksonomiakelpoisten toimintojen pääomamenot (A.1+A.2)		**419**	**90**														**83**		
Ei-taksonomiakelpoiset toiminnat																			
Ei-taksonomiakelpoisten toimintojen pääomamenot		46	10																
Yhteensä		**464**	**100**																

K – Kyllä, luokitusjärjestelmäkelpoinen ja luokitusjärjestelmän mukainen toiminta kyseisen ympäristötavoitteen osalta

E – Ei, luokitusjärjestelmäkelpoinen muttei luokitusjärjestelmän mukainen toiminta kyseisen ympäristötavoitteen osalta

E/S – Ei sovelleta, ei-luokitusjärjestelmäkelpoinen toiminta kyseisen tavoitteen osalta

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
• Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
• Ympäristötiedot
• EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Taksonomian mukaisiin taloudellisiin toimintoihin liittyviin tuotteisiin ja palveluihin liittyvä osuus toimintamenoista – vuoden 2024 tiedot

Tilikausi 2024		Vuosi		Merkittävän edistämisen kriteeri						"Ei merkittävää haittaa" -kriteerit (DNSH: Does Not Significantly Harm									
Taloudelliset toiminnat (1)	Koodi (2)	Toimintamenot (3)	Osuus toimintamenoista, vuosi 2024 (4)	Ilmastonmuutoksen hillintä (5)	Ilmastonmuutokseen sopeutuminen (6)	Vesi (7)	Ympäristön pilaantuminen (8)	Kiertotalous (9)	Biologinen monimuotoisuus (10)	Ilmastonmuutoksen hillintä (11)	Ilmastonmuutokseen sopeutuminen (12)	Vesi (13)	Ympäristön pilaantuminen (14)	Kiertotalous (15)	Biologinen monimuotoisuus (16)	Vähimmäistason suojatoimet (17)	Taksonomian mukaisten tai taksonomiakelpoisten osuus toimintamenoista, vuosi 2023 (18)	Luokka mahdollistava toiminta (19)	Luokka siirtymätoiminta (20)
		Milj. euroa	%	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K; E; E/S	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	K/E	%	M	T
Taksonomiakelpoiset toiminnat																			
Ympäristön kannalta kestävät (taksonomian mukaiset) toiminnat																			
Ympäristön kannalta kestävien (taksonomian mukaisten) toimintojen toimintamenot (A.1)		0	0														0		
Taksonomiakelpoiset muttei ympäristön kannalta kestävät (muut kuin taksonomian mukaiset) toiminnat																			
Matkustajien ja tavaroiden lentokuljetukset	CCM 6.19	229	97	E	E/S	E/S	E/S	E/S	E/S								97		
Rakennusten hankinta ja omistaminen	CCM 7.7	8	3	E	E/S	E/S	E/S	E/S	E/S								3		
Taksonomiakelpoisten mutta ei ympäristön kannalta kestävien (muiden kuin taksonomian mukaisten) toimintojen toimintamenot (A.2)		236	100														100		
Taksonomiakelpoisten toimintojen toimintamenot (A.1+A.2)		**236**	**100**														**100**		
Ei-taksonomiakelpoiset toiminnat																			
Ei-taksonomiakelpoisten toimintojen toimintamenot		1	0																
Yhteensä		**237**	**100**																

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Ydinvoimaan ja fossiilisiin kaasuihin liittyvät toiminnot

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

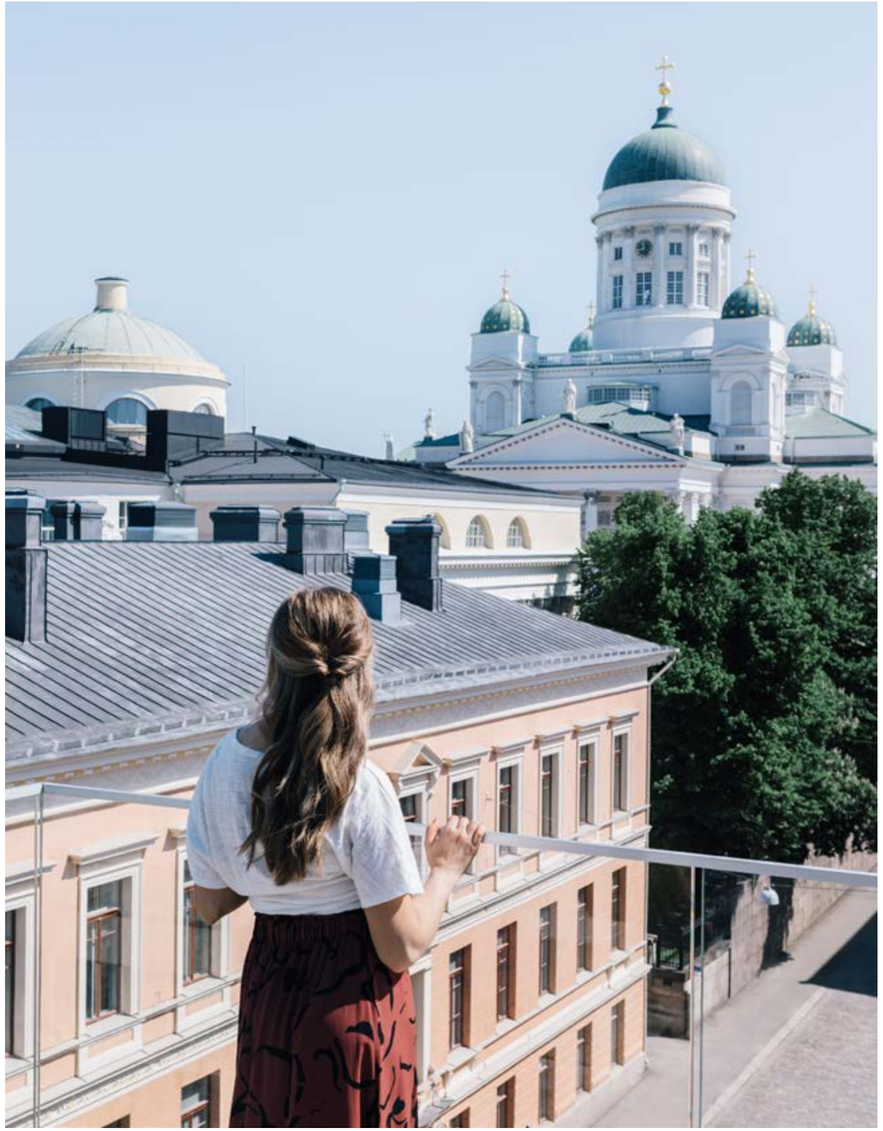
YMPÄRISTÖTIEDOT

E1 Ilmastonmuutos

E1-1 Siirtymäsuunnitelma ilmastomuutoksen hillintään

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

Merkittävillä resursoineilla on ratkaiseva merkitys tulevan siirtymästrategian tehokkaassa täytäntöönpanossa. Finnairille suurimmat muutospotentiaalit fossiilisten polttoaineiden käytön lopettamisessa liittyvät uusiutuvan lentopolttoaineen (SAF) käytön lisäämiseen ja lentokoneiden modernisointiin. Finnair näkee, että näistä kahdesta selkeästi suurempi potentiaali on SAF:issa, sillä lentokoneiden teknologinen kehitys hyödyntää laajemmin muitakin kuin nestemäisiä energiamuotoja on viivästynyt useamman kymmenen vuoden päähän. Siksi siirtymäsuunnitelman resursoinnit kohdentuvat nyt ja lähivuosina SAF-markkinoiden tukemiseen sekä sellaisen strategian luomiseen ja toteuttamiseen, jossa Finnair voi hyötyä ilmailun energiasiirtymästä parhaalla mahdollisella tavalla. Finnair on asettanut seuraavalle kymmenelle vuodelle päästövähennystavoitteen, joka tukee ilmaston lämpenemisen rajoittamista 1,5 asteeseen Pariisin ilmastosopimuksen mukaisesti.



Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tavoitteena on vähentää lentokerosiinin tuotantoketjun Scope 1- ja Scope 3 -päästöjä (ns. WTW-päästöjä) 34,5 % lennettyyn hyötykuormaan (RTK, myydyt tonnikilometrit) suhteutettuna vuoteen 2033 mennessä vuoden 2023 tasosta. Science Based Targets -aloite (SBTi) vahvisti tavoitteen syyskuussa 2024, ja se kuvastaa Finnairin sitoomusta globaalien ilmastotavoitteiden edistämiseksi. Absoluuttisiksi CO_2e-päästöiksi muutettuna tavoite vastaa noin 13 %:n päästövähennystä. Muut päästöt, kuten jättövanat (non-CO_2), jotka voivat myös vaikuttaa ilmaston lämpenemiseen, eivät sisälly tähän tavoitteeseen. Tämä johtuu siitä, että muiden kuin CO_2-päästöjen tieteellinen epävarmuus on tällä hetkellä liian suurta ja sovellettavat lieventämiskeinot puuttuvat. Finnair pyrkii ymmärtämään paremmin omaa osuuttaan kaikista ilmastoa lämmittävistä päästöistään ja raportoi muiden kuin CO_2-päästöjensä vaikutuksista julkisesti, kun nämä tiedot ovat saatavilla.

Finnair priorisoi lentokoneidensa suorien päästöjen vähentämistä vähähiilisyystoimissaan. Tämän saavuttamiseksi Finnair tulee lisäämään SAF:n käyttöä, optimoimaan verkostoaan ja laivastoaan sekä parantamaan toimintansa tehokkuutta. Nämä toimet ovat SBTi-suunnitelmassa asetettujen vaatimusten ja ohjeiden mukaisia, ja niillä varmistetaan järjestelmällinen lähestymistapa päästöjen vähentämiseen. Näistä keinoista kestävien lentopolttoaineiden käytön lisääminen on kriittisin toimenpide lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä, ja se tulee kattamaan noin 60–70 % Finnairin päästövähennyksistä seuraavan kymmen vuoden aikana, kunnes ilmailua mullistavat tekniikat ovat laajalti saatavilla markkinoilla. Siten seuraavan kymmenen vuoden ajalle suunnitellut päästövähennystoimet tukevat tulevaa siirtymäsuunnitelmaa täysin.

Ympäristönjohtamisjärjestelmänsä (EMS) mukaisesti Finnair koordinoi ympäristö- ja energiatehokkuuttaan ja vähentää merkittävimpien ympäristöön vaikuttavien toimiensa ympäristövaikutuksia. Finnair on sitoutunut investoimaan tarvittavat henkilöresurssit ilmastosiirtymäsuunnitelman toteuttamiseen sekä EMS:n ympäristöarviointiohjelman (IATA IEnvA) jatkuvaan kehittämiseen ja ylläpitoon. Vuonna 2024 yhtiö oli varannut 0,5 kokoaikaista työntekijää EMS:n hallinnointiin ja kolme (3) kokoaikaista työntekijää ilmastoon liittyvien aloitteiden ja toimien hallinnointiin.

Tällä hetkellä Finnair ei ole määrittänyt siirtymäsuunnitelman toteuttamiseen tarvittavia rahallisia pääoma- ja operatiivisia investointeja, tai tehnyt päätöstä näiden allokoinnista. Taloudellisen toiminnan mukauttamiseksi EU-taksonomian säännöksiin tällaisia investointeja tullaan tarvitsemaan sekä modernien lentokoneiden hankintaan paremman energiatehokkuuden saavuttamiseksi että kestävien lentopolttoaineiden kasvavan markkinan tukemiseksi.

Kuljetussektori ja Finnair eivät ole EU:n Pariisin ilmastosopimuksen mukaisten vertailuarvojen (PAB) ulkopuolella. Raportointikaudella 2024 Finnairilla ei ollut merkittäviä pääomasijoituksia hiileen, öljyyn ja kaasuun liittyviin taloudellisiin toimintoihin.

Siirtymäsuunnitelma osana liiketoimintastrategiaa ja taloussuunnittelua

Finnairin liiketoimintastrategian ytimessä on tiiviisti mukana vastuullisuus. Finnairin hallitus ja johtoryhmä valvovat vastuullisuusstrategian ja vähähiilisyystoimien tehokasta täytäntöönpanoa ja varmistavat, että vastuullisuustavoitteet huomioidaan strategisessa ja taloudellisessa suunnittelussa, investointipäätöksissä ja päivittäisessä toiminnassa. Finnairin liiketoimintastrategiassa ja taloudellisessa suunnittelussa huomioidaan kestävyyteen liittyviä suoria kustannuksia ja riskejä. Näitä ovat esimerkiksi lakisääteinen vaatimustenmukaisuus, SAF-ostot, päästöhyvitysten ostot ja puhtaan energian lisäkustannukset. Vuonna 2024 Finnair maksoi ympäristöön liittyviä kuluja yhteensä noin 91,6 miljoonaa euroa. Näistä suurin oli päästökauppajärjestelmien, EU/SWISS/UK ETS, kulut 57,4 miljoonaa euroa. Loppu muodostui muista ympäristömaksuista ja -veroista. Lähivuosina kustannusten odotetaan kasvavan merkittävästi vuonna 2025 voimaan tulevan EU:n SAF-mandaatin ja EU:n päästökauppajärjestelmän tiukentumisen vuoksi (katso *Riski 2 Taulukossa 1*). Finnair sisällyttää automaattisesti taloudelliseen suunnitteluunsa lentopetroliin liittyviä lainsäädännöllisiä ympäristökustannuksia sisäisenä hiilen hintana.

Finnair on aloittanut pitkän matkan fossiilisen energian käytön vähentämiseksi, mutta lentoalan siirtymä uusiutuvien energialähteiden käyttöön ei tule olemaan lineaarinen ja voi kestää vuosikymmeniä. Finnair on alkanut asettaa tavoitteita tälle matkalle

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

ja lisää asteittain uusiutuvan lentopolttoaineen käyttöä, parantaa jatkuvasti lentämisen energiatehokkuutta, seuraa tarkasti uusien vety- ja hybridisähkölentokoneiden kehitystä ja antaa ilma-alusten operoijana palautetta näiden teknologioiden kehittämiseen. Uudet teknologiat kehittyvät kiihtyvällä vauhdilla, joten on ratkaisevaa tunnistaa ja valita optimaalinen polku hiilineutraalin lentämisen saavuttamiseksi.

Päästöjen lukkiutumien riski

Lentokoneen iällä ja siten laivaston ikäjakaumalla on vaikutus lentoyhtiön päästöprofiiliin. Uudemmilla lentokoneilla on tyypillisesti alhaisemmat päästöt, kun taas vanhemmat lentokoneet tuottavat suhteellisesti suurempia päästöjä vanhempien tyyppisuunnittelu- ja käyttöominaisuuksiensa vuoksi. Finnairin laivaston keski-ikä on 13,5 vuotta (ikähaarukka 2–24) ja on siten keski-ikäinen. Lentokoneen taloudellinen käyttöikä on keskimäärin 25 vuotta. Tämä kuvastaa Finnairin monimuotoista haastetta vähentää päästöjä ja hallita niihin liittyviä siirtymäriskejä laivastosuunnittelun ja investointien kautta. Vanhemman sukupolven lentokoneisiin liittyviin investointeihin ja omistamiseen voi liittyä päästöjen lukkiutumien riski, kun päästölainsäädäntö tiukentuu ja markkinoiden vaatimukset siirtyä vähäpäästöisempiin lentokoneisiin kasvavat. Ennakoiva laivastonhallinta ja uusimissuunnittelu ovat välttämättömiä siirtymäriskien tehokkaassa hallinnassa. Voidaan siis todeta, että vaikka Finnairin laivaston keski-ikä on alle 14 vuotta, laivaston omistukseen voi liittyä kasvihuonekaasupäästöjen lukkiutumien riski. Pitkällä aikavälillä tämä voi aiheuttaa siirtymäriskin päästövähennystavoitteelle ja lisätä painetta löytää kustannustehokkaita ratkaisuja uusiutuvien polttoaineiden markkinoilta.

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

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Ilmastonmuutoksen hillintä		
Kasvihuonekaasupäästöt omassa toiminnassa ja arvoketjussa (Scope 1, 2 ja 3)	**Kielteinen vaikutus**	Noin 80 % Finnairin kaikista kasvihuonekaasupäästöistä aiheutuu lentopetrolin polttamisesta ja niiden vaikutus voi vielä kertautua korkealla lennettäessä. Yhtiön käyttämän maakaluston päästöt ovat noin 0,03 % sen kaikkien toimintojen päästöistä. Arvoketjun muut päästöt ovat noin 20 % Finnairin kokonaispäästöistä. Ne koostuvat pääasiassa polttoaineiden kuljetuksesta ja tuotannosta (12 %) sekä ostetuista tavaroista ja palveluista (5 %). Näissä luvuissa on käytetty vuoden 2023 päästötietoja.
Matkailuun liittyvät arvoketjun kasvihuonekaasupäästöt	**Kielteinen vaikutus**	Lentomatkailu ja turismi, kun mukaan luetaan kuljetukset, majoitus, rakentaminen ja muut palvelut, aiheuttavat noin 8 % maailmanlaajuisista hiilidioksidipäästöistä.
Sääntelyvelvoitteiden lisääntymisen riski	**Siirtymäriski** (Taulukko 1, Riski 2)	Lentoliikenteen päästöjen vähentämiseen tähtäävät säädösmuutokset voivat vaikuttaa lentoyhtiöihin. Hiilen hinnoittelun lisääminen, kansalliset tai alueelliset päästövähennystavoitteet (velvoitteiden, verojen jne. muodossa) ja niihin liittyvät säädökset voivat lisätä operatiivisia suoria kustannuksia ja voivat edellyttää merkittäviä investointeja uuteen teknologiaan ja polttoainetehokkuuteen. Tähän riskiin sisältyy myös erilaisten hiilen hinnoittelumekanismien kasvavat hiilikustannukset (kuten CORSIA ja EU:n ETS, mutta myös vapaaehtoiset markkinat).
Fossiilittomaan ilmailuun siirtymisen riskit	**Siirtymäriski** (Taulukko 1, Riski 1)	Fossiilittomaan lentoliikenteeseen siirtymisen kustannukset edellyttävät merkittäviä investointeja uusiutuvaan lentopolttoaineeseen, polttoainetehokkuuteen ja lentokoneteknologiaan, mikä voi rasittaa yhtiötä taloudellisesti. Tämä voi johtaa velan kasvuun tai kannattavuuden heikkenemiseen sekä lisääntyneisiin toimintakustannuksiin. Siirtyminen polttoainetehokkaampiin lentokoneisiin voi olla kallista ja aiheuttaa teknisiä haasteita. Uusiin lentokoneisiin investoimisen huono ajankohta, saatavuus ja sitoutumisen pituus voivat johtaa sekä taloudellisiin riskeihin että kasvihuonekaasupäästöjen lukkiutumien riskiin, jotka pohjautuisivat ilmailuteknologian nopeaan kehitykseen. Yhtiöllä voisi myös olla operatiivisia haasteita uusiin teknologioihin siirtymisen aikana, kuten reittiverkoston ja lentoaikataulujen säätäminen ja uuden teknologian käyttöönotto (huolto, korjaus, infrastruktuuri jne.).

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
• Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
• Ympäristötiedot
EU Taksonomia
• E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Maineen menettämisen ja markkinakysynnän vähenemisen riski	**Siirtymäriski** (Taulukko 1, Riski 3)	Epäonnistuminen ympäristötavoitteisiin pääsemisessä ja ilmastonmuutoksen sopeutumistoimenpiteissä (päästöjen kasvu ja operoinnin täsmällisyys, jne.) voi vahingoittaa Finnairin mainetta ja vaikuttaa asiakasuskollisuuteen ja sijoittajien luottamukseen. Jos kuluttajien mieltymykset siirtyvät kohti kestävämpiä ja ympäristöystävällisempiä matkustusvaihtoehtoja ja Finnair ei sopeudu näihin mieltymyksiin, se voi kohdata kysynnän laskua, markkinaosuuden menetystä ja kannattavuuden heikkenemistä.
Sakkojen ja oikeudenkäyntien lisääntymisen riski	**Siirtymäriski**	Ilmastoon liittyvien säännösten noudattamatta jättäminen voi johtaa oikeudellisiin riskeihin, kuten sakkoihin ja oikeudenkäynteihin, jotka voivat vaikuttaa yhtiön taloudelliseen asemaan.
Kestävien käytäntöjen ennakoiva käyttöönotto, esim. kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi	**Mahdollisuus** (Taulukko 2, Mahdollisuus 3)	Kestävän kehityksen käytäntöjen ennakoiva omaksuminen, esimerkiksi kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ja/tai lakisääteisten vaatimusten ylittämiseksi, voi paitsi suojata yhtiötä siirtymä- ja sääntelyriskeiltä, myös helpottaa mahdollisissa oikeudellisissa kiistoissa (esim. vihreät väitteet) ja parantaa yleisetä suhtautumista. Tämä voi auttaa saamaan kilpailuetua ja houkuttelemaan ympäristötietoisia asiakkaita.
Pääoma- ja tulolähteiden sekä kustannussäästöjen lisääminen kestävyyden avulla	**Mahdollisuus** (Taulukko 2, Mahdollisuus 1)	Finnair voi tutkia tulonmuodostus- tai kustannusten kasvun välttämismahdollisuuksia toimimalla aktiivisesti kehittyvillä SAF- ja hiilimarkkinoilla sekä päästöhyvitysten kaupassa. Osoittamalla sitoutumista kestävään kehitykseen, se voi houkutella sijoittajia ja parantaa pääoman saatavuutta. Investoiminen SAF:n tutkimukseen ja kehitykseen voi tuoda tulevia kustannusetuja.
Yhteistyö arvoketjussa	**Mahdollisuus** (Taulukko 2, Mahdollisuus 2)	Yhteistyö sidosryhmien kanssa kestävämpien tuotteiden ja palvelujen kehittämiseksi voi parantaa toimitusketjun häiriönsietokykyä ja vähentää lentämisen ympäristövaikutuksia.
Ilmastonmuutokseen sopeutuminen		
Liiallisen matkailun edistäminen ilmastonmuutoksen vaikutuksille alttiilla alueilla	**Kielteinen vaikutus**	Jos lentoliikenneala ei harjoita vastuullisia matkailukäytäntöjä ja jatkaa lentojen edistämistä tai tarjoamista ilmastonmuutoksen vaikutuksille alttiille alueille, se voi tahattomasti edistää ympäristön tilan heikkenemistä kyseisillä alueilla, rasittaa paikallista infrastruktuuria, pahentaa biologisen monimuotoisuuden köyhtymistä ja lisätä näiden alueiden alttiutta ilmastonmuutoksen haitallisille vaikutuksille.
Energia		
Lentoliikenteen polttoaine- ja energiankulutus	**Kielteinen vaikutus**	Fossiilisen lentopetrolin käytön osuus Finnairin kokonaisenergiankulutuksesta on yli 99 % (mukaan lukien wet lease out).
Investoinnit edistykselliseen teknologiaan ja huoltokäytäntöihin	**Mahdollisuus**	Uudemmissa lentokoneissa energiatehokkuus on tyypillisesti parantunut tekniikan kehityksen vuoksi, kun taas vanhemmilla lentokoneilla on suhteellisesti suurempi energiankulutus. Hyvin ajoitettu siirtyminen uudempiin lentokoneteknologioihin vähentäisi polttoaineen määrää lennettyä matkustajakilometriä kohden, mikä vaikuttaisi myönteisesti käyttökustannuksiin ja kannattavuuteen. Investoimalla kehittyneeseen data-analytiikkaan ja tekoälyyn, operaatioissa voitaisiin tunnistaa uusia mahdollisuuksia energiansäästöön ja tehokkuuden parantamiseen. Finnair voi myös investoida ennakoiviin huoltokäytäntöihin varmistaakseen, että lentokonejärjestelmät toimivat parhaalla mahdollisella tehokkuudella ja vähentävät tarpeetonta energiankulutusta. Innovaatioiden omaksuminen, kuten aerodynamiikan parantaminen ja lentokoneen operatiivisen painon vähentäminen, voi parantaa polttoainetehokkuutta ja vähentää energiankulutusta.

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Taulukko 1. Siirtymäriskien taloudelliset vaikutukset

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

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
• Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
• Ympäristötiedot
EU Taksonomia
• E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

RISKI 2 Siirtymäriski: Politiikka ja lainsäädäntö	Sääntelymuutokset lisäävät suoria toimintakustannuksia. Jos kustannusten nousua ei voida täysin siirtää lippujen hintoihin, vaarana on katteiden pieneneminen.		
	Lyhyen aikavälin vaikutus (0–1 vuotta)	Keskipitkän aikavälin vaikutus (2–5 vuotta)	Pitkän aikavälin vaikutus (6–10 vuotta)
Vaikutuksen kuvaus	• ReFuelEU Aviation -säädös tulee voimaan vuoden 2025 alusta. Sen voimaantulo yhdessä EU ETS:iin tulevien muutosten takia Finnairin polttoainekustannukset tulevat nousemaan.	• Keskipitkän aikavälin suurin lisäkustannus tulee EU ETS säädöksen muutoksista. • Epävarmaa on, tuleeko EU:n SAF-tuki ETS-päästöoikeuksien kautta jatkumaan ja tullaanko ETS-järjestelmään sisällyttämään lentämisen non-CO_2-vaikutukset ja miten ne tulisi laskea.	• ReFuelEU Aviationin uusiutuvan lentopolttoaineen velvoite polttoainetoimittajille nousee 6 prosenttiin vuonna 2030. Myös muut maat alkavat panna täytäntöön kestävien lentopolttoaineiden mandaatteja vuoteen 2030 mennessä tai sen jälkeen. • Epävarmaa on, tuleeko kerosiinivero EU:ssa voimaan tällä ajanjaksolla.
Arvioitu vuosittainen taloudellinen vaikutus[1]	Suuri vaikutus	Suuri vaikutus	Suuri vaikutus
Taloudellisen vaikutuksen laskenta	Näitä arvioita ei tule käyttää annettuna, vaan ne ovat vain havainnollistavia lukuja regulaation vaikutuksista Finnairin suoriin operatiivisiin kustannuksiin. Laskennassa SAF premium-hintana on käytetty tällä hetkellä markkinoilta saatavilla olevan SAF premium-hintahaarukkaa (2–3 kertaa fossiilisen polttoaineen hinta). EU ETS päästökaupan arvioituna markkinahintana on käytetty 60–100 EUR/t. Osa kustannuksista on arvioitu voitavan siirtää lippujen dynaamiseen hinnoitteluun. Riskin taloudellinen vaikutus kuvaa ympäristökustannusten markkinahintojen vaihtelua ja kuinka lippujen dynaaminen hinnoittelu voisi kattaa kustannukset. Yllä kuvauksessa mainittuja epävarmuustekijöitä ei ole laskennassa huomioitu.		
Sopeutumisstrategia	Pienentääkseen sääntelyriskiä, Finnair aloitti uusiutuvan lentopolttoaineen strategian ja pitkän aikavälin hiilestä irtautumisen tiekartan kehittämisen vuonna 2022. Uusiutuvan lentopolttoaineen strateginen käyttö ja osallistuminen kehittyviin uusiin energiaekosysteemeihin voi tarjota merkittävän mahdollisuuden vähentää toiminnan päästöjä ja mukautua tuleviin sääntelykustannuksiin säilyttäen hyvän markkina-aseman.		

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

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Taulukko 2. Potentiaaliset ilmastonmuutokseen liittyvät mahdollisuudet

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

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

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- Kestävyysraportti
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU Taksonomia
    - E1 Ilmastonmuutos
    - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
    - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Hillintästrategia

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

Suora kontrolli

Investoimalla nykyaikaisiin, polttoainetehokkaampiin lentokoneisiin Finnair voi vähentää omia suoria päästöjään merkittävästi. Finnair voi myös parantaa polttoainetehokkuutta vähentämällä lentokoneiden painoa ja optimoimalla lentotapoja. Siirtyminen fossiilisista polttoaineista uusiutuviin on Finnairin suorassa kontrollissa, mutta kestävä ja merkittävä siirtymä edellyttää vakaata taloudellista tulosta sekä laajaa yhteistyötä ja riskien jakamista eri sidosryhmien välillä. Muiden kuin lentämisestä tulevien päästöjen osalta Finnair voi saavuttaa hiilineutraaliuden omissa maatoiminnoissaan Helsinki-Vantaalla. Tätä tukeviin suoran kontrollin toimintoihin voidaan lukea energiatehokkuuden parantaminen, uusiutuvan energian käyttö ja kompensointi. Finnair voi myös sitouttaa asiakkaitaan entistä enemmän tarjoamalla erilaisia kestäviä vaihtoehtoja ostoprosessin yhteydessä ja käynnistämällä kampanjoita, joilla edistetään esimerkiksi vapaaehtoisen uusiutuvan lentopolttoaineen käytön lisäämistä. Finnair voi myös pidentää tuotteittensa elinkaarta ja ottaa käyttöön parempia kiertotalouskäytäntöjä omassa toiminnassaan. Kehittynyt data-analytiikka ja tekoäly voivat auttaa Finnairia tunnistamaan suorassa hallinnassaan olevat energiansäästömahdollisuudet.

Vaikuttaminen

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

Ohjaus

Finnair voi tukea laajempaa toimialan ja yhteiskunnan muutosta usean tyylisillä hankkeilla. Finnair voi esimerkiksi tukea ja edistää uusiutuvan lentopolttoaineen markkinoiden ja uusien lentokoneteknologioiden kehitystä sekä edistää lentoasemainfrastruktuurin päivittämistä tukemaan uusien teknologioiden käyttöönottoa. Vastuullisen matkailun käytäntöjen toteuttaminen on myös tapa, jolla Finnair voi ohjata alaa ja auttaa vähentämään matkailun ympäristövaikutuksia.

Ilmastostrategian resilienssi

Fyysinen ilmastonmuutos

Lentotoimintaan kohdistuvat operatiiviset riskit voivat lisääntyä ilmastonmuutoksen seurauksena. Uhkia voivat aiheuttaa akuutit äärimmäiset sääilmiöt, kuten myrskyt, helleaallot ja runsaat lumisateet, jotka voivat häiritä lentoaikatauluja, vahingoittaa infrastruktuuria, aiheuttaa loukkaantumisia lennon aikana ja lisätä operatiivisia kustannuksia. Pitkän aikavälin muutokset ilmastossa eli lämpötilan nousu ja tuulten muutokset voivat vaikuttaa lentoreitteihin, polttoainetehokkuuteen ja yleiseen luotettavuuteen. Nämä riskit eivät ole uusia, mutta ne voivat voimistua ja toistua. Finnairilla on käytössä tehokas turvallisuusjohtamisjärjestelmä, jolla varmistetaan lentojen turvallisuus ja täsmällisyys.

Vahva viestintäosaaminen sekä toimivat viestintä- ja palvelujärjestelmät (esim. asiakkaiden automaattinen uudelleenreititys) takaavat erilaisissa poikkeustilanteissa oikea-aikaisen henkilöstön, matkustajien ja muidenkin sidosryhmien tiedottamisen. Tämä ylläpitää ja parantaa yhtiön mainetta luotettavana ja nykyaikaisena lentoyhtiönä.

Siirtyminen kohti vihreää taloutta

Lentopetrolin käyttö muodostaa noin kolmanneksen yhtiön operatiivisista kustannuksista ja yli 75 %

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

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

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

Parantaakseen resilienssiään Finnair tutkii mahdollisuuksiaan osallistua uusiutuvan lentopolttoaineen teknologian ja markkinan kehitykseen, tekee yhteistyötä lentokonevalmistajien kanssa vety- ja hybriditeknologian kehittämiseksi sekä investoi polttoainetehokkaampiin lentokoneisiin ja lentotoimintaan.

E1-2 Ilmastonmuutoksen hillitsemiseen ja sopeutumiseen liittyvät toimintaperiaatteet

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

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

Ilmastonmuutoksen hillintä

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

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- Kestävyysraportti
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU Taksonomia
    - E1 Ilmastonmuutos
    - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
    - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

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

Energiatehokkuus

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

Uusiutuvan energian käyttö

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

E1-3 Toimintaperiaatteisiin liittyvät toimet ja resurssit

Yli 75 % Finnairin kasvihuonekaasupäästöistä liittyy lentotoimintaan, eli lentopolttoaineen käyttöön (Scope 1) sekä sen tuotantoon ja kuljetukseen (Scope 3). Tästä syystä yhtiön ilmastonmuutokseen liittyvät tavoitteet, toimet, resursointi ja raportointi keskittyvät tähän. Energiatehokkuuden parantaminen ja siirtyminen uusiutuviin polttoaineisiin on tunnistettu merkittäviksi ympäristöteemoiksi yhtiölle.

Finnair asettaa hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä etusijalle lentokoneidensa suorien päästöjen vähentämisen. Tällaisia toimia ovat esimerkiksi kestävien lentopolttoaineiden käytön lisääminen, toiminnan kokonaisvaltainen polttoainetehokkuuden parantaminen ja laivaston energiatehokkuuden optimointi pitkällä aikavälillä. Finnair tiedostaa, että sen toimintaan liittyy hiilidioksidipäästöjen lisäksi myös muita ilmaston lämpenemiseen vaikuttavia päästöjä, kuten jättövanoja. Vuoden 2025 alusta on Euroopan Unionissa tullut voimaan säädös, jonka mukaan lentoyhtiöiden tulee kerätä ja raportoida tietoja, joiden perusteella voitaisiin paremmin laskea ja ennustaa lentoliikenteen non-CO_2-päästöjen vaikutuksia ilmaston lämpenemiseen. Finnair pyrkii ennakoivasti ymmärtämään tietojen keräämiseen ja ennustemalleihin liittyviä haasteita, ja osaltaan tukea toimia, joilla voidaan optimoida näiden päästöjen määrää. Jotta jättövanojen ilmastoa lämmittävää vaikutusta voidaan vähentää tehokkaasti, markkinoilla tulisi olla saatavilla automaattisia sekä lennonsuunnittelun strategisia työkaluja että lentokoneisiin asennettavia taktisia työkaluja. Kun näin on, voidaan minimoida lentoreittejä sellaisten sääolosuhteiden ohi, joissa ilmastoa lämmittäviä jättövanoja muodostuu.

Siirtymä uusiutuvaan energiaan

Vuonna 2024 Finnair käytti noin 4 685 tonnia uusiutuvaa lentopolttoainetta (2 266), mikä oli noin 0,46 % (0,24) kerosiinin kokonaiskulutuksesta. Tästä uusiutuvasta lentopolttoaineesta Finnair rahoitti yhdessä asiakkaidensa kanssa vapaaehtoisesti 2 657 tonnia (1 783) ja 882 tonnia (483) hankittiin kansallisiin velvoitteisiin perustuen. Kaiken kaikkiaan SAF:n käyttö vähensi CO_2e-päästöjä 16 520 tonnia (6 359). Nämä luvut huomioivat niin sanotut elinkaaripäästöt (LCA). Finnair hankkii uusiutuvaa lentopolttoainetta niiltä lentokentiltä, joille se lentää. Velvoitepohjainen pakollinen SAF hankitaan alueellisten säädösten edellyttämässä laajuudessa. Vapaaehtoisesti uusiutuvaa lentopolttoainetta hankitaan siinä määrin kuin on tarpeen 1.) kattamaan kuluttaja-, rahti- ja yritysasiakkaiden odotettu kysyntä sekä 2.) pitämään Finnairin omat ilmastotavoitteet linjassa asetettuihin tavoitteisiin nähden.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU Taksonomia
    - E1 Ilmastonmuutos
    - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
    - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

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

Päästövähennysvipu	Hankkeiden lukumäärä				Scope 1 päästövähennys 2024, tonnia CO_2e
	Implementoitu 2024	Implementointi aloitettu 2024	Aiotaan implementoida	Tutkinnassa / kehityksessä	
Siirtymä uusiutuvaan energiaan	4	1	0	2	4 213
Energia- ja päästötehokkuuden parantaminen	3	4	5	9	7 700
Lentokonetekniikan kehitys	0	0	0	4	0
Muut	0	0	0	0	0

Huomio: Taulukossa ei ole huomioitu ennen vuotta 2024 implementoituja aloitteita.

Finnair käyttää dieseliä, polttoöljyä ja bensiiniä maatoimintojensa kalustossa. Näistä diesel on ollut uusiutuvaa jo vuodesta 2019, ja vuonna 2024 Finnair siirtyi uusiutuvaan vaihtoehtoon myös polttoöljyssä. Finnairin käyttämä bensiini sisältää 10 % uusiutuvaa ainesosaa. Vuonna 2024 56 % (21) maatoimintojen käyttämistä polttoaineista oli uusiutuvia, ja sen ansiosta CO_2e-päästöt olivat 694 tonnia (227) pienemmät verrattuna vastaavien fossiilisten polttoaineiden käyttöön. Tämä vertailu sisältää polttoaineiden elinkaarien aikana lasketut arvoketjun kokonaispäästöt (LCA).

Energia- ja päästötehokkuuden parantaminen

Vuonna 2024 Finnairin liikenne myydyillä tonnikilometreillä mitattuna (RTK) kasvoi 5,4 % vuoteen 2023 verrattuna (23). Näin ollen lentämisen suorat hiilidioksidipäästöt (CO_2e) kasvoivat 7,1 % (21,8) 3 244 093 tonniin (3 027 569).

Lentämisen polttoainetehokkuus oli 296 g/RTK (292) eli polttoainetehokkuus heikkeni 1,5 % (parani 0,7). Polttoainetehokkuuden heikkeneminen johtui pääasiassa lentoreittien pidentymisestä Aasiaan suuntautuvilla reiteillä ja Finnairin keskittymisestä näiden reittien täsmällisyyden ylläpitämiseen, sekä matalammista täyttöasteista, jotka laskivat 76,4 %:a 75,8 %:iin. Toisaalta lentotehokkuutta paransi hyvä operatiivinen polttoainetehokkuus. Finnairilla on polttoainetehokkuuteen keskittyvä organisaatiorajat ylittävä työryhmä, jonka koordinoimien säästöhankkeiden avulla säästettiin vuonna 2024 noin 2 437 tonnia polttoainetta (1 760) ja vähennettiin Finnairin suoria hiilidioksidipäästöjä noin 7 700 tonnia (5 560). Vuoden 2024 aikana implementoituihin toimenpiteisiin kuului esimerkiksi Skandinavian läpitankkauksen alasajoa, ulkoisen voimayksikön (Auxillary Power Unit, APU) käytön optimointia ja lentokoneiden käännytysten optimointia. Työryhmä on toiminut jo useita vuosia, eikä edellä mainituissa luvuissa ja hankkeissa ole huomioitu ryhmän saavutuksia aiemmilta vuosilta.

Finnairin käyttämien kiinteistöjen energiankulutus pieneni 3,3 % vuonna 2024 (3,1). Kokonaissähkönkulutus oli 22 461 MWh (23 554) ja lämmönkulutus 23 950 MWh (24 455). Sähkönkulutuksen pieneneminen johtui lisääntyneestä oman aurinkoenergian tuotannosta, kun taas lämmitysenergian pieneneminen voi selittyä keskimäärin lämpimämmällä kesällä ja loppuvuoden talvella. Kiinteistöjen energiankulutuksen CO_2e-päästöt tippuivat nollaan eli vähenivät yhteensä 7 194 tonnia (7 558). Syy nollapäästöihin selittyy Finnairin

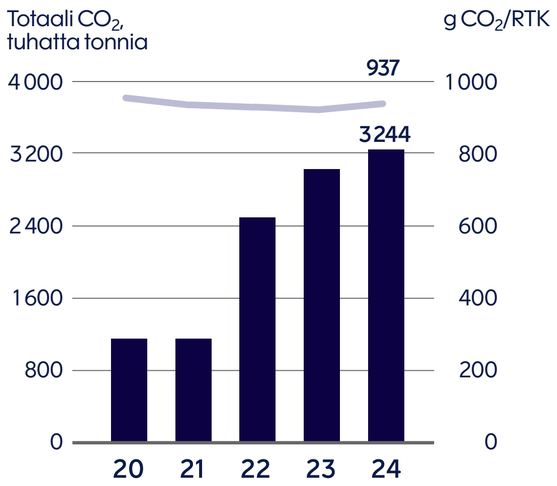
Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

siirtymisestä käyttämään sekä päästötöntä sähköä että kaukolämpöä vuoden 2024 alusta.

Lentokonetekniikan kehittyminen

Lentokoneteknologian parannuksilla pyritään vähentämään hiilidioksidipäästöjä kehittämällä vähemmän polttoainetta kuluttavaa kalustoa ja mahdollistamalla vähemmän hiili-intensiivisen polttoaineen käyttöä. Suurin osa teknologisista parannuksista tulee uusista moottoriteknologioista. Ne voidaan jakaa kahteen luokkaan: nykyisen teknologian kehitys ja murroksellisen käyttövoimat. Finnairin vuoden 2033 tavoitteen aikajänteellä nykyisen teknologian kehityksellä voidaan savuttaa noin 15 % parempi polttoainetehokkuus verrattuna yhtiön olemassa olevaan kapearunkolaivastoon. Moottori ja- ja lentokonevalmistajat tekevät jo tiiviisti yhteistyötä, jolla mahdollistetaan nykyisen enintään 50 % SAF-seoksen käyttö jopa 100 %:iin asti. Murroksellisten käyttövoimien laajempi markkinoille tulo vuoden 2040 jälkeen tukee lentokonealan yhteistä nolla tavoitetta vuodelle 2050. Tämä tarkoittaa sähkö-, hybridi- tai vetyteknologioiden laajempaa käyttöönottoa. Finnair seuraa tarkasti alan teknistä kehitystä.

Finnairin lentojen päästötehokkuuden kehitys



RTK = myydyt tonnikilometrit eli kapasiteetin käyttö hyötykuorman painon mukaan.

E1-4 Ilmastonmuutoksen hillitsemiseen ja siihen sopeutumiseen liittyvät tavoitteet

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

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

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Muita ilmaston lämpenemiseen vaikuttavia tekijöitä kuin hiilidioksidi ei ole sisällytetty tähän lyhyen aikavälin SBTi-tavoitteeseen, koska muiden tekijöiden sisällyttämistä tavoitteiden asettamiseen ei vielä pidetä tarpeeksi uskottavina. Niin sanottuihin non-CO_2-tekijöihin liittyy paljon tieteellistä epävarmuutta ja käytettävissä olevia hillitsemiskeinoja ei ole. Finnair pyrkii selvittämään non-CO_2-päästöjensä vaikutuksia ja raportoi niistä julkisesti, kun nämä tiedot ovat saatavilla.

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

- **Siirtyminen uusiutuvaan energiaan:** Koska lentopetrolin osuus Finnairin kokonaishiilijalanjäljestä on tällä hetkellä yli 75 %, uusiutuvan lentopolttoaineen käytön lisäämisellä on merkittävä rooli päästöjen vähentämisessä. SAF voi vähentää fossiilisia CO_2-päästöjä jopa 80 % verrattuna fossiilisiin polttoaineisiin. Finnair pyrkii käyttämään uusiutuvaa lentopolttoainetta 10 % polttoaineen kokonaiskulutuksestaan vuonna 2030.
- **Polttoainetehokkuuden parantaminen:** Finnair panostaa polttoainetehokkuuteen päivittäin jokaisella lennolla. Tämä tarkoittaa polttoainetehokasta verkosto-, liikenne- ja lennonsuunnittelua, koneen operatiivisen painon optimointia ja jokaisen lennon operointia mahdollisimman polttoainetehokkaasti.
- **Lentokoneteknologian kehittyminen:** Pandemia on vaikuttanut Finnairin laivaston uudistamissuunnitelman ajoitukseen. Finnair seuraa tarkasti lentokoneiden tehokkuuden sekä uusien vety- ja hybridisähkölentokoneiden kehitystä. Uudet teknologiat kehittyvät maailmanlaajuisesti kiihtyvällä vauhdilla, minkä vuoksi on tärkeää tunnistaa ja valita optimaalinen polku Finnairin ilmastotavoitteiden tukemiseksi.

Finnair on sitoutunut hiilineutraaliuteen Helsinki-Vantaan lentoasemalla sijaitsevien omien toimintojensa osalta (Scope 1, 2 ja Scope 3 luokka 3) vuodesta 2023 lähtien. Sitoumuksensa täyttämiseksi yhtiö käyttää toimitiloissaan päästötöntä sähköä ja kaukolämpöä sekä uusiutuvia polttoaineita, kun se vain on mahdollista. Jäännöspäästöt kompensoidaan sertifioiduilla ilmastohankkeilla. Vuonna 2024 jäännöspäästöjä kompensoitiin 643 tonnia (8968) hiilineutraaliuden saavuttamiseksi. Vuonna 2024 rahoitetut hillitsemishankkeet on lueteltu osassa *E1-7 Päästöhyvityksillä rahoitetut kasvihuonekaasujen poistot ja hillitsemishankkeet.*

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU Taksonomia
    - E1 Ilmastonmuutos
    - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
    - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

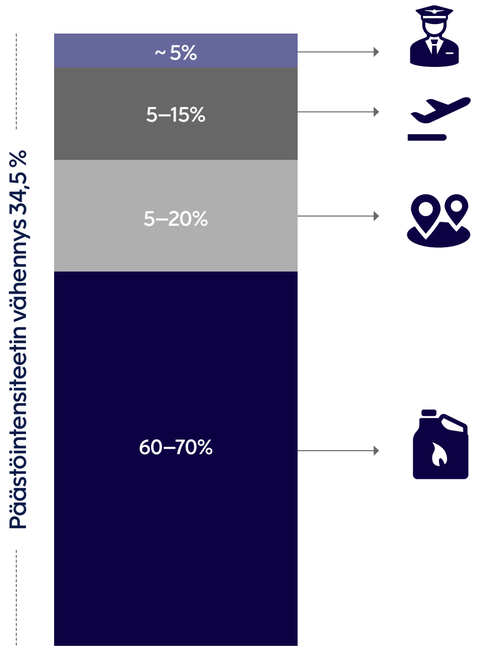
Taulukko AR 31a. Kasvihuonekaasujen päästövähennystavoitteet Finnairin lentotoiminnalle (polttoaineisiin liittyvät Scope 1 ja 3)

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

Taulukko AR 31b. Finnairin omien maatoimintojen kasvihuonekaasupäästövähennystavoitteet Helsinki-Vantaan lentoasemalla (Scope 1, 2 ja 3).

Tavoite	2023 perusvuosi	2025 tavoite	2030 tavoite
Maatoimintojen GHG-päästöt Helsinki-Vantaalla, ktonnia CO_2e (%)	8 968	45 (-99,5 %)	0 (-100 %)
Päästövähennysvipujen alatavoitteet			
Siirtyminen uusiutuviin polttoaineisiin, %	-	-14,9 %	-0 %
Vähäpäästöisen energian käyttö, %	-	-84,6 %	-0 %
Sähköistys, %	-	-0 %	-0,5 %
Muut, %	-	-	-

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



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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

E1-5 Energiankulutus ja energialähteiden yhdistelmä

Taulukko AR 34. Finnairin energian kulutus ja energialähteiden yhdistelmä

Energian kulutus ja energialähteiden yhdistelmä	Vertailuvuosi 2023	2024
(1) Hiilestä ja hiilituotteista peräisin olevan polttoaineen kulutus (MWh)	0	0
(2) Raakaöljystä ja öljytuotteista peräisin olevan polttoaineen kulutus (MWh)*	12 016 920	13 073 261
(3) Maakaasusta peräisin olevan polttoaineen kulutus (MWh)	0	0
(4) Muista fossiilisista lähteistä peräisin olevan polttoaineen kulutus (MWh)	0	0
(5) Ostetun tai hankitun fossiilisista lähteistä peräisin olevan sähkön, lämmön, höyryn ja jäähdytyksen kulutus (MWh)	36 708	0
(6) Fossiilisen energian kokonaiskulutus (MWh) (laskettuna rivien 1–5 summana)	12 053 628	13 073 261
Fossiilisten energialähteiden osuus energian kokonaiskulutuksesta, %	99,7	99,2
(7) Ydinvoimaan perustuvista lähteistä peräisin olevan energian kulutus (MWh)	4 287	0
Ydinvoimaan perustuvien lähteiden osuus energian kokonaiskulutuksesta, %	0,0	0,0
(8) Uusiutuvista lähteistä, mukaan lukien biomassa (sekä biologista alkuperää oleva teollisuus- ja yhdyskuntajäte, biokaasu, uusiutuva vety jne.), peräisin olevan polttoaineen kulutus (MWh)*	28 814	59 744
(9) Ostetun tai hankitun uusiutuvista lähteistä peräisin olevan sähkön, lämmön, höyryn ja jäähdytyksen kulutus (MWh)	7 005	46 411
(10) Itse tuotetun, muusta kuin polttoaineesta peräisin olevan uusiutuvan energian kulutus (MWh)	285	752
(11) Uusiutuvan energian kokonaiskulutus (MWh) (laskettuna rivien 8–10 summana)	36 104	106 907
Uusiutuvien energialähteiden osuus energian kokonaiskulutuksesta, %	0,3	0,8
Energian kokonaiskulutus (MWh) (laskettuna rivien 6, 7 ja 11 summana)	12 094 019	13 180 168

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

** Lentopolttoaineiden kulutukseen liittyvät luvut on varmennettu Normec-Verifavian SAS:n toimesta (kohtuullinen varmuustaso).*

Taulukko AR 37. Energiaintensiteetti suhteessa liikevaihtoon

	Vertailuvuosi 2023	2024	% N / N-1
Ilmastovaikutuksiltaan merkittävillä aloilla toteutettavien toimintojen energian kokonaiskulutus ilmastovaikutuksiltaan merkittävien alojen toimintojen liikevaihtoa kohden (MWh/MEUR)[1]	4 046,9	4 320,0	106,7

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

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

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

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

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

Tietolähteissä tai laskentatavoissa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia edellisen vuoden 2023 raporttiin verrattuna. Vuonna 2023 raportoitujen lukujen osalta Finnairin kiinteistöjen energiankulutukseen liittyvät markkinapohjaiset päästöt (Scope 2) on päivitetty tarkennetun päästökertoimen mukaisesti tähän vuoden 2024 raportointiin.

Taulukko AR 54. GHG-intensiteetti liikevaihtoa kohti

	Vertailuvuosi 2023	2024	% N / N-1
Kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt (sijaintiperusteiset) liikevaihtoa kohti (tCO_2e/MEUR)	1 343,5	1 425,6	106,1
Kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt (markkinaperusteiset) liikevaihtoa kohti (tCO_2e/MEUR)	1 344,2	1 424,0	105,9

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
• Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
• Ympäristötiedot
EU Taksonomia
• E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

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

		Takautuva	
	Perusvuosi 2023	2024	% N / N-1
Scope 1 -kasvihuonekaasupäästöt			
Kasvihuonekaasujen Scope 1 -bruttopäästöt (tCO_2e)*	3 184 246	3 459 576	108,6
Finnairin operoimat lennot ja maakalusto (operatiivinen kontrolli)	2 971 197	3 183 460	107,1
Finnairin operoimat lennot (taloudellinen kontrolli)	150,259	211 585	140,8
Muilta operaattoreilta ostetut lennot (operatiivinen kontrolli)	62 790	64 531	102,8
Säänneltyjen päästökauppajärjestelmien piiriin kuuluvien Scope 1 -kasvihuonekaasupäästöjen osuus (%)*	83,0	84,3	101,6
Scope 2 -kasvihuonekaasupäästöt			
Kasvihuonekaasujen sijaintiperusteiset Scope 2 -bruttopäästöt (tCO_2e)	4 973	4 856	97,6
Kasvihuonekaasujen markkinaperusteiset Scope 2 -bruttopäästöt (tCO_2e)	7 194	0	0,0
Merkittävät Scope 3 -kasvihuonekaasupäästöt			
Kasvihuonekaasujen epäsuorat (Scope 3) kokonaisbruttopäästöt (tCO_2e)**	825 668	881 939	106,8
1 Ostetut tavarat ja palvelut	202 270	190 510	94,2
2 Tuotantohyödykkeet	67 712	106 888	157,9
3 Polttoaineeseen ja energiaan liittyvät toiminnat (jotka eivät sisälly Scope 1- tai Scope 2 -päästöihin)	484 702	528 121	109,0
4 Tuotantoketjun alkupään kuljetukset ja jakelu	43 857	29 500	67,3
5 Toiminnassa muodostuva jäte	2 086	1 240	59,4
6 Liiketoimintaan liittyvä matkustaminen	862	959	111,3
7 Työsuhteisten työntekijöiden työmatkaliikenne	1 638	1 731	105,7
11 Myytyjen tuotteiden käyttö	22 541	22 989	102,0
Kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt			
Kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt (sijaintiperusteiset, t CO_2e)	4 014 887	4 346 371	108,3
Kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt (markkinaperusteiset, t CO_2e)	4 017 108	4 341 515	108,1

** Lentopolttoaineiden kulutukseen ja säänneltyjen päästökauppajärjestelmien piiriin kuuluvat päästöt on varmennettu Normec-Verifavian SAS:n toimesta (kohtuullinen varmuustaso).*

*** Scope 3 bruttopäästöistä 63,1 % on laskettu käyttäen ensisijaisia tietoja.*

Taulukko 4. Kestävien polttoaineiden käyttämisestä aiheutuvat biogeeniset CO_2e-päästöt

	Vertailuvuosi 2023			2024		
Biogeeniset CO_2-LCA-päästöt	Kulutettu massa, tonnia	Biogeeniset CO_2e-päästöt, tonnia	CO_2e-päästö-vähennykset, tonnia*	Kulutettu massa, tonnia	Biogeeniset CO_2e-päästöt, tonnia	CO_2e-päästö-vähennykset, tonnia*
Uusiutuva lentopolttoaine (SAF)	2 265	7 157	6 359	4 685	14 804	16 520
Uusiutuva tieliikennepolttoaine (HVO)	92	292	326	203	645	694
Yhteensä	2 357	7 449	6 685	4 888	15 449	17 214

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

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

Scope	Kuvaus	Merkittävyys
Scope 1	Suorat päästöt kattavat kaikki Finnairin operatiivisen kontrollin alaiset lennot (emoyhtiö Finnair Oyj, Norra Oy ja mahdolliset miehistöineen vuokratut lennot), taloudellisen kontrollin alaisilla pääomilla suoritetut lennot (Finnairin operoimat muiden yhtiöiden lennot), Finnairin operoimien maa-ajoneuvojen polttoaineen kulutuksen sekä Finnairin uusiutuvan energian tuotannon omaan käyttöön (aurinkoenergia). Lentotoiminnan polttoaineenkulutus johdetaan Finnairin omista tietojärjestelmistä ja nämä perustuvat todellisiin polttoaineenkulutuksiin (liite 1, EU:n päästökauppadirektiivi 2003/87/EY, 'menetelmä A': EU:n päästöjärjestelmän tarkkailua ja raportointia koskeva asetus (EU) N:O 601/2012). Käytetty fossiilisen lentopolttoaineen CO_2e-päästökerroin on ollut 3,16 kg CO_2e/kg, ISO 14083:2023-standardin taulukon K.1 mukaisesti. Käytetty vastaava SAF CO_2e -kerroin on ollut 0 CO_2e/kg GHG-protokollan ohjeiden mukaisesti. Polttoainetilavuus on muunnettu massaksi polttoainetoimittajan ilmoittamien tiheyksien avulla. Jos tiheyttä ei ole ollut saatavilla, on käytetty oletusarvoa 0,80 kg/litra. Maa-autojen polttoaineenkulutuslukemat on johdettu Finnairin omalta tankkausasemalta. Fossiilisten polttoaineiden (bensiini ja polttoöljy) päästökertoimina on käytetty ISO 14083:2023-standardin taulukon K.1 arvoja.	Merkittävä
Scope 2 Sijainti- / Markkina-perusteinen	Finnairin käyttämien toimitilojen energiankulutusluvut on saatu yhtiön toimitilojen hallintajärjestelmästä. Vuonna 2024 Finnair osti 100 % päästötöntä sähköä ja kaukolämpöä. Molemmat olivat 100 % uusiutuvia ja niiden päästöt ovat 0 kgCO_2e/MWh. Vuonna 2023, kun Finnair ei ostanut energiasertifikaatteja, 17,4 % kaukolämmöstä ja 11,7 % sähköstä oli uusiutuvaa. Ydinvoimalla tuotettua sähköä energiasta oli 18,2 %. Nämä energian tuotantojakauman luvut vuodelle 2023 on saatu energian toimittajilta. Vuosille 2023 ja 2024 kaukolämmön sijaintiperusteisena päästökertoimena käytettiin samaa kerrointa kuin markkinaperusteisessa: 153,7 kgCO_2/MWh (lähde: Local Power: Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöverkon 2023 päästöt - Vantaa). Sähkön osalta sijaintiin perustuva kerroin (Suomi yhteensä) vuodelle 2023 oli 52,3 kgCO_2/MWh (lähde: Tilastokeskus/Tilastokeskus). Sovelletuissa päästökertoimissa ei erotella käytetyn biomassan prosenttiosuutta tai biogeenistä CO_2:ta. Muita kasvihuonekaasupäästöjä kuin CO_2 ei ole myöskään ollut saatavilla.	Merkittävä
Scope 3	**Kuvaus**	**Merkittävyys**
1 Ostetut tavarat ja palvelut	Suurin osa ostetuista tuotteista ja palveluista keskittyy lentoasemien tarjoamiin palveluihin, ilmaliikenteen hallintaan, maaoperaatioihin ja huoltotoimintoihin. Luokka 4 tuotantoketjun alkupään kuljetukset ja jakelu on eriytetty ennen mainituista toiminnoista erikseen. Päästöjen laskentamenetelmänä on käytetty ostettujen tavaroiden ja palveluiden hankintaan sovellettua kulutusperusteista menetelmää. Käytetyt päästökertoimet on saatu konsultilta ja niissä tietolähde on pääasiassa CDP.	Merkittävä
2 Tuotanto-hyödykkeet	Tuotantohyödykkeillä tässä tarkoitetaan kiinteitä varoja eli aineellisia käyttöomaisuushyödykkeitä. Finnairin osalta tämä sisältää hankitut lentokoneet ja kaikki ilmailupalvelujen tukena käytettävät komponentit, laitteet ja ajoneuvot. Vuonna 2024 Finnair hankki yhden uuden Airbus A350 -koneen. Kaikissa muissa hankinnoissa paitsi lentokonehankinnoissa on laskentamenetelmänä käytetty kulutusperusteista menetelmää. Arvio lentokoneen valmistuksen aikaisista päästöistä on saatu suoraan lentokonevalmistajalta. Kulutusperusteiset päästökertoimet on saatu konsultilta ja niissä tietolähde on pääasiassa CDP.	Merkittävä
3 Polttoaineeseen ja energiaan liittyvät toiminnat (jotka eivät sisälly Scope 1- tai Scope 2 -päästöihin)	Lentopetrolin tuotanto- ja kuljetuspäästöt ovat Finnairin merkittävin epäsuora päästölähde. Laskelma perustuu sekä maa-ajoneuvojen että lentokoneiden todelliseen polttoaineen kulutukseen. Fossiilisten lentopolttoaineiden päästöt on laskettu keskimääräisillä päästökertoimilla, kun taas SAF-päästöt saadaan suoraan tuottajalta/toimittajalta. Käytetty fossiilisen lentopolttoaineen CO_2e WTT -päästökerroin (well-to-tank) on ollut 0,48 kg CO_2e/kg (WTW-TTW) standardin ISO 14083:2023 taulukon K.1 mukaisesti. SAF WTT -päästökertoimet vaihtelevat toimituserien mukaan ja ne on saatu polttoainetoimittajilta saatujen kestävyysdokumenteista. Uusiutuvien maa-ajoneuvojen elinkaaren aikaiset päästöarvot perustuvat polttoaineen toimittajan tietoihin. Vuonna 2024 päästöarvo sekä uusiutuvalle dieselille että polttoöljylle on ollut 0,228 kgCO_2e/litra.	Merkittävä

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
• Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
• Ympäristötiedot
EU Taksonomia
• E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Scope	Kuvaus	Merkittävyys
4 Tuotantoketjun alkupään kuljetukset ja jakelu	Tämä luokka viittaa pääasiassa rahti- ja ateriapalveluliikenteen päästöihin. Näitä ovat esimerkiksi lennonaikaisten palveluiden maakuljetukset sekä postin ja rahdin kuljetukset. Tähän luokkaan on laskettu myös kolmannen osapuolen logistiikkapalvelut, joita on käytetty kuljettamaan matkustajilta jälkeen jääneitä matkatavaroita. Päästöjen laskentamenetelmänä on käytetty kulutusperusteista menetelmää. Käytetyt päästökertoimet on saatu konsultilta ja niissä tietolähde on pääasiassa CDP.	Merkittävä
5 Toiminnassa muodostuva jäte	Jätelajikohtaista päästölaskentaa on sovellettu Finnairin kotikentällä Helsinki-Vantaalla. Jätetiedot ja vastaavat päästökertoimet on tällöin saatu jätehuollon toimittajalta, jonka laskennassa on otettu huomioon vain päästöjen kannalta olennaiset jätteenkäsittelyn vaikutukset. Muiden lentoasemien maailmanlaajuiset jätekohtaiset päästöt on raportoitu luokassa 1 ja perustuvat kulutusperusteiseen menetelmään.	Merkittävä
6 Liiketoimintaan liittyvä matkustaminen	Tähän luokkaan kuuluvat liikematkat muilla kuin Finnairin lentoyhtiöillä ja maitse tapahtuneet matkustuspalvelujen ostot. Henkilöstön matkustaminen Finnairin omilla lentokoneilla on laskettu Scope 1 -päästöihin. Päästöt muiden yhtiöiden lennoista on laskettu käyttäen Finnairin oman laivaston polttoaineenkulutustietoja joko samalta reitiltä tai samanpituiselta reitiltä. Matkapalveluiden osalta on käytetty kustannusperusteista menetelmää. Käytetyt päästökertoimet tähän on saatu konsultilta ja niissä tietolähde on pääasiassa CDP.	Merkittävä
7 Työsuhteisten työntekijöiden työmatkaliikenne	Työntekijöiden työmatkat Helsinki-Vantaan lentoasemalle on laskettu alla kuvattujen arvioiden perusteella. Yhtiön leasingautojen päästöt on huomioitu luokassa 1. Henkilöstömäärä 5 535, joista 97 % vakituisia (5399), työmatkojen pituus keskimäärin 30 km ja työmatkapäivien keskiarvo 2 päivää (suurin osa työntekijöistä on lentävää henkilökuntaa), 48 työviikkoa vuodessa ja 65 % ajaa omaa autoa, 28 % käyttää linja-autoa ja 2 % pyöräilee. (5 %:lla työntekijöistä on autoetu). DEFRAn mukaiset päästöt: henkilöauto 0,17 $kgCO_2e$/km, linja-auto 0,027 $kgCO_2e$/km.	Merkittävä
8 Tuotantoketjun alkupäässä vuokratut omaisuuserät	Tuotantoketjun alkupään vuokratut omaisuuserät liittyisivät vuokrattuihin ilma-aluksiin tai toimimiseen tiloissa vuokralaisena. Nämä kaikki on raportoitu kokonaisuudessaan yhtiön Scopessa 1 tai 2, joten niitä ei raportoida Scope 3 -päästöinä.	Ei merkittävä
9 Kuljetus tuotantoketjun loppupäässä	Kaikki lentokoneille saapuva ja lähtevä logistiikka on raportoitu luokassa 4.	Ei merkittävä
10 Myytyjen tuotteiden jalostus	Myytyjen tuotteiden käsittelyllä ei ole merkitystä, koska Finnair on lentopalvelujen tarjoaja ja scope 1 ja 2-päästöt raportoidaan yhtiön omassa kasvihuonekaasuraportoinnissa.	Ei merkittävä
11 Myytyjen tuotteiden käyttö	Tähän luokkaan kuuluvat pääasiassa Aurinkomatkojen myymät matkailupalveluihin sisältyvät hotellimajoitusten ja kohdetoimintojen päästöt. Päästöt on laskettu palvelukustannusten perusteella (kuluperusteinen) ja hyödyntäen konsultilta saatuja päästökertoimia. Kaikki Aurinkomatkojen myymien matkapalveluiden lentopäästöt on sisällytetty Scope 1 -päästöihin.	Merkittävä
12 Myytyjen tuotteiden käsittely käyttöiän lopussa	Myytyjen tuotteiden käsittelyllä elinkaarensa lopussa ei ole merkitystä Finnairille. Loppusijoitetun ilma-aluksen tai ilma-aluksen moottorin mahdolliset käytöstä poistopäästöt otetaan huomioon luokkaan 5 kuuluvassa toiminnassa syntyvässä jätteessä.	Ei merkittävä
13 Tuotantoketjun loppupään vuokratut omaisuuserät	Poiketen GHG-protokollan ohjeistuksesta, Finnairin muille operaattoreille vuokraamien lentokoneiden polttoaineenkulutus on raportoitu Scope 1 -päästöinä.	Ei merkittävä
14 Franchising	Franchising-sopimuksilla ei ole merkitystä, koska Finnairilla ei ole franchising-liiketoimintaa.	Ei merkittävä
15 Investoinnit	GHG-protokollan ohjeiden mukaan tämä Scope 3 -luokka koskee vain rahoituspalveluyrityksiä.	Ei merkittävä

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

E1-7 Päästöhyvityksillä rahoitetut kasvihuonekaasujen poistot ja hillitsemishankkeet

Finnairin omat maatoiminnot Helsinki-Vantaan lentoasemalla ovat olleet hiilineutraaleja (Scope 1, 2 ja Scope 3 kategoria 3) vuodesta 2023 lähtien. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi Finnair joutuu myös kompensoimaan jäännöspäästöjä. Jäännöspäästöt vuonna 2024 koostuivat uusiutuvien polttoaineiden tuotannon päästöistä (Scope 3, luokka 3 polttoaineiden tuotanto ja kuljetus) ja fossiilisen polttoaineen, bensiinin, käytöstä. Finnair myös kompensoi henkilökuntansa lentämällä tekemät liikematkustukset 100 %:sesti. Vuonna 2024 liikematkustuksen WTW-päästöjä vähennettiin 15 % uusiutuvilla polttoaineilla ja loput 85 % kompensoitiin päästöhyvityksillä. Yllä mainitut päästöt on kompensoitu ulkoisesti sertifioiduilla vapaaehtoisilla päästövähennyshankkeilla (VER). Kompensaation käyttö ei estä tai vähennä yhtiön omia kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistoimia. Tällä hetkellä Finnairilla ei ole sisäistä menettelyä kasvihuonekaasupoistumien pysymättömyyden riskin hallitsemiseksi, mukaan lukien vuotojen ja peruutustapahtumien määrittämistä ja seurantaa.

Taulukko AR 64. Raportointivuonna mitätöidyt ja suunnitellut tulevat päästöhyvitysten mitätöinnit

Raportointivuonna mitätöidyt päästöhyvitykset	Vertailuvuosi 2023	2024
Yhteensä (tCO_2e)	**9 941**	**3 423**
Poistohankkeiden osuus (%)	37	0
Vähennyshankkeiden osuus (%)	63	100
VCS-laatustandardin mukaiset hankkeet (Verified Carbon Standard)	100	100
EU:ssa toteutettavien hankkeiden osuus (%)	0	0
Vastaavan mukautuksen mukaisten hankkeiden osuus (%)	0	0

Suunnitellut tulevat päästöhyvitysten mitätöinnit:	Määrä vuoteen 2025 mennessä
Yhteensä (tCO_2e)	0

Taulukko AR 60. Listaus poistohankkeista

Poistohankkeet	Vertailuvuosi 2023	2024	% N / N-1
Poistot arvoketjun ulkopuolella:			
Metsittäminen	0	0	0
Hiilidioksidin talteenotto	0	0	0
Kasvihuonekaasujen kokonaispoistumat arvoketjun ulkopuolella (tCO_2e)	0	0	0
Poistumat arvoketjun alku- ja loppupäässä:			
Biogeeninen	9 941	3 423	34,3
Teknologiset nielut	0	0	0
Kasvihuonekaasujen kokonaispoistumat arvoketjun alku- ja loppupäässä (tCO_2e)	9 941	3 423	34,3
Peruutukset (tCO_2e)	0	0	0

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

E1-8 Sisäinen hiilen hinnoittelu

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

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

Taulukko AR 66. Sisäinen hiilen hinnoittelu

Hiilen sisäisten hintojen tyypit	Volyymi (tCO_2e)	Sovelletut hinnat (€/tCO_2e)	Kuvaus
Sisäinen hiilen hinta (Scope 1)	3 244 093	65	Hiilen hinta tarkistetaan vähintään neljännesvuosittain, jotta se heijastaisi kaikkia lentopetrolin sääntelykustannuksia.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- Kestävyysraportti
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU Taksonomia
    - E1 Ilmastonmuutos
    - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
    - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

YMPÄRISTÖTIEDOT

E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit

E4-1 Siirtymäsuunnitelma sekä biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemien huomioiminen strategiassa ja liiketoimintamallissa

Finnairilla ei tällä hetkellä ole virallista siirtymäsuunnitelmaa, eikä se ole suorittanut erillistä kestävyysanalyysiä nykyisen liiketoimintamallinsa ja strategiansa suhteesta luonnon monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin kohdistuviin fyysisiin, siirtymä- tai järjestelmäriskeihin. Nämä teemat on kuitenkin sisällytetty Finnairin strategiaan ja liiketoimintamalliin huomioimalla ne osana Finnairin ilmastovaikutusten ja uusiutuvan lentopolttoaineen (Sustainable Aviation Fuel, SAF) käytön strategista hallintaa. Finnair tunnistaa, että fossiilisten polttoaineiden käyttö edistää ilmastonmuutosta, jolla puolestaan on sekä suoria että epäsuoria vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin. Ilmastonmuutosta koskevat tiedot löytyvät kohdasta *E1 Ilmastonmuutos*. Tässä Kestävyysraportin kohdassa *E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit* käsitellään erityisesti biodiversiteettiin ja ekosysteemeihin liittyviä vaikutuksia ja riskejä, jotka liittyvät lisääntyvään SAF:n käyttöön Finnairin toiminnassa.

SAF on keskeinen osa ilmailualan energiasiirtymää ja kestävyystavoitteiden saavuttamista. Finnair on kuitenkin tunnistanut SAF:n tuotannon mahdolliset vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin maankäytön muuttuessa SAF:n tuotantoon käytettävien raaka-aineiden viljelyn seurauksena. SAF:n sertifioinnissa määritellyt kestävyyskriteerit on esitetty jäljempänä kohdassa *E4-3 Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät tavoitteet*.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

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

E4-2 Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät toimintaperiaatteet

Finnairin ympäristö- ja energiatehokkuuspolitiikassa määritellään Finnairin sitoutuminen sen olennaisimpien ympäristö- ja energiatehokkuusvaikutusten hallintaan ja pyrkimys parantaa jatkuvasti operatiivista suorituskykyä näiden osalta. Politiikan hyväksyy Finnairin johtoryhmä ja sen omistaa Finnairin toimitusjohtaja. Politiikassa määritellään, että Finnairilla on käytössä ympäristöjohtamisjärjestelmä, joka määrittää koordinoidun lähestymistavan

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

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

ympäristö- ja energiatehokkuuden hallintaan, mahdollistaen ympäristövaikutusten kokonaisvaltaisen hallinnan ja toiminnan tehokkuuden parantamisen mahdollisuuksien mukaan tarkastelemalla operatiivisia toimintoja laajemmin. Politiikassa todetaan myös, että Finnair selvittää uusiutuvien polttoaineiden kestävää käyttöönottoa yhdessä yhteistyökumppaneidensa kanssa, sillä SAF:n kestävä tuotanto edellyttää yhteistyötä koko arvoketjussa. Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyviä erityistoimenpiteitä ei käsitellä politiikkatasolla, vaan osana SAF:n hankintaohjeita ja -prosessia. Politiikassa todetaan myös, että Finnair pyrkii suojelemaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemejä, minimoiden niihin kohdistuvat vaikutuksensa.

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

E4-3 Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät toimet ja resurssit

Finnairin tunnistetut biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät olennaiset vaikutukset ja riskit liittyvät biogeenisen SAF:n hankintaan. Finnair on sitoutunut toiminnassaan hankkimaan SAF:ia, joka täyttää vähintään seuraavat kestävyyskriteerit:

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

- Ostetun SAF:n on tuotettava vähintään 50 % vähemmän hiilidioksidipäästöjä elinkaarensa aikana verrattuna fossiilisen polttoaineen perustasoon. Fossiilisten polttoaineiden perustasoksi on määritetty CORSIA-perustaso 89 gCO_2e/MJ vaikutusten mittaamiseksi. Tämä lieventää ilmastonmuutoksen vaikutusta biologiseen monimuotoisuuteen.
- Ostettu SAF tulee sertifioida ulkopuolisen tahon toimesta (esim. ISCC, RSB) tunnistettujen kestävyysstandardien ja -vaatimusten (esim. CORSIA tai EU RED) mukaisesti. Näin käsitellään raaka-aineiden tuotannon mahdollisia kielteisiä vaikutuksia biologiseen monimuotoisuuteen.

CORSIA on globaali hiilidioksidipäästöjen kompensointijärjestelmä, joka on suunniteltu osallistujamaiden välisiä kansainvälisiä lentoja varten, kun taas EU RED-direktiivi koskee EU:n jäsenvaltioita. CORSIAn ja EU RED-direktiivin vaatimukset eroavat jonkin verran toisistaan niiden kestävyyskriteerien osalta, jotka SAF:n on täytettävä biologisen monimuotoisuuden, luonnonsuojelun, ekosysteemipalveluihin ja elintarviketuotantoon kohdistuvien vaikutusten osalta. Finnairin käy jatkuvaa vuoropuhelua nykyisten SAF-toimittajiensa kanssa hankitun SAF:in vaatimustenmukaisuuden varmistamiseksi. Finnair on myös yhteydessä eri sidosryhmiin polttoainetoimittajista sääntelyviranomaisiin varmistaakseen, että ei-biogeenisen SAF:n tuotanto on tulevaisuudessa kestävää ja skaalautuvaa.

Finnair osallistui vuoden 2024 aikana UN Global Compact Finlandin koulutusohjelmaan, jossa keskityttiin tiedepohjaisiin luontotavoitteisiin (Science-based Targets for Nature, SBTN) ja jonka tavoitteena oli kasvattaa tietämystä Finnairin toiminnan luontovaikutusten arvioinnista. Vuoden 2025 aikana Finnairin tavoitteena on myös ottaa käyttöön perusteellisempi ohjeistus SAF:n kestävyyskriteereistä uusimpien sääntelyvaatimusten ja tieteellisten tutkimustulosten mukaisesti.

Vuoden 2024 aikana Finnair ei hyödyntänyt biologista monimuotoisuutta koskevia hyvityksiä. Finnair ei myöskään hyödyntänyt paikallista tai alkuperäiskansojen tietämystä tai luontopohjaisia ratkaisuja biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvissä toiminnoissaan.

Finnair ei ole määritellyt nykyisiä tai tulevia taloudellisia tai muita resursseja, jotka liittyvät biologisen monimuotoisuuden tai ekosysteemivaikutusten käsittelyyn raportointikauden 2024 osalta.

E4-4 Biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin liittyvät tavoitteet

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

E4-5 Biologisessa monimuotoisuudessa ja ekosysteemeissä tapahtuviin muutoksiin liittyvät vaikutusmittarit

Finnair ei seuraa biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemien muutoksiin liittyviä kvantitatiivisia mittareita, koska SAF:n aiheuttamista vaikutuksista biologiseen monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin ei tällä hetkellä ole tarpeeksi kehittynyttä ymmärrystä. Finnair pyrkii kehittämään ymmärrystä toimintansa luontovaikutuksista esimerkiksi osallistumalla SBTN-koulutukseen. SAF-tuotannon mahdollisten vaikutusten luonnon monimuotoisuuteen ja ekosysteemeihin arvioidaan toteutuvan pitkällä aikavälillä, joten sidosryhmien ymmärrys todennäköisesti lisääntyy tulevaisuudessa koko arvoketjussa, eli SAF-tuottajien, sääntelyviranomaisten ja lentoyhtiöiden keskuudessa.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

YMPÄRISTÖTIEDOT

E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous

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

E5-1 Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät toimintaperiaatteet

Finnair on laatinut ympäristöjohtamisjärjestelmäänsä sisältyvän kiertotalouspolitiikan, joka käsittelee Finnairin omaan toimintaan liittyvää resurssien käyttöä ja jätehuoltoa sen kotikentällä Helsinki-Vantaalla. Politiikassa on määritelty omat tavoitteet Finnair Kitchenille, Finnair Tekniikalle ja Finnair Cargolle. Politiikka noudattaa EU:n jätedirektiiviä (2008/98/EY, muutoksineen), jossa säädetään materiaalien käytön vähentämisestä, uudelleenkäytöstä mahdollisuuksien mukaan, kierrätyksestä ja talteenotosta. Politiikan tavoitteena on ottaa käyttöön kattava materiaalinhallintaprosessi Finnairin omassa toiminnassa vuoden 2025 loppuun mennessä. Siihen sisältyvät tärkeimpien materiaali- ja jätevirtojen tunnistaminen, niiden minimointimahdollisuuksien etsiminen, toimenpiteiden toteuttaminen ja edistymisen seuranta. Politiikan täytäntöönpanosta vastaavat operatiiviset johtoryhmät raportoivat edistymisestä vastuullisuuden ohjausryhmälle neljännesvuosittain. Lisätietoja vastuullisuuden hallinnoinnista löytyy kohdasta *ESRS 2 GOV-1 Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli.*

Resurssien käytön minimointia koskevat kiertotalouspolitiikan linjaukset korostavat jatkuvaa parantamista omassa toiminnassa. Aurinkomatkoja ei lasketa mukaan, koska sen omassa toiminnassa resurssien käyttö on vähäistä.

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- Kestävyysraportti
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
    - EU Taksonomia
    - E1 Ilmastonmuutos
    - E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
    - E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
  - Yhteiskunnalliset tiedot
  - Hallintotapatiedot

Politiikan linjauksia ovat muun muassa lennoille kuormattavien aterioiden määrän optimointi Finnair Kitchenin toiminnassa sekä kertakäyttöpakkausten käytön vähentäminen Finnair Cargossa. Finnair Tekniikka korjaa ja huoltaa päivittäisessä toiminnassaan lentokoneita ja niiden komponentteja uudelleenkäyttöä varten, pidentäen siten lentokoneiden eri osien elinkaarta. Jätehierarkiaa käsitellään politiikassa tuotteiden ja palveluiden elinkaaren eri vaiheissa.

Finnair pyrkii suunnittelemaan palveluelementit kevyiksi, kestäviksi ja korjattaviksi minimoidakseen materiaalien käytön ja ehkäistäkseen jätteen syntymistä. Korjattavuus mahdollistaa tuotteiden uudelleenkäytön. Finnair pyrkii mahdollisuuksien mukaan käyttämään kierrätettäviä materiaaleja. Kierrätystavoitteet on määritetty kiertotalouspolitiikassa, jossa on otettu huomioon sivutuoteasetus (1069/2009/EY) ja siinä kielletty kansainvälisen ruokajätteen kierrätys. Komission asetuksessa (EU) N:o 1321/2014 säädetyt ilmailualan turvallisuusmääräykset rajoittavat kierrätettyjen materiaalien käyttöä ilma-aluksissa, kun taas lennonaikaisissa catering- ja cargo-toiminnoissa kierrätysmateriaalien käyttöön kannustetaan.

Kiertotalouspolitiikassa käsitellään myös vastuullisia hankintakäytäntöjä arvoketjun alkupäässä ja asetetaan tavoitteeksi elintarvikkeiden vastuullista hankintaa koskevan politiikan ja toimintaohjeiden täytäntöönpano.

E5-2 Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät toimet ja resurssit

Finnair on perustanut kiertotaloustyöryhmän, jonka tehtävänä on varmistaa, että kiertotalouspolitiikassa määritellyt materiaalinhallintaa, jätteiden vähentämistä ja kierrätystä koskevat tavoitteet saavutetaan. Työryhmä vastaa jatkuvaan parantamiseen tähtäävien toimien valvonnasta eri yksiköissä eli Finnair Kitchenissä, Finnair Tekniikassa ja Finnair Cargossa. Jatkuvan parantamisen toimintasuunnitelmat ja resurssit hyväksytään ja tuloksia seurataan kunkin toimintayksikön johtoryhmässä. Kiertotalouden toimintasuunnitelman toteuttaminen ei edellytä merkittäviä taloudellisia investointeja lyhyellä aikavälillä. Finnairin vastuullisuuden hallinnointimallin mukaisesti koko yhtiötä koskevia indikaattoreita seurataan vastuullisuuden ohjausryhmässä.

Primaariresurssien tarpeen vähentäminen

Kiertotalous huomioidaan Finnairin tuote- ja palvelusuunnittelussa noudattamalla periaatteita, joiden tavoitteena on minimoida primaariresurssien tarve ja ehkäistä kierrätykseen kelpaamattoman jätteen syntyminen. Nämä periaatteet koskevat tuotteiden painoa, kierrätysmateriaalien suosimista, kestävyyttä ja huollettavuutta sekä kierrätettävyyttä esimerkiksi suosimalla monomateriaaleja.

Primaariresurssien käytön vähentämiseksi ja ruokajätteen syntymisen ehkäisemiseksi Finnair on ottanut käyttöön lennonaikaisten catering-palveluiden optimointiin tähtäävän jatkuvan prosessin, jonka avulla vuotuista matkustamojätteen määrää saatiin pienennettyä arviolta 10 tonnia vuonna 2024. Finnair on myös korvannut businessluokan matkapakkauksiin sisältyvät yksittäiset kosmetiikkatuotteet pyynnöstä saataviin tuotteisiin. Toimenpide on vähentänyt pakkausten määrää ja estänyt matkapakkausten vanhenemisen.

Ilma-alusten materiaalien käyttöä ja käyttöikää sääntelee ilmailulainsäädäntö, jonka puitteissa Finnair Tekniikka pitää lentokoneiden osat kierrossa mahdollisimman pitkään. Myös uusia korjausmahdollisuuksia arvioidaan jatkuvasti ja toteutetaan aina, kun mahdollista.

Finnair huoltaa ja korjaa omissa tiloissaan erilaisia komponentteja, kuten rakenneosia, rahtikontteja, jarruja, pyöriä, akkuja ja erityyppisiä matkustamo- ja keittiövarusteita. Omien huolto- ja korjauspalveluidensa lisäksi Finnair on mukana yhteisissä komponenttipooleissa muiden toimijoiden kanssa. Yhteiset varastojen ja korjausten hallintatoimet auttavat vähentämään primaariresurssien tarvetta ja optimoimaan Finnairin oman varaston. Osana jatkuvan parantamisen ohjelmaansa Finnair tutkii parhaillaan myös pelastusliivien huolto-, korjaus- ja uudelleenkäyttömahdollisuuksia.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Jätteen syntyminen ja kierrätys

EU:n ulkopuolelta tulevilta lennoilta peräisin olevan kansainvälisen ruokajätteen kierrätys on kielletty (1069/2009/EY). Tämä vaikuttaa merkittävästi Finnairin kykyyn kierrättää materiaaleja. Finnair on ottanut kierrätyskelpoisia jätevirtoja varten käyttöön jatkuvan parantamisen prosessin. Siinä uudet mahdolliset kierrätettävät materiaalivirrat tunnistetaan toiminnoissa ja arvioidaan kiertotaloustyöryhmässä, ja kierrätys toteutetaan toimintayksiköissä mahdollisuuksien mukaan. Vuonna 2024 lentotoiminnoissa otettiin käyttöön pienten lentokonetyyppien lasinkierrätys ja Finnair Cargo -yksikössä aloitettiin kartongin kierrätys.

Vuodelle 2025 suunnitteilla on muun muassa kartongin kierrätys ja pienten muovipullojen kierrätys Helsinki-Vantaan lentoasemalle saapuvilla lennoilla. Näin noin 20 tonnia enemmän materiaalia voitaisiin ohjata kierrätykseen sen sijaan, että jätteet hyödynnetään energiana. Matkustamojätteen kierrätys aloitetaan jo lennolla lajittelemalla jätteet ja nykyisten ohjeiden täydennykseksi Finnairin matkustamohenkilökunnalle esitetään aihetta käsittelevä koulutusvideo vuonna 2025.

Keskipitkän aikavälin toimena Finnair selvittää vaihtoehtoja lentokonetekstiilien kierrätykseen niiden käyttöiän lopussa. Tämä edellyttää yhteistyötä sekä tekstiilivalmistajien että kierrätyslaitosten kanssa, jotta materiaalien kestävä elinkaari voidaan varmistaa.

E5-3 Resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyvät tavoitteet

Finnair ei ole asettanut resurssien käyttöön ja kiertotalouteen liittyviä tavoitteita raportointikaudelle 2024. Finnair seuraa kuitenkin aiheeseen liittyviä keskeisiä mittareita, jotka on määritelty kiertotalouspolitiikassa. Kiertotalouspolitiikan tavoitteita seurataan kahden määrällisen tulosindikaattorin perusteella.

Ensimmäinen indikaattori on matkustajaa kohden syntyvä jäte. Tämä indikaattori koskee kaikkia resurssien sisäänvirtauksiin ja jätteeseen liittyviä tunnistettuja vaikutuksia ja riskejä, sillä resurssien sisäänvirtausten minimointi vaikuttaa myönteisesti jätteen vähentämiseen. Toinen tulosindikaattori on kierrätysaste, joka liittyy jätteen syntymiseen ja primaariresurssien käyttöön. Molempiin indikaattoreihin lasketaan mukaan Finnairin omassa toiminnassa syntyvä jäte kotikentällä Helsinki-Vantaan lentoasemalla sekä paluulennoilla. Matkustajamäärä on Finnairin lennoilla raportointivuonna kuljetettujen matkustajien kokonaismäärä. Sisäiset viisivuotistavoitteet asetettiin vuonna 2021, joten 2025 on kyseisen ajanjakson viimeinen vuosi. Näiden indikaattoreiden perusvuoden 2021 tulokset olivat 0,34 kiloa jätettä matkustajaa kohden ja kierrätysaste 22 %. Vuonna 2024 jätettä matkustajaa kohden oli 0,21 kiloa ja kierrätysaste oli 28 %.

E5-4 Resurssien sisäänvirtausten mittarit

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

Vuonna 2024 Finnair laajensi laivastoaan yhdellä noin 140 tonnin painoisella A350-aluksella. Kriittiset raaka-aineet arvioidaan erikseen, ja niiden paino on yhteensä 700 kiloa. Kriittiset raaka-aineet

Kategoria	Paino (tonnia)	Sertifioitu biologinen, %	Kierrätysmateriaalit, tonnia ja %
Ruoka ja juomat	9 090	0	0
Kemikaalit	580	0	0

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
EU Taksonomia
E1 Ilmastonmuutos
E4 Biologinen monimuotoisuus ja ekosysteemit
E5 Resurssien käyttö ja kiertotalous
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

sisältävät muun muassa nikkeliä, kuparia, titaania ja litiumia. Lisäksi alumiinia käytettiin 13 tonnia. Mukaan on laskettu painon mukaan merkittävimmät resurssiluokat, joiden osuus omassa suorassa toiminnassa käytetyistä materiaaleista on noin 90 %. Materiaalien sisäänvirtausten kokonaispainon ilmoittamista varten hankitut tiedot perustuvat ruokien ja juomien todellisiin mitattuihin painoihin. Noin puolet Kemikaalit-luokan painoista perustuu arvioon. Resurssien sisäänvirtauksiin sisältyvät Finnairin omassa suorassa toiminnassa käytetyt materiaalit, joita Finnair ostaa omaan käyttöönsä. Ruoka ja juomat -luokassa lukuun on sisällytetty myös wet-lease in lentojen tarjoilut, joille laskelmat on tehty käyttäen annosten keskiarvopainoja. Luokittelu on tehty julkisen Fintaric-tullinimikepalvelun määrittelemien tullinimikkeiden perusteella. Arvoketjun materiaalien käyttötietoja ja vuokrattuja omaisuuseriä ei ole sisällytetty mukaan. Koska arvoketjun tietojen raportointikehykset ovat epäyhtenäisiä ja tiedonkeruu toistaiseksi tehotonta, Finnair on päättänyt hyödyntää ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin mukaisia siirtymäsäännöksiä ensimmäisen raportointivuoden osalta. Finnairin toiminnassa vuokrattavat omaisuuserät ovat pääasiassa ajoneuvoja ja IT-laitteita. Vaikka vuokrattuja omaisuuseriä on käytössä merkittävä määrä, raportointivuonna hankittujen materiaalien määrä on merkityksetön. Mittareita ei ole validoinut mikään muu ulkopuolinen varmentaja kuin vastuullisuusraportin tarkastaja.

E5-5 Resurssien ulosvirtausten mittarit

Raportointivuonna 2024 Finnairin omassa toiminnassa syntyi kaikkiaan 3 649 tonnia jätettä, josta 71 tonnia oli vaarallista jätettä ja 0 kiloa radioaktiivista jätettä. Kierrättämätön jätemassa oli 2 945 tonnia, 81 % jätteiden kokonaismassasta. Suurin jäteluokka oli kansainvälinen ruokajäte, jonka osuus jätteiden kokonaismassasta oli 70 %. Tämä jätevirta sisältää sekä ruokajätettä että pakkauksia, jotka ovat olleet kosketuksissa EU:n ulkopuolelta palautuvan ruoan kanssa. Sivutuoteasetuksen (1069/2009/EY) vuoksi tätä jäteluokkaa ei voida kierrättää, vaan se täytyy hävittää polttamalla. Muita jätevirtoja, joiden osuus jätteiden kokonaismassasta on yli 1 %, ovat kartonki, muovi, paperi, Euroopan sisäisten lentojen ruokajäte, puu ja kerosiini. Lisäksi syntyi pieniä määriä kemikaali-, metalli-, akku-, elektroniikka- ja lasijätettä, joiden kunkin osuus jätteiden kokonaismassasta oli alle 1 %. Vaaralliset jätteet koostuvat pääasiassa öljystä, voiteluaineista ja kerosiinista.

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

	Vaarallinen (tonnia)	Ei vaarallinen (tonnia)
Loppukäsittelystä muualle ohjattu jäte, yhteensä	3	2 411
Valmistelu uudelleenkäyttöä varten	0	102
Kierrätys	3	599
Muut hyödyntämistoimet	0	1 710
Loppukäsittelyyn ohjattu jäte, yhteensä	68	1 166
Poltto	67	14
Kaatopaikalle sijoittaminen (vain ulkoasemat)	1	1 152

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

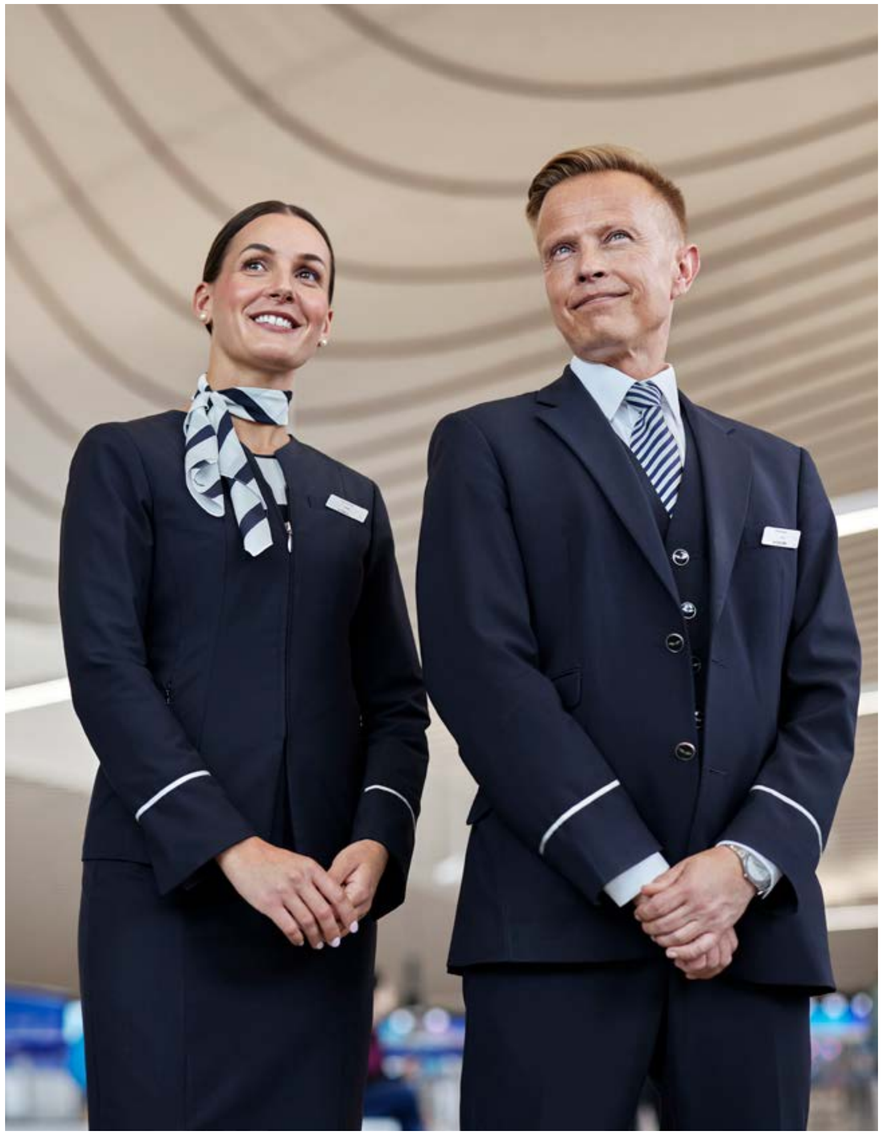
YHTEISKUNNALLISTE TIEDOT

S1 Oma työvoima

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

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

Finnairin oma työvoima koostuu työntekijäryhmistä, joihin kuuluvat lentohenkilökunta, tekniikan ja maapalveluiden työntekijät, Finnair Kitchen ja Cargo -työntekijät, sekä toimistoissa ja Aurinkomatkojen kohteissa työskentelevät työntekijät. Finnairin oma työvoima koostuu pääosin Suomessa työskentelevistä omista työntekijöistä, jotka muodostavat suurimman osan työvoimasta. Finnair työllistää omia työntekijöitä myös Virossa, Etelä-Koreassa ja Japanissa, sekä useita työntekijöitä globaalisti ja matkaoppaita Aurinkomatkojen rantalomakohteissa. Finnairin työvoimaan kuuluu myös vuokratyöntekijöitä, kuten konsultteja, sijaisia ja vuokrattua matkustamohenkilökuntaa, jotka käsitetään raportoinnissa muina kuin työsuhteisina työntekijöinä. Finnairin omaan työvoimaan, sisältäen sekä omat työntekijät että muut kuin työsuhteiset työntekijät, sekä Suomessa että ulkomailla, ei kohdistu laajalle levinneitä tai merkittäviä ihmisoikeusvaikutuksia, kuten pakko- tai lapsityövoiman käyttöä, johtuen ilmailualan tiukasta sääntelystä. Ymmärtääkseen vaikutuksia, jotka koskettavat sen omia työntekijöitä tai työntekijäryhmiä, jotka voivat olla haavoittuvassa asemassa johtuen erityispiirteistä, tai tietynlaisista työkonteksteista ja -toimista, Finnair tekee säännöllisiä työntekijäkyselyjä ja osallistuu yhteistoimintaan työturvallisuuden ja -terveyden edistämiseksi sovellettavan lainsäädännön mukaisesti.



Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
      - S2 Arvoketjun työntekijät
      - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
      - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Työolot: Terveys ja turvallisuus, työ- ja yksityiselämän tasapaino, työehtosopimusneuvottelut, työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu		
Vuorotyön ja altistus- ja kuormitustekijöiden vaikutus työntekijöihin	**Kielteinen vaikutus**	Osana Finnairin omia toimintoja, sen omat ja muut kuin työsuhteiset työntekijät voivat kokea kielteisiä vaikutuksia liittyen vuorotyöhön sekä altistus- ja kuormitustekijöihin, kuten psykososiaalista tai fyysistä rasitusta, sekä melulle, kemikaaleille ja kosmiselle säteilylle altistumista. Työntekijäryhmiä, jotka ovat ensisijaisen alttiita näille vaikutuksille ovat Finnairin omat työntekijät tekniikan, maapalveluiden ja Finnair Kitchenin piirissä, sekä lentohenkilökunta, johon kuuluu Finnairin omia sekä muita kuin työsuhteisia työntekijöitä. Vaikutukset voivat olla seurausta yksittäistapauksista, kuten työtapaturmista, tai osa laajempaa ilmiötä, joka vaikuttaa kaikkiin altistuneisiin työntekijöihin, kuten vuorotyö. Riippuen vaikutuksen luonteesta, seuraukset voivat aiheuttaa lyhytaikaista, mutta myös keskipitkän tai pitkän aikavälin haittaa työntekijöiden henkiselle tai fyysiselle hyvinvoinnille. Finnair pyrkii lieventämään näitä vaikutuksia työturvallisuuden, työterveyden, aktiivisen välittämisen mallin ja ennakoivan työvuorosuunnittelun avulla, sekä noudattamalla sääntelyä, lainsäädäntöä sekä työehtosopimuksia varmistaakseen työntekijöiden riittävän palautumisen.
Työntekijöiden terveyden, hyvinvoinnin ja motivaation lisääntyminen	**Myönteinen vaikutus**	Työnantajana Finnairilla on mahdollisuus vaikuttaa myönteisesti omien työntekijöidensä terveyteen, hyvinvointiin ja motivaatioon omien toimiensa kautta. Myönteisten vaikutusten edistämiseksi Finnair on kehittänyt henkilöstösuunnitelman yhteistyössä omien työntekijöidensä kanssa, sisältäen teemoja, kuten turvallinen ja hyvinvoiva työyhteisö, osallistava johtaminen, fiksumpi ja kestävämpi työ sekä ammatillinen kasvu. Henkilöstösuunnitelma edistää myös Finnairin strategista tavoitetta yrityskulttuurin kehittämisestä. Suunnitelman toimenpiteet vaikuttavat ensisijaisesti Finnairin omiin työntekijöihin, ja ne voivat tuottaa myönteisiä vaikutuksia lyhyellä, keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä, sitä mukaan, kun suunnitelmaa toteutetaan ja päivitetään omien työntekijöiden palautteen perusteella.
Lakkojen ja muiden työhön liittyvien häiriöiden riski	**Riski**	Finnairin kyky operoida verkostoaan täsmällisesti kotikentältään on olennainen osa arvonluontia, ja tämä varmistetaan tehokkailla prosesseilla. Työntekijäryhmien lakkoilusta tai ylityökielloista johtuvat häiriöt Finnairin toiminnalle voivat johtaa lyhyen aikavälin vaikutuksiin, kuten tulonmenetyksiin ja asiakasluottamuksen heikkenemiseen, sekä keskipitkän aikavälin vaikutuksiin, kuten markkina-aseman ja sijoittajien luottamuksen heikkenemiseen, riippuen lakkojen ajankohdasta, kestosta ja laajuudesta. Finnair pyrkii lieventämään tätä riskiä tekemällä säännöllisesti yhteistyötä työntekijäryhmien edustajien kanssa, neuvottelemalla työehtosopimusten sisällöstä ja käymällä avointa keskustelua työntekijöiden huolenaiheista.
Työntekijöiden hyvinvointiin ja vastuullisuuteen perustuva vahva työnantajabrändi ja yrityskulttuuri	**Mahdollisuus**	Finnairin strategisten tavoitteiden ja toimintojen onnistunut toteutus riippuu motivoituneesta ja pätevästä työvoimasta sekä vahvasta työnantajabrändistä, joka voi auttaa pitämään kiinni työntekijöistä ja houkuttelemaan uusia osaajia. Finnair pyrkii hyödyntämään tätä mahdollisuutta seuraamalla ja kehittämällä työntekijäkokemustaan, investoimalla omien työntekijöidensä hyvinvointiin ja osaamisen kehittämiseen sekä viestimällä ulospäin Finnairin vahvuuksista työnantajana. Tämän seurauksia voivat olla työntekijöiden vaihtuvuuden väheneminen ja sitoutunut työvoima, mikä puolestaan voi tuottaa taloudellisia vaikutuksia Finnairille esimerkiksi lisääntyneen tuottavuuden muodossa keski- ja pitkällä aikavälillä. Kulttuurisen vahvuuden vaaliminen sekä investointi henkilöstön osaamisen kehittämiseen ovat myös osa Finnairin strategiaa.
Joustavat ja paikalliset työehtosopimukset	**Mahdollisuus**	Finnair osallistuu aktiivisesti työehtosopimusneuvotteluihin ja vuoropuheluun omien työntekijäryhmiensä kanssa vastatakseen moninaisen henkilöstönsä erityistarpeisiin ja varmistaakseen sujuvan yhteistyön. Nämä neuvottelut voivat auttaa rakentamaan joustavan työympäristön huomioimalla paikalliset erityispiirteet, lisäämällä joustavuutta, työtyytyväisyyttä ja osaavien työntekijöiden säilyttämistä Finnairilla, tuottaen mahdollisia positiivisia taloudellisia vaikutuksia Finnairille keskipitkällä aikavälillä.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Yhdenvertainen kohtelu ja yhtäläiset mahdollisuudet kaikille: Moninaisuus, koulutus ja taitojen kehittäminen		
Inklusiivinen työympäristö, joka edistää työntekijöiden terveyttä, hyvinvointia ja motivaatiota	**Myönteinen vaikutus**	Edistämällä inkluusiota omassa toiminnassaan Finnair voi vaikuttaa myönteisesti työntekijöidensä hyvinvointiin ja motivaatioon, mikäli työntekijät kokevat, että heitä arvostetaan sellaisina kuin he ovat. Tämä voi edistää myös parempaan kommunikaatiota, yhteistyötä, innovointia ja yhteisöllisyyden tunnetta työpaikalla. Finnairin strategiaan perustuen ja yhteistyössä omien työntekijöidensä kanssa kehitetty henkilöstösuunnitelma sisältää turvallisen ja hyvinvoivan työyhteisön teeman, johon pyritään muun muassa edistämällä monimuotoisuutta ja rakentamalla yhdenvertaisia ja inklusiivisia käytäntöjä. Toteuttaakseen tämän tavoitteen, Finnair käy vuoropuhelua omien työntekijöidensä ja heidän edustajiensa kanssa kyselyiden ja yhteistyön kautta, ja tarjoaa koulutusta monimuotoisuuden, yhdenvertaisuuden ja inklusiivisuuden aiheista omille työntekijöilleen ja johtajilleen. Finnair myös viestii sitoutumisestaan monimuotoisuuteen, yhdenvertaisuuteen ja inklusiivisuuteen toimintaperiaatteissaan kuten eettisissä toimintaohjeissaan, Tasa-arvo ja yhdenvertaisuussuunnitelmassaan sekä osallistumalla aloitteisiin, kuten Helsinki Pride -tapahtumaan. Finnairin omien työntekijöiden raportoidessa kokevansa inkluusion toteutuvan työpaikalla, voidaan todeta, että toimenpiteet vaikuttavat myönteisesti sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä.
Urakehitys koulutuksen ja taitojen kehittämismahdollisuuksien kautta	**Myönteinen vaikutus**	Tarjotessaan omille työntekijöilleen mahdollisuuksia kehittää osaamistaan ja edetä urallaan, Finnair voi vaikuttaa myönteisesti työntekijöittensä motivaatioon ja itseluottamukseen työssään lyhyellä ja pitkällä aikavälillä. Finnairin strategialähtöisen ja yhteistyössä omien työntekijöiden kanssa kehitetyn henkilöstösuunnitelman sisältöön kuuluu yhtenä teemana ammatillinen kasvu, jota pyritään tukemaan mahdollistamalla erilaisia koulutusmuotoja omille työntekijöille, esimerkiksi tarjoamalla ammatillista koulutusta liiketoimintayksiköissä sekä oppimisalustoja. Koulutusmenetelmästä riippuen vaikutuksia voidaan todeta lyhyellä, keskipitkällä tai pitkällä aikavälillä, sitä mukaan, kun omia työntekijöitä kannustetaan edistämään uraansa Finnairilla. Osaava työvoima on myös strateginen etu Finnairille, esimerkiksi taloudellisten vaikutusten muodossa tuottavuuden lisääntyessä.

Vuonna 2024 Finnair aloitti ihmisoikeuksiin kohdistuvan riskiarvioinnin, jossa arvioitiin omaan työvoimaan liittyviä merkittävimpiä ihmisoikeusvaikutuksia. Ympäristöystävällisempiin tai ilmastoneutraaleihin toimintoihin pyrkivien siirtymäsuunnitelmien ei tällä hetkellä nähdä vaikuttavan Finnairin omaan työvoimaan, mutta tämä voi muodostua olennaiseksi esimerkiksi kasvavien osaamistarpeiden ja ilmailualan lisääntyvän sääntelyn myötä.

S1-1 Omaan työvoimaan liittyvät toimintaperiaatteet

Finnairin omaa työvoimaa koskevat ihmisoikeussitoumukset perustuvat sen hallituksen hyväksymään ja julkiseen eettiseen toimintaohjeeseen, jossa todetaan, että Finnair on sitoutunut kaikessa toiminnassaan kunnioittamaan kansainvälisesti hyväksyttyjä ihmisoikeuksia YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen ja työelämän perusperiaatteista ja oikeuksista annetun ILO:n julistuksen mukaisesti, ja odottaa vastaavien periaatteiden noudattamista myös liikekumppaneiltaan. Eettinen toimintaohje kattaa sekä Finnairin omat työntekijät että muut kuin työsuhteiset työntekijät. Lisäksi Finnair on laatinut erityisiä toimintaperiaatteita lakisääteisten vaatimusten ja omaan työvoimaan liittyvien tärkeiden teemojen käsittelemiseksi. Finnairin henkilöstösuunnitelma on kehitetty yhdessä Finnairin omien työntekijöiden kanssa ja sisältää seuraavat teemat: turvallinen ja hyvinvoiva työyhteisö, osallistava johtaminen, fiksumpi ja kestävämpi työ sekä ammatillinen kasvu. Henkilöstösuunnitelma edistää myös Finnairin

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

strategista tavoitetta yrityskulttuurin kehittämisestä määrittämällä suuntaviivat työyhteisön kehittämiselle ja päivittäisille toimille. Henkilöstösuunnitelma kattaa kaikki Finnairin omat työntekijät. Finnairin henkilöstöjohtajalla on korkein vastuu suunnitelman operatiivisen toteutuksen varmistamisesta.

Vuonna 2024 Finnairilla ei ollut julkista sitoumusta, joka olisi täysin YK:n yrityksiä ja ihmisoikeuksia koskevien ohjaavien periaatteiden mukainen. Finnair julkaisi ihmisoikeussitoumuksensa verkkosivuillaan tammikuussa 2025.

Työolot

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

Finnairin työterveys- ja työturvallisuuspolitiikka määrittelee menettelytavat ja toimintasuunnitelmat koskien työturvallisuutta, työterveyshuoltoa, sairauspoissaoloja, aktiivisen välittämisen mallia sekä häirinnän ja epäasiallisen käytöksen ehkäisemistä työpaikalla. Finnairin johtoryhmän hyväksyy politiikan, ja sen omistaa Finnairin operatiivinen johtaja. Kaikki Finnairin omat työntekijät kuuluvat politiikan piiriin.

Finnairin Työyhteisön kehittämissuunnitelma on keino käydä vuoropuhelua osaamis- ja kehittämistarpeista, sekä työhyvinvoinnista Finnairin omien työntekijöiden kanssa Finnairin strategian mukaisesti. Osana jatkuvaa vuoropuhelua työntekijöiden kehittämistarpeista ja sovellettavan lainsäädännön mukaisesti, suunnitelma tarkistetaan Suomessa työskentelevien työntekijöiden edustajien kanssa. Finnairin People & Culture -yksikkö vastaa työhyvinvoinnin ja johtamisen kehittämisestä yritystasolla. Työhyvinvointia edistäviä toimenpiteitä suunnitellaan yhteistyössä People & Culture -yksikön ja Finnairin työterveyshuollon kanssa.

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

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

Yhdenvertainen kohtelu ja yhtäläiset mahdollisuudet kaikille

Eettisten toimintaohjeittensa mukaisesti, Finnair tarjoaa yhtäläiset mahdollisuudet työhön alkuperästä, sukupuolesta, kansallisuudesta, uskonnosta, poliittisista mielipiteistä, iästä, seksuaalisesta suuntautumisesta, siviilisäädystä tai vammaisuudesta riippumatta. Minkäänlaista häirintää tai toimintaohjeiden periaatteiden rikkomista ei suvaita. Toimintaohjeet kattavat koko Finnairin oman työvoiman, mukaan lukien omat työntekijät sekä muut kuin työsuhteiset työntekijät. Lisäksi Finnair on määritellyt toimintaperiaatteet täyttääkseen Suomen lainsäädännön mukaiset vaatimukset, joilla varmistetaan yhtäläiset mahdollisuudet omille työntekijöille, joista suurin osa työskentelee Suomessa. Kaikissa Suomen ulkopuolisissa toimipaikoissa, joissa

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

Finnair työllistää henkilöstöä, Finnair noudattaa sovellettavia paikallisia säännöksiä ja lainsäädäntöä.

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

Finnairin Tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitelmassa todetaan, että rekrytointia ja valintaprosessia ohjaa hakijan pätevyys ja soveltuvuus tehtävään. Työnhakijan sukupuolta, ikää, etnistä alkuperää, vakaumusta tai muita kriteerejä ei käytetä perusteena valintapäätökselle. Finnair noudattaa tasa-arvolain mukaista samapalkkaisuuden periaatetta ja tarjoaa sekä miehille että naisille yhtäläiset mahdollisuudet työ- ja perhe-elämän yhteensovittamiseen. Turvallinen ja hyvinvoiva työyhteisö on osa Finnairin henkilöstösuunnitelmaa, ja tämä saavutetaan edistämällä monimuotoisuutta sekä tasapuolisia ja inklusiivisia käytäntöjä.

Finnairilla ei tällä hetkellä ole erillisiä toimintaperiaatteita tai sitoumuksia, jotka koskisivat erityisen haavoittuvassa asemassa olevia työntekijäryhmiä. Kuitenkin esimerkiksi työkyvyttömyysriskin piirissä olevien työntekijöiden työkyvyn tukemista käsitellään osana Työyhteisön kehittämissuunnitelmaa. Finnairin aktiivisen välittämisen mallin tarkoituksena on edistää työssä jaksamista, töihin paluuta, työuran jatkamista ja työkykyä työpaikkajärjestelyn ja työterveyshuollon yhteistyön kautta, esimerkiksi kuntoutusta järjestämällä. Lisäksi työkyvyttömyysriskiä voidaan torjua ja työkykyä tukea keventämällä, muokkaamalla ja sovittamalla työaikaa. Näitä menettelytapoja tukee Finnairin Sopuisasti työyhteisössä -toimintamalli, jossa kuvataan periaatteet työpaikalla tapahtuvaan epäasiallisen kohtelun, kuten syrjinnän tai häirinnän, ennaltaehkäisyyn, puuttumiseen ja ratkaisuprosessiin.

Koulutus ja taitojen kehittäminen
Finnair pyrkii varmistamaan, että sen omien työntekijöiden ammattitaito ja osaaminen vastaavat liiketoiminnan nykyisiä ja tulevia vaatimuksia. Finnair laatii vuosittain Työyhteisön kehittämissuunnitelman yhteistyössä omien työntekijöidensä edustajien kanssa henkilöstön osaamisen kehittämistarpeiden määrittelemiseksi. Ammatillinen kasvu on myös Finnairin henkilöstösuunnitelman keskeinen painopistealue, jonka tavoitteena on mahdollistaa ja kannustaa Finnairin omia työntekijöitä kehittämään ammattitaitoaan. Suunnitelmien sisällön hyväksyy ja sen toteutumista valvoo Finnairin henkilöstöjohtaja.

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

Finnair on vuorovaikutuksessa omien työntekijöidensä kanssa sekä suoraan, että työntekijöiden edustajien välityksellä. Valtaosa vuorovaikutuksesta tapahtuu esihenkilöiden ja työntekijöiden välisissä tapaamisissa, tiimi- ja yksikkökokouksissa, sekä sisäisillä viestintäfoorumeilla.

Tärkeä suoran vuorovaikutuksen väline on Finnairin henkilöstökysely, joka uudistettiin vuonna 2024. Uusi henkilöstökysely, Finnair Voice, toteutetaan puolivuosittain ja sen avulla mitataan omien työntekijöiden hyvinvointia, sekä näkemyksiä johtamisesta, vastuullisuudesta, monimuotoisuudesta ja inklusiivisuudesta, yhteenkuuluvuuden tunteesta ja sitoutumisesta Finnairiin. Omien työntekijöiden ja Finnairin välisen vuorovaikutuksen toimivuuden arvioimiseksi, kyselyssä tarkastellaan myös työntekijöiden sitoutumisindeksiä, joka kertoo henkilöstön sitoutuneisuudesta. Sitoutumisindeksi korvaa aiemmin käytössä olleen henkilöstön nettosuositteluindeksin (eNPS). Kyselyn vastausprosentti ja tulokset kertovat työntekijöiden

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

sitoutumisesta. Vuoden 2024 ensimmäisen Finnair Voice -kyselyn vastausaktiivisuus oli 74 %.

Kyselyn tuloksista tiedotetaan tiimi-, osasto-, yksikkö- ja konsernitasolla, sekä Finnairin johtokunnan jäsenille. Esihenkilöitä neuvotaan tulosten viestinnässä tiimeilleen ja heille tarjotaan tarvittaessa apua näihin keskusteluihin. Finnairin People & Culture -yksikkö vastaa kyselyn toteuttamisesta ja eri liiketoimintayksiköt vastaavat siitä, että kyselyn keskeisten tulosten perusteella määritellään, toteutetaan ja seurataan kehitystoimia. Finnairin johtoryhmä vastaa People & Culture -toiminnon tukemana siitä, että Finnairin yhtiötason kehitystarpeet otetaan huomioon toimintasuunnitelmissa. Finnair-tasoisen kyselyn lisäksi liiketoimintayksiköt voivat tehdä Pulse-kyselyitä tarpeen mukaan, ja niitä toteutetaan useimmiten organisaatiomuutosten yhteydessä. Finnair Voice -kysely on toteutettu Finnairin henkilöstösuunnitelman mukaisesti, sisältäen teemoja, kuten turvallinen ja hyvinvoiva työyhteisö, osallistava johtaminen, fiksumpi ja kestävämpi työ sekä ammatillinen kasvu.

Työehtosopimusneuvottelut

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

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

Terveys, turvallisuus ja työntekijöiden hyvinvointi

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

Työnantajan ja työntekijöiden välinen yhteistoiminta työsuojeluasioissa on määritetty Suomen laissa. Omien työntekijöiden terveyteen, turvallisuuteen ja hyvinvointiin liittyviä asioita käsitellään säännöllisesti työsuojelutoimikunnan kokouksissa, joihin osallistuvat työsuojelupäälliköt, vaaleilla valitut työsuojeluvaltuutetut ja työterveyshuollon edustajat. Työsuojeluvaltuutetut ovat työntekijöitä, jotka on valittu työsuojeluvaaleilla edustamaan yksikköään sekä Finnairin että yksikkötason työsuojelutoimikunnan kokouksissa. Työsuojelutoimikunnan kokouksissa seurataan työterveyden ja -turvallisuuden toteutumista suhteessa asetettuihin tavoitteisiin ja päämääriin ja käsitellään ajankohtaisia asioita, jotka liittyvät omien työntekijöiden terveyteen, turvallisuuteen ja hyvinvointiin. Työsuojelutoimikunnan kokouspöytäkirjat julkaistaan Finnairin intranetissä.

Työterveyttä, -turvallisuutta ja -hyvinvointia koskeviin aiheisiin liittyvän yhteistoiminnan toimivuutta käsitellään konserni- ja yksikkötason työsuojelutoimikunnan kokouksissa. Lisäksi tehtyjen turvallisuusraporttien ja -havaintojen määrää sekä keskeisiä mittareita seurataan toimivuuden varmistamiseksi. Finnair pyrkii saamaan tietoa mahdollisesti haavoittuvassa asemassa olevien työntekijäryhmien näkemyksistä henkilöstökyselyiden ja työsuojeluvaltuutettujen välityksellä. Finnairin Työyhteisön kehittämissuunnitelmassa käsitellään työkyvyttömyysriskin piirissä olevien työntekijöiden työkyvyn tukemista. Haavoittuvassa asemassa olevien työntekijäryhmien tukemiseen liittyvät

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

käytännöt vaihtelevat työntekijäryhmittäin ja työehtosopimuksittain, ja esimerkkeinä voidaan mainita työaikojen ja työtapojen keventäminen, muuttaminen ja mukauttaminen. Työterveyshuolto myös pyrkii arvioimaan ja tukemaan työntekijöiden työkykyä heidän omien tarpeidensa ja valmiuksiensa mukaisesti.

Koulutus ja taitojen kehittäminen

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

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

Terveys, turvallisuus ja työntekijöiden hyvinvointi

Finnair kannustaa oman työvoimansa jäseniä ilmoittamaan kaikista turvallisuushavainnoista tai huolenaiheista olemassa olevien raportointikanavien kautta, jotka ovat saatavilla mobiilisovelluksina tai Finnairin intranetissä. Osana pakollista turvallisuuskoulutusta kaikille uusille työntekijöille viestitään raportointikanavista ja niiden asianmukaisesta käytöstä. Vastaava esihenkilö tutkii kaikki ilmoitetut turvallisuushavainnot, ja tutkintaprosessi sekä korjaavat toimenpiteet dokumentoidaan sisäisiin raportointijärjestelmiin. Turvallisuushavaintoja tehdään säännöllisesti, mikä osoittaa, että kanavat toimivat toivotulla tavalla ja työntekijät osaavat käyttää kanavia ja luottavat niihin. Finnairin eettisten toimintaohjeiden mukaisesti kaikkia työntekijöitä suojellaan vastatoimenpiteiltä vilpittömässä mielessä tehtyjen ilmoitusten vuoksi.

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

Kaikilla Finnairin työntekijöillä on oikeus terveydenhuoltopalveluihin paikallisen lainsäädännön ja määräysten mukaisesti. Työterveyshuoltopalvelut räätälöidään työntekijöihin vaikuttavien erityisten riskitekijöiden mukaisesti. Vuorotyöhön, altistumiseen ja kuormitukseen liittyviä tekijöitä ja niiden mahdollisia haitallisia vaikutuksia työntekijöihin käsitellään työterveyshuollon säännöllisissä terveystarkastuksissa, mukaan lukien seuraamalla yötyön vaikutuksia työntekijöihin ja konsultoimalla heitä parhaista tavoista hallita hyvinvointiaan epäsäännöllisten työaikojen suhteen. Finnair pyrkii lieventämään epäsäännöllisistä työajoista aiheutuvia haitallisia vaikutuksia kehittämällä työvuorosuunnittelujärjestelmiään ja varmistamalla, että työntekijöillä on riittävät lepoajat työvuorojen välillä. Lisäksi Finnair järjestää lentohenkilökunnalleen myös kattavaa koulutusta unen ja palautumisen hallinnasta.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

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

Finnairin toimia omiin työntekijöihinsä liittyvissä olennaisissa vaikutuksissa ohjaavat sisäisesti määritellyt tavoitteet ja toimintasuunnitelmat, jotka on esitetty Finnairin henkilöstösuunnitelmassa, Työyhteisön kehittämissuunnitelmassa, Tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitelmassa sekä työterveys- ja työturvallisuussuunnitelmassa ja työterveyshuollon toimintasuunnitelmassa. Lisäksi Finnairilla on oma sosiaalisen vastuun työryhmä, joka toteuttaa monimuotoisuuteen, inkluusioon ja yhdenvertaisuuteen liittyviä aloitteita työpaikalla. Finnairin People & Culture -yksikkö, työsuojeluorganisaatio, työterveyshuolto, sosiaalisen vastuun työryhmä ja työntekijöiden edustajat vastaavat toimintasuunnitelmien koordinoinnista ja toteuttamisesta ja seuraavat asetettujen tavoitteiden saavuttamista.

Työntekijöiden edustajien kanssa tehtävä yhteistyö on keskeinen mekanismi sen varmistamiseksi, että Finnairin toiminta aiheuta tai edistä kielteisiä vaikutuksia omiin työntekijöihin. Työntekijöiden edustajat, joita kutsutaan myös luottamusmiehiksi, edustavat työntekijäryhmiä työpaikoilla ja valvovat työehtosopimusten ja työlainsäädännön noudattamista sekä tarvittaessa tukevat ja neuvovat työntekijöitä työsuhteisiin liittyvissä kysymyksissä. Työsuojeluvaltuutetut edustavat omia työntekijöitä osana työsuojeluyhteistoimintaa, valvovat työpaikan työsuojeluolosuhteita ja ilmoittavat työnantajan edustajille ja tarvittaessa työsuojeluviranomaisille mahdollisista epäkohdista Suomen lainsäädännön mukaisesti.

Joulukuussa 2024 valmistuneen Finnair Voice -kyselyn tulosten perusteella ja Finnairin henkilösuunnitelman mukaisesti, Finnair pyrkii toteuttamaan toimia vastatakseen työntekijöiden huolenaiheisiin ja tukemaan niitä Finnairin osa-alueita, joita työntekijät raportoivat arvostavansa eniten.

Työolot

Terveys, turvallisuus ja työntekijöiden hyvinvointi

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

Työhyvinvointia kehitetään yhteistyössä People & Culture -yksikön kanssa Työyhteisön kehittämissuunnitelman ja työterveyshuollon toimintasuunnitelman mukaisesti. Vuoden 2024 aikana keskityttiin erityisesti mielenterveyden ja työhyvinvoinnin edistämiseen, tuki- ja liikuntaelimistön terveyteen sekä työterveysyhteistyön käytäntöjen parantamiseen. Työterveyshuolto tekee säännöllisesti työpaikkaselvityksiä, joissa kiinnitetään huomiota työpaikan olosuhteisiin terveyden, turvallisuuden ja työntekijöiden hyvinvoinnin osalta, kiinnittäen huomiota myös toimintasuunnitelmissa määriteltyihin painopistealueisiin.

Finnairin työterveys- ja työturvallisuussuunnitelman painopistealueita vuodelle 2024 olivat työ- ja työmatkatapaturmien ennaltaehkäisy, turvallisten työolosuhteiden ylläpito ja henkilökohtaisten suojavarusteiden asianmukainen käyttö, turvallisuuskävelyjen säännöllinen toteuttaminen kaikissa yksiköissä sekä järjestelmällinen riskien

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

arviointi ja riskinarviointien ajantasaisuuden varmistaminen. Lisäksi erityistä huomiota kiinnitettiin turvallisuushavaintojen määrän lisäämiseen (suhteessa tehtyihin työtunteihin) raportoinnin edistämiseksi, riskiperusteisen tapaturmien tutkintakonseptin kehittämiseen, psykososiaalisten kuormitustekijöiden kattavaan huomioon ottamiseen riskinarvioinneissa, 6S-auditointien soveltuvuuden arviointiin eri yksiköissä sekä yksikköjen ja liikekumppaneiden väliseen yhteistoimintaan työterveys- ja työturvallisuusasioissa. Suunnitelmissa asetettujen tavoitteiden saavuttamista seurataan työsuojelutoimikuntien kokouksissa raportointikauden aikana. Työsuojelutoimikuntien kokouksiin osallistuvat työnantajan edustajat, työsuojeluvaltuutetut ja työterveyshuollon edustaja.

Vuonna 2024 Finnair toteutti toimia, joilla tarjottiin ja mahdollistettiin korjaavia toimenpiteitä työterveyteen, -turvallisuuteen ja hyvinvointiin liittyen poistamalla sairauskassan omavastuuosuus, tukemalla Finnairin harrastuskerhoja, ottamalla käyttöön kansainvälisen etätyöstandardi ja tarjoamalla Auntie-verkkoalusta henkisen hyvinvoinnin tukemiseksi. Finnair seuraa toimiensa tehokkuutta ja sisäisissä suunnitelmissa määriteltyjen tavoitteiden edistymistä ensisijaisesti työntekijöiden palautteen avulla, jota kerätään Finnair Voice -kyselyllä puolivuosittain.

Vuoden 2024 kyselytulokset osoittivat, että työntekijät kokivat Finnairin turvallisuuskulttuurin vahvaksi, mutta raportoivat työvuorojen ennustettavuuden vaikuttavan haitallisesti työ- ja yksityiselämän tasapainoon. Lisäksi osa vastaajista raportoi koetusta epäselvyydestä liittyen työterveyshuollon ja sairauskassan käyttöön. Finnair on sitoutunut ylläpitämään vahvaa turvallisuuskulttuuriaan ja pyrkii jatkossakin kehittämään työvuorosuunnittelun ennustettavuutta parantaakseen työ- ja yksityiselämän tasapainoa. Lisäksi Finnair analysoi kyselytuloksia puuttuakseen taustalla oleviin syihin ja pyrkii selkeyttämään työterveyshuollon ja sairauskassan käyttöä.

Työehtosopimusneuvottelut
Vuonna 2024 käytiin Paltan (palvelualojen työnantajaliitto) ja Suomen Liikennelentäjäliitto ry:n (SLL) välisiä neuvotteluja Finnair Oyj:n suomalaisten lentäjien työehtosopimuksesta. Neuvottelujen pääteemoja olivat sopeutuminen Venäjän ilmatilan sulkemisesta johtuvaan muuttuneeseen toimintaympäristöön, lentäjien työn ja jaksamisen tukeminen sekä työehtosopimuksen määräysten yksinkertaistaminen. Vuoden 2024 lopussa neuvottelut jatkuivat yhä.

Yhdenvertainen kohtelu ja yhtäläiset mahdollisuudet kaikille

Monimuotoisuus, yhdenvertaisuus ja inklusiivisuus
Inklusiivisuuden varmistamiseksi työssä kiinnitetään huomiota esimerkiksi työtilojen fyysiseen esteettömyyteen ja apuvälineiden käyttöön työtehtävissä sekä työmenetelmien ja -aikojen joustavuuteen. Työntekijöiden tietoisuutta esteettömyysnäkökohdista pyritään lisäämään, ja tavoitteena on edistää monimuotoisuuden arvostamista voimavarana. Finnair pyrkii myös lisäämään työntekijävuorovaikutuksen kattavuutta viestimällä selkeästi ja useiden kanavien välityksellä. Lisäksi on perustettu organisaatiorajat ylittävä sosiaalisen vastuun työryhmä edistämään monimuotoisuuden, yhdenvertaisuuden ja inklusiivisuuden tavoitteita Finnairin toiminnassa, myös työntekijöiden keskuudessa.

Vuonna 2024 Finnair lisäsi tietoisuutta monimuotoisuudesta, yhdenvertaisuudesta ja inklusiivisuudesta (DEI) oman henkilöstönsä keskuudessa laatimalla ohjeet inklusiivisesta kielestä, ottamalla käyttöön DEI-painotteisen eLearning-kurssin, joka on kaikkien työntekijöiden saatavilla (41 % työntekijöistä suoritti kurssin vuonna 2024) ja sisällyttämällä DEI-periaatteita johdon koulutuksiin ja työntekijätapahtumiin. Finnair osallistui myös vuoden 2024 Helsinki Pride -tapahtumaan yhtenä virallisista Working with Pride -yhteistyökumppaneista, ja monimuotoisuuteen ja inklusiivisuuteen liittyviä aiheita korostettiin viestinnässä Finnairin intranetin kautta. Finnair valmistautuu tulevaan EU:n palkka-avoimuusdirektiiviin ja on ryhtynyt toimiin varmistaakseen oikeudenmukaiset ja tasapuoliset palkkauskäytännöt, joihin kuuluu nykyisten palkkarakenteiden tarkastelu, läpinäkyvien raportointijärjestelmien luominen ja avointen palkkausta koskevien keskustelujen edistäminen.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

Vuoden 2024 aikana Finnair on sisällyttänyt johtamisen kehittämisohjelmiinsa keskeisiä teemoja, joissa keskitytään työntekijöiden hyvinvoinnin ja työkyvyn parantamiseen, DEI-aiheiden edistämiseen, yksilölliseen kehittymiseen ja työntekijäkokemuksen parantamiseen. Nämä painopistealueet ovat keskeisiä inklusiivisen ja työntekijöitä tukevan kulttuurin vaalimisessa. Finnair julkaisi DEI-verkkokoulutuksen työntekijöilleen ja viesti Pride-kumppanuudestaan Finnairin intranetissä, jossa julkaistiin työntekijöiden omakohtaisia tarinoita. Finnair seuraa toimiensa tehokkuutta ja sisäisissä suunnitelmissa määriteltyjen tavoitteiden edistymistä ensisijaisesti työntekijäpalautteen avulla, joka kerätään Finnair Voice -kyselyn muodossa puolivuosittain.

Vuoden 2024 kyselytulokset osoittivat, että työntekijät kokivat monimuotoisuuden, inkluusion ja yhdenvertaisuuden olevan hyvällä tasolla Finnairilla, mutta kokemukset vaihtelivat työntekijäryhmien välillä. Työntekijät raportoivat myös kokevansa, että heidät hyväksytään työpaikalla sellaisina kuin he ovat. Finnair sitoutuu jatkamaan monimuotoisuus, inkluusio ja yhdenvertaisuusaiheiden käsittelyä ja selvittämään syitä työntekijäkokemusten hajontaan aiheen ympärillä.

Koulutus ja taitojen kehittäminen

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

Varmistaakseen ammatillisen ja strategisen osaamisen jatkuvan kehittämisen, Finnairin People & Culture -yksikkö vastaa koulutus- ja kehittämismahdollisuuksien tukemisesta, mukaan lukien johtamisosaamisen kehittämisestä. Ammatillisen osaamisen kehittäminen tapahtuu pääasiassa eri liiketoimintayksiköissä esihenkilöiden ja osaamisen kehittämisestä vastaavien henkilöiden toimesta. Yksikkö- tai tiimikohtaiset koulutus- ja kehittämistarpeet kartoitetaan Finnairin eri yksiköissä vuosittain osana operatiivista suunnittelua. Johtamisosaamisen kehittämisessä käytetään Finnairin johtajille ja esihenkilöille suunnattuja valmennusklinikoita, valmennuskeskusteluja ja digitaalisia oppimissisältöjä.

Vuoden 2024 aikana Finnair tarjosi esihenkilöille mahdollisuuden osallistua yhteisöllisiin koulutuksiin, joissa käsiteltiin DEI-aiheita, työhyvinvointia, henkilöstön kehittämistä ja vaikeiden työtilanteiden käsittelyä. Finnair käynnisti yhteistyössä Aalto Executive Educationin kanssa uuden johtamisohjelman (ELEVATE), jonka tarkoituksena on tukea Finnairin avainjohtajia ja -osaajia heidän johtamismatkallaan. Lisäksi johtajuusvalmennusta tarjottiin Finnair CoachHubin kautta, otettiin käyttöön uusi tukimalli uusien henkilöstöpäälliköiden perehdyttämiseen ensimmäisen vuoden aikana ja pilotoitiin uutta johtajuusvalmennuskonseptia operatiivisille johtajille tekniikan yksikössä. Johtamiskoulutuksen ja taitojen kehittämisen lisäksi ammatillisen kasvun toimia on toteutettu järjestämällä myyntipainotteista palvelukoulutusta, ottamalla käyttöön SkillHub-oppimisalusta, joka sisältää laajan verkkokurssivalikoiman, sekä järjestämällä generatiivisen tekoälyn käyttöä ja toimintoja käsittelevää koulutusta. Lisäksi Finnairin Internship Program -ohjelmaan osallistui harjoittelijoita, jotka työskentelivät eri tehtävissä Finnairin Suomen ja Viron toimipisteissä.

Finnair seuraa toimiensa tehokkuutta ja edistymistä kohti sisäisissä suunnitelmissa määriteltyjä tavoitteita ensisijaisesti työntekijäpalautteen avulla, joka kerätään puolivuosittain järjestettävän Finnair Voice -henkilöstökyselyn avulla.

Vuoden 2024 kyselytulokset viittaavat siihen, että työntekijät ovat yleisesti ottaen tyytyväisiä mahdollisuuksiinsa ammatilliseen kasvuun ja kehittymiseen. Eri työntekijäryhmien välillä kuitenkin oli vaihtelevuutta siinä, miten mahdollisuudet koettiin. Finnair sitoutuu jatkamaan ammatillisen kasvun kehittämistä osana Finnairin henkilöstösuunnitelmaansa ja strategiaansa.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

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

Finnair ei ole asettanut omaa työvoimaa koskevia tavoitteita raportointikaudelle 2024. Finnair kuitenkin seuraa aiheeseen liittyviä keskeisiä mittareita.

Vuodesta 2024 alkaen sitoutumisindeksiä käytetään keskeisenä mittarina työntekijöiden sitoutumisen arvioinnissa. Sitoutumisindeksi-tulokset saadaan puolivuosittain toteutettavasta Finnair Voice -henkilöstökyselystä ja se korvaa aiemmin käytetyn työntekijän nettosuositteluindeksin (eNPS) keskeisenä mittarina. Sitoutumisindeksi-tulokset saatiin ensimmäistä kertaa osana ensimmäistä Finnair Voice -tutkimusta, joka valmistui joulukuussa 2024. Sitoutumisindeksi vuodelle 2024 oli 6,7.

Toinen keskeinen mittari on tapaturmataajuus (Lost Time Incident Frequency, LTIF), joka mittaa tapaturmien esiintymistiheyttä työaikaan suhteutettuna konsernitasolla. Vuoden 2024 aikana tapaturmataajuus oli 5,4 (2023: 5,5). Finnairin ylin johto ja eri liiketoimintayksiköt seuraavat tapaturmataajuutta ja arvioivat sitä suhteessa asetettuun tavoitetasoon. Tapaturmataajuudelle asetettu tavoitetaso tarkistetaan vuosittain. Lisätietoja löytyy kohdasta *S1-14 Terveyttä ja turvallisuutta koskevat mittarit.*

Johdon sukupuolijakauma vuonna 2024 oli 37,5 % naisia ja 62,5 % miehiä. Finnairin määritelmä ylemmän johdon tehtävistä käsittää henkilöt, jotka kuuluvat palkkaluokkiin 1–3 Finnairin sisäisen, eri työntekijätasot hahmottavan luokittelujärjestelmän mukaisesti. Lisätietoja löytyy kohdasta *S1-9 Monimuotoisuuden mittarit.*

S1-6 Yrityksen työsuhteisten työntekijöiden ominaisuudet

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

Raportoidut tiedot on esitetty Finnairin omien työntekijöiden henkilömääränä raportointikauden lopussa 31. joulukuuta 2024. Omien työntekijöiden henkilömäärä ei vaihdellut merkittävästi raportointikauden aikana. Finnairilla ei ole merkittävää määrää työntekijöitä muissa maissa kuin Suomessa, kun merkittävä määrä määritellään ESRS S1 Oma työvoima -standardin mukaisesti vähintään 50 työsuhteisena työntekijänä, joiden osuus on vähintään 10 % koko työvoimasta. Finnairilla ei myöskään ole työntekijöitä, jotka työskentelisivät vaihtelevalla työajalla.

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

Sukupuoli	Työntekijöiden lukumäärä, henkilömääränä
Miehet	2 494
Naiset	3 041
Yhteensä	5 535

Maa	Työntekijöiden lukumäärä, henkilömääränä
Suomi	5 085
Muut	450

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

	Miehet	Naiset	Yhteensä
Työntekijöiden määrä (henkilömääränä)	2 494	3 041	5 535
Vakinaisten työsuhteisten työntekijöiden määrä (henkilömääränä)	2 456	2 943	5 399
Määräaikaisten työsuhteisten työntekijöiden määrä (henkilömääränä)	38	98	136
Vaihtelevalla työajalla työskentelevien työsuhteisten työntekijöiden määrä (henkilömääränä)	0	0	0

Työntekijät, jotka ovat lähteneet Finnairilta raportointikauden aikana (henkilömääränä)	391
Työntekijöiden vaihtuvuus (%)	7,59

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

ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti, Finnair on jättänyt pois kaikki tämän tiedonantovaatimuksen tietopisteet Kestävyysraporttinsa ensimmäiseltä laatimisvuodelta.

S1-8 Työehtosopimus-neuvottelujen kattavuus ja työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu

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

Suomessa Finnairin omien työntekijöiden osuus työntekijöistä, jotka ovat työehtosopimuksen piirissä on 97,56 %, pois lukien ainoastaan johtoryhmän jäsenet ja Aurinkomatkojen oppaat. Niiden työntekijöiden osalta, jotka eivät ole minkään työehtosopimuksen piirissä, Finnair noudattaa sovellettavaa työlainsäädäntöä kaikissa maissa, joissa se työllistää työntekijöitä.

Suomessa 97,56 %:lla työntekijöistä on myös edustaja työpaikalla, sillä työehtosopimuksen piiriin kuuluvilla työntekijöillä on myös luottamusmies.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- Kestävyysraportti
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

	Työehtosopimusneuvottelujen kattavuus		Työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu
Kattavuusaste	Työsuhteiset työntekijät – ETA-alue (maat, joissa on yli 50 työsuhteista työntekijää, joiden osuus on yli 10 % työsuhteisten työntekijöiden kokonaismäärästä)	Työsuhteiset työntekijät – muu kuin ETA-alue (estimaatti alueista, joissa on yli 50 työsuhteista työntekijää, joiden osuus on yli 10 % työsuhteisten työntekijöiden kokonaismäärästä)	Edustus työpaikalla – ETA-alue (maat, joissa on yli 50 työsuhteista työntekijää, joiden osuus on yli 10 % työsuhteisten työntekijöiden kokonaismäärästä)
0–19 %			
20–39 %			
40–59 %			
60–79 %			
80–100 %	Suomi (97,56 %)		Suomi (97,56 %)

S1-9 Monimuotoisuuden mittarit

Ylimmän johdon sukupuolijakauma henkilöstämääränä ja prosenttiosuutena

	Henkilöstömääränä	Prosenttiosuutena
Ylin johto, Miehet	95	62,5
Ylin johto, Naiset	57	37,5

Työntekijöiden ikäjakauma

	Henkilöstömääränä	Prosenttiosuutena
Työntekijät (henkilömääränä), alle 30 vuotiaat	752	13,59
Työntekijät (henkilömääränä), 30–50 vuotiaat	3 100	56,01
Työntekijät (henkilömääränä), yli 50 vuotiaat	1 683	30,41

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

S1-10 Riittävä palkka

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

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

S1-11 Sosiaalinen suojelu

ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti, Finnair on jättänyt pois kaikki tämän tiedonantovaatimuksen tietopisteet Kestävyysraporttinsa ensimmäiseltä laatimisvuodelta.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

S1-12 Vammaiset henkilöt

ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti, Finnair on jättänyt pois kaikki tämän tiedonantovaatimuksen tietopisteet Kestävyysraporttinsa ensimmäiseltä laatimisvuodelta.

S1-13 Koulutusta ja taitojen kehittämistä koskevat mittarit

	Miehet	Naiset
Työntekijöiden koulutustuntien keskimääräinen lukumäärä työsuhteista työntekijää kohti	65	38

Raportoituihin tietoihin on sisällytetty vain Finnairin omat työntekijät. Raportoidut koulutustunnit sisältävät sekä luokkahuone- että verkkokoulutukset, sekä loppukokeet. Ero mies- ja naispuolisten työntekijöiden keskimääräisessä koulutustuntimäärässä selittyy osittain lentäjille järjestettävän pakollisen koulutuksen määrällä, sillä 97 % Finnairin lentäjistä on miehiä.

ESRS 1 Yleiset vaatimukset -standardin Lisäyksen C mukaisesti, Finnair on jättänyt pois kaikki tämän tiedonantovaatimuksen tietopisteet liittyen säännöllisiin tulos- ja urakehitysarviointeihin Kestävyysraporttinsa ensimmäiseltä laatimisvuodelta.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

S1-14 Terveyttä ja turvallisuutta koskevat mittarit

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

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

Raportointikauden aikana ei sattunut työperäisistä vammoista tai terveysongelmista johtuneita kuolemantapauksia Finnairin omien työntekijöiden keskuudessa tai sen toimipaikoissa. Marraskuussa 2024 Helsinki-Vantaan lentoasemalla sattui kuolemaan johtanut työtapaturma, joka koski Finnairin arvoketjun työntekijää. Tapaturma sattui Helsinki-Vantaan lentoaseman asematasolla, alueella, jota ei pidetä Finnairin toimipaikkana, josta johtuen tapausta ei ole sisällytetty esitettyihin tietoihin. Kirjattavien työhön liittyvien tapaturmien määrä Finnairin omien työntekijöiden keskuudessa oli 320. Lukuun sisältyvät kaikki Finnairin työntekijöiden virallisten raportointikanavien kautta ilmoitetut työhön liittyvät tapaturmat riippumatta siitä, johtivatko ne poissaoloihin vai eivät. Luku selittyy osittain vahvalla turvallisuuskulttuurilla, jossa Finnairin työntekijöitä kannustetaan aktiiviseen raportointikulttuuriin ja sen myötä ilmoittamaan matalalla kynnyksellä myös lievät työtapaturmat.

Raportointikauden LTIF-arvo (Lost-Time Injury Frequency) oli 5,4 (2023: 5,5). LTIF on laskettu työpaikkatapaturmien tiheytenä miljoonaa työtuntia kohden ja käsittää vain ne työhön liittyvät tapaturmat, jotka johtivat poissaoloon töistä (tapaturmapäivää lukuun ottamatta). Työhön liittyvien vammojen vuoksi menetettyjen työpäivien määrä oli 433.

Kirjattavia työperäisiä terveysongelmatapauksia Finnairin nykyisten ja entisten omien työntekijöiden keskuudessa oli 0, joka tarkoittaa, ettei vuoden 2024 aikana tuotu Finnairin tietoon vahvistettuja ammattitautitapauksia nykyisten tai entisten omien työntekijöiden osalta.

S1-15 Työ- ja yksityiselämän tasapainoa koskevat mittarit

Perhevapaaseen oikeutettujen työsuhteisten työntekijöiden prosenttiosuus	100,0
Perhevapaata ottaneiden työsuhteisten työntekijöiden prosenttiosuus	7,1
Perhevapaata ottaneiden työsuhteisten työntekijöiden prosenttiosuus, Miehet	6,7
Perhevapaata ottaneiden työsuhteisten työntekijöiden prosenttiosuus, Naiset	7,4

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- Kestävyysraportti
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

S1-16 Ansiotuloa koskevat mittarit (palkkaero ja kokonaisansiot)

Sukupuolten palkkaero, jolla tarkoitetaan nais- ja miespuolisten työsuhteisten työntekijöiden keskimääräisten palkkatasojen eroa ilmaistuna prosenttiosuutena miespuolisten työsuhteisten työntekijöiden keskimääräisestä palkkatasosta	-47 %
Vuotuista kokonaisansiota koskeva suhdeluku, joka on yrityksestä korkeinta ansiota saavan henkilön ja kaikille työsuhteisille työntekijöille (pois lukien korkeinta ansiota saava henkilö) yrityksen maksamien vuotuisten kokonaisansioiden mediaanin välinen suhde	18,84

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

S1-17 Tapaukset, valitukset ja vakavat ihmisoikeusvaikutukset

Raportoidut tiedot sisältävät kaikki omiin työntekijöihin liittyvät tapaukset ja valitukset, jotka on tuotu Finnairin tietoon virallisten raportointikanavien kautta raportointikauden aikana. Finnair kannustaa työntekijöitään raportoimaan sopimattomasta käytöksestä, häirinnästä, syrjinnästä tai muusta eettisten toimintaohjeittensa vastaisesta toiminnasta. Finnairilla on vakiintunut prosessi huolenaiheiden esiin tuomiselle, joka on dokumentoitu Finnairin Rules for Compliance Investigations and SpeakUp Reports -toimintaperiaatteisiin. Raportointia tuetaan raportointiperiaatteiden ja -kanavien kautta, sisältäen myös whistleblowing-kanavan (SpeakUp), joka mahdollistaa nimettömän raportoinnin. Tarkempi kuvaus löytyy kohdasta *G1-1 Mekanismit huolenaiheiden tunnistamiseen, ilmoittamiseen ja tutkimiseen*. Syrjintätapausten, mukaan lukien häirinnän, lukumäärä oli 1. Raportoituihin tietoihin on sisällytetty tapaukset, jotka johtivat kirjalliseen varoitukseen tai työsuhteen päättämiseen. Raportointikanavien kautta saatujen valitusten määrä oli 32, joista 6 koski yksityisyyden suojaa, 11 työehtosopimusasioita ja loput 15 Finnairin erinäisiä henkilöstöä koskevia aiheita. Vuonna 2024 ei raportoitu vakavia ihmisoikeusrikkomuksia tai -tapauksia, jotka liittyisivät Finnairin omaan työvoimaan.

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

YHTEISKUNNALLISTE TIEDOT

S2 Arvoketjun työntekijät

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

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

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

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Työolot, yhdenvertainen kohtelu ja yhtäläiset mahdollisuudet kaikille sekä muut työhön liittyvät oikeudet		
Työoloihin ja tasa-arvoon liittyvät kielteiset ihmisoikeusvaikutukset toimitusketjussa ja ulkoistetuissa toiminnoissa	**Kielteinen vaikutus**	Finnairilla on globaali arvoketju, joka lisää ihmisoikeusvaikutusten riskiä erityisesti niissä arvoketjun osissa, joihin Finnairilla ei ole näkyvyyttä, tai maantieteellisillä alueilla, joihin liittyy erityisiä riskitekijöitä. Mahdollisia kielteisiä vaikutuksia voivat olla puutteelliset työolosuhteet liittyen työaikaan, elämiseen riittävään palkkaan, työterveyteen ja turvallisuuteen, järjestäytymisvapauteen sekä henkilökohtaisiin ominaisuuksiin perustuvaan syrjintään ja epätasa-arvoon, aiheuttaen välittömiä tai pitkäaikaisia seurauksia niistä kärsiville arvoketjun työntekijöille. Tällaiset vaikutukset voivat olla osa laajempaa ilmiötä arvoketjussa ja niitä voi ilmetä erityisesti maantieteellisillä riskialueilla. Yksittäistapauksia voi kuitenkin esiintyä myös Finnairin suorilla toimittajilla ja alueilla, joita ei pidetä erityisinä riskialueina. Finnair pyrkii lieventämään tällaisia kielteisiä vaikutuksia kehittämällä hankintakäytäntöjään erilaisten ohjeistusten, kuten yritystoimintaa ja ihmisoikeuksia koskevien YK:n ohjaavien periaatteiden mukaisesti.
Arvoketjun ihmisoikeusrikkomuksista aiheutuva mainehaitan riski	**Riski**	Ihmisoikeusrikkomukset Finnairin arvoketjussa voivat merkittävästi vahingoittaa sen mainetta ja aiheuttaa sidosryhmien luottamuksen menetyksen. Sääntelyyn, kuten yritysvastuudirektiiviin liittyvä kovennettu vastuu voi johtaa myös taloudellisiin seuraamuksiin, kuten sakkoihin ja vahingonkorvauksiin. Ihmisoikeusloukkausten riski on kohonnut tietyillä riskialoilla ja maantieteellisillä alueilla, ja kohdistuu erityisen haavoittuvassa asemassa oleviin ihmisryhmiin, kuten naisiin, lapsiin ja köyhistä sosioekonomisista oloista tuleviin henkilöihin arvoketjun alkupäässä. Ihmisoikeusloukkausten mahdollisuutta ei kuitenkaan voida poissulkea missään arvoketjun osassa. Finnair on sitoutunut kunnioittamaan ihmisoikeuksia omassa toiminnassaan ja liikesuhteissaan noudattamalla vakiintuneita hankintakäytäntöjä ja eettisissä toimintaohjeissaan määritettyjä toimintaperiaatteita.
Lakkojen ja muiden työhön liittyvien häiriöiden riski arvoketjussa	**Riski**	Finnairin kyky operoida verkostoaan täsmällisesti Helsinki-Vantaan kotikentältään on olennainen osa arvonluontia ja tämä varmistetaan tehokkailla prosesseilla sekä tiiviillä yhteistyöllä toimittajien kanssa. Lakoista tai muista työkiistoista johtuvat häiriöt toimitusketjussa voivat johtaa operatiivisiin viivästyksiin, jotka vaikuttavat Finnairin maineeseen ja aiheuttavat taloudellisia tappioita korvausten ja lisääntyneiden toimintakustannusten myötä. Finnair pyrkii lieventämään tätä riskiä vakiintuneilla toimitusketjun riskienhallintaprosesseillaan ja käymällä työehtosopimusneuvottelujen kautta vuoropuhelua arvoketjunsa maapalveluhenkilöstön kanssa lieventääkseen kotikentän palveluihin liittyvää häiriöriskiä.
Parempi toimittajaviestintä ja vastuullinen hankinta	**Myönteinen vaikutus**	Finnair pyrkii edistämään kestävää hankintaa ja vuoropuhelua toimittajien kanssa nostamalla vastuullisuusaiheet useammin esille toimittajakyselyissä ja hankintaprosessin hankintavaiheessa. Tämä saattaa kannustaa kestäviin käytäntöihin arvoketjun alkupään toimijoiden keskuudessa keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä, mikäli vastuullisuus sisällytetään toimittajien seulontakriteereihin. Edistämällä kestävää hankintaa ja käymällä vuoropuhelua toimittajien kanssa Finnair voi vaikuttaa myönteisesti toimitusketjunsa toimijoihin ja laajentaa vaikutuksia muihinkin kuin lähimpiin sidosryhmiin. Jos esimerkiksi vastuullisuusaiheista käydään enemmän vuoropuhelua, toimittajien voisi olla helpompi kertoa huolenaiheistaan Finnairille ja he voisivat saada tunnustusta vastuullisista käytännöistään, kuten pyrkimyksistään edistää ympäristöön tai yhteiskuntaan kohdistuvia myönteisiä vaikutuksia. Tällaiset käytännöt voivat myös tukea toimitusketjun riskienhallintaa, koska ne auttavat suojautumaan toimitusketjun kielteisten olosuhteiden ja kestämättömien käytäntöjen aiheuttamilta riskeiltä. Tämä on yksi Finnairin strategisista tavoitteista.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

Arvoketjun työntekijät, joihin olennaisten vaikutusten katsotaan kohdistuvan, ovat kauempana arvoketjun alkupäässä, erityisesti korkean riskin alueilla, kuten Aasiassa ja Lähi-idässä, ja työskentelevät esimerkiksi raaka-aineiden louhinnan, elintarviketuotannon ja vastaavien matalan osaamistason toimialojen parissa. Olennaiset vaikutukset kohdistuvat todennäköisimmin erityisen haavoittuvassa asemassa oleviin ryhmiin, kuten naisiin, lapsiin ja köyhistä sosioekonomista oloista tuleviin henkilöihin. Käsitys haavoittuvassa asemassa olevista ryhmistä ja työntekijöistä on muodostettu ulkoisten, julkisesti saatavilla olevien tietolähteiden, kuten kansalaisjärjestöjen raporttien ja matkailuyritysten toimialakohtaisten julkaisujen, perusteella. Vuonna 2024 Finnair aloitti ihmisoikeuksiin kohdistuvan riskiarvioinnin, jossa arvioitiin arvoketjun työntekijöihin liittyviä merkittävimpiä ihmisoikeusvaikutuksia.

S2-1 Arvoketjun työntekijöihin liittyvät toimintaperiaatteet

Finnair on hallituksensa hyväksymien ja julkisten eettisten toimintaohjeidensa kautta sitoutunut kaikessa toiminnassaan kunnioittamaan kansainvälisesti hyväksyttyjä ihmisoikeuksia YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen ja työelämän perusperiaatteista ja oikeuksista annetun ILO:n julistuksen mukaisesti, myös arvoketjussaan. Eettisten toimintaohjeidensa mukaisesti Finnair kunnioittaa järjestäytymisvapautta ja oikeutta työehtosopimusneuvotteluihin eikä suvaitse lapsi- tai pakkotyövoiman käyttöä missään muodossa. Nämä sitoumukset on kirjattu myös Finnairin toiminnot sekä arvoketjun kattavaan nykyajan orjuutta ja ihmiskauppaa koskevaan Modern Slavery and Trafficking Statement -selosteeseen, jossa määritellään Finnairin tavoite tarkistaa sisäisiä prosesseja säännöllisesti, jotta ne pysyvät ajantasaisina ja arvoketjun riskit voidaan huomioida asianmukaisesti. Selosteen sisällön hyväksyy Finnairin johtoryhmä, ja sitä päivitetään tarvittaessa. Selosteen omistaa Finnairin toimitusjohtaja.

Finnair allekirjoitti YK:n Global Compact -aloitteen vuonna 2013 ja pyrkii sen kymmenen periaatteen mukaisesti ehkäisemään ihmisoikeusloukkauksia, myös pakko- ja lapsityövoiman käyttöä, sekä omassa toiminnassaan että arvoketjussaan. Nämä periaatteet muodostavat perustan myös Finnairin toimittajien eettisille toimintaohjeille (Supplier Code of Conduct), jotka kuvaavat mitä toimittajilta odotetaan lainmukaisuuden, vastuullisten liiketoimintakäytäntöjen sekä ihmis- ja työoikeuksien, mukaan lukien järjestäytymisvapauden, työehtosopimusneuvotteluiden, riittävän palkan sekä työterveyden ja -turvallisuuden kunnioittamisen osalta. Finnair edellyttää, että kaikki toimittajat, joiden kanssa Finnairilla on hankintasopimus, noudattavat tuotteita ja palveluita toimittaessaan Finnairin toimittajien eettisiä toimintaohjeita tai sitoutuvat kirjallisesti noudattamaan omia vastaavia eettisiä toimintaohjeitaan tai julkisia toimintaperiaatteitaan, jotka täyttävät Finnairin eettisten toimintaohjeiden vaatimukset.

Toimittajien eettiset toimintaohjeet koskevat kaikkia toimittajia maailmanlaajuisesti, ja ne on Finnairin hankintapolitiikassa määritelty olennaiseksi osaksi toimittajasopimuksia.

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

Vuoden 2024 aikana Finnairin tietoon ei tullut epäiltyjä tai todellisia vakavia ihmisoikeusloukkauksia tai -tapauksia, jotka olisivat kohdistuneet arvoketjun työntekijöihin.

Vuonna 2024 Finnairilla ei ollut julkista sitoumusta, joka olisi täysin YK:n yrityksiä ja ihmisoikeuksia koskevien ohjaavien periaatteiden mukainen. Finnair julkaisi ihmisoikeussitoumuksensa verkkosivuillaan tammikuussa 2025.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

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

Finnair noudattaa hankintaprosessin elinkaareen kuuluvia standardoituja toimittajien hallintamenettelyjään, joilla varmistetaan tehokas yhteydenpito ja yhteistyö toimittajien kanssa. Kaikilla hankintasopimuksen solmineilla toimittajilla on oma yhteyshenkilö Finnairissa ja Finnairilla on nimetyt yhteyshenkilöt toimittajien puolella. Finnairin toimittajasuhteiden hallintaoppaassa (Supplier Relationship Management manual) kuvataan kuinka Finnair tekee yhteistyötä strategisten ja avaintoimittajien kanssa. Yhteistyöhön sisältyy Finnairin ja toimittajien edustajan säännöllisiä, sovittuja tapaamisia sekä yhteistyötä tukevia työkaluja. Toimittajasuhteiden hallintaopasta on tarkoitus laajentaa yhdistämällä siihen vuonna 2024 laadittu vastuullisuuden auditointikehys, joka on tarkoitus ottaa kokonaisuudessaan käyttöön vuonna 2025.

Finnair käsittelee hankintaprosessin aikaisia kestävyysvaikutuksia toimittajien kanssa käyttämällä vastuullisuuskyselyä, jolla kartoitetaan potentiaalisia toimittajia. Yhteydenpitoa toimittajien kanssa valvoo Finnairin hankintajohtaja. Finnair osallistuu myös työehtosopimusneuvotteluihin Helsinki-Vantaan lentoaseman maapalveluissa työskenteleviä arvoketjun työntekijöitä edustavan ammattiliiton kanssa ja pyrkii turvaamaan avoimen vuoropuhelun työntekijöiden edustajien kanssa lieventääkseen mahdollisia häiriöriskejä.

Lisäksi Aurinkomatkojen rantalomakohteissa Aurinkomatkojen henkilökunta vierailee säännöllisesti toimittajien luona ja on suoraan yhteydessä arvoketjun työntekijöihin. Aurinkomatkat tarjoaa myös kestävän matkailun verkkokoulutusta kohteissa toimiville DMC-kumppaniyrityksille (Destination Management Company, DMC) ja hotellikumppaneille. Verkkokoulutuksessa käsitellään muun muassa ihmisoikeuksia, monimuotoisuutta ja inkluusiota sekä ilmastonmuutosta matkailun näkökulmasta. Vuoden 2024 aikana koulutuksen suoritti vähintään yksi edustaja kaikista Aurinkomatkojen 17:stä DMC-kumppaniyrityksestä, ja yhteensä 108 DMC-yrityksen edustajaa. Lisäksi koulutuksen suoritti 34 hotellikumppaneiden edustajaa, eli koulutuksen suorittaneita oli vuoden lopussa yhteensä 142.

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

Finnair kannustaa kaikkia sisäisiä ja ulkoisia sidosryhmiään, mukaan lukien arvoketjun työntekijöitä, ilmoittamaan havaitsemastaan tai epäilemästään Finnairin eettisten toimintaohjeiden vastaisesta toiminnasta ilmoituskanavansa kautta. Kolmannen osapuolen ylläpitämä ilmoituskanava on saatavilla Finnairin verkkosivustolla, ja ilmoituksen voi tehdä myös anonyymisti. Ohjeet väärinkäytöksistä ilmoittamiseen löytyvät myös Finnairin toimittajien eettisistä toimintaohjeista.

Yksityiskohtainen kuvaus prosessista, jolla ilmoituskanavan kautta tehdyt ilmoitukset käsitellään ja ilmoitusten tekijöitä suojellaan vastatoimilta, löytyvät kohdasta *G1-1 Mekanismit huolenaiheiden tunnistamiseen, ilmoittamiseen ja tutkimiseen*.

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

Finnair noudattaa vakiintuneita toimittajien hallintamenettelyitä, jotka ovat olennainen osa hankintaprosessin elinkaarta. Esimerkiksi ennen hankintasopimuksen solmimista kaikille potentiaalisille toimittajille tehdään Know Your Counterparty-selvitys (KYC), jotta Finnairin eettisten toimintaperiaatteiden noudattaminen voidaan varmistaa. Lisäksi Finnair tekee toimittajilleen eri aiheisiin keskittyviä arviointeja paikan päällä.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

Vuonna 2024 Finnair kävi Aasiassa toimivan ulkoistetun palveluntarjoajansa toimipaikassa suorittamassa ihmisoikeusaiheisen arvioinnin. Arvioinnissa ei paljastunut kielteisiä havaintoja. Lisäksi toteutettiin kolmannen osapuolen suorittama merkittävän ulkoistuskumppanin vastuullisuusauditointi, jossa painotettiin ihmisoikeusasioita mahdollisten vastuullisuusriskien varalta. Vastuullisuusauditointiin sisältyi asiakirjojen tarkastuksia, yrityksen johdon haastatteluja sekä ulkoistuskumppanin työntekijöiden suoria haastatteluja. Auditoinnissa ei paljastunut merkittäviä ongelmia, mutta prosessin jatkuvaksi parantamiseksi suositeltiin laatimaan suunnitelma. Vuoden 2024 aikana Finnair kehitti myös kattavan toimittajien auditointiprosessin, jossa tunnistetaan mahdollisen riskinarvioinnin käynnistävät tekijät, sekä riskinarvioinnin tuloksiin perustuvat auditointimenettelyt. Auditointiprosessi on tarkoitus ottaa kokonaisuudessaan käyttöön vuoden 2025 aikana.

Finnair käynnisti vuonna 2024 ihmisoikeusriskien arvioinnin, joka kattaa sen oman työvoiman sekä arvoketjun työntekijät, asiakkaat ja vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt. Arviointi koskee kaikkia Finnairin omia toimintoja, myös Aurinkomatkoja. Arviointi perustuu maa- ja kategoriakohtaisiin riskiarviointeihin, joita täydennetään sisäisistä työryhmistä ja haastatteluista kerätyillä tiedoilla sekä kansainvälisillä ihmisoikeusraporteilla. Arvioinnin perusteella on määrä laatia luettelo merkittävistä ihmisoikeusriskeistä ja niitä vastaavista toimintasuunnitelmista, jotka julkistetaan vuoden 2025 aikana.

Vuonna 2024 Finnair myös lisäsi resursseja hankintayksikköönsä ja otti käyttöön uuden vastuullisen toimitusketjun hallintaan liittyvän roolin asiaankuuluvien prosessien kehittämistä ja hallintaa varten.

Vuoden 2024 aikana Finnairin tietoon ei tullut epäiltyjä tai todettuja vakavia ihmisoikeusloukkauksia tai -tapauksia, jotka olisivat kohdistuneet arvoketjun työntekijöihin.

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

Finnair ei ole asettanut arvoketjun työntekijöitä koskevia tavoitteita raportointikaudelle 2024. Finnair seuraa kuitenkin aiheeseen liittyviä keskeisiä mittareita, kuten toimittajien eettisten toimintaohjeiden soveltamisastetta toimitusketjussaan. Vuoden 2024 lopussa soveltamisaste oli 90 % kokonaismenoista.

Finnair seuraa myös Aurinkomatkojen tarjoaman kestävän matkailun verkkokoulutuksen suorittaneiden toimittajien määrää. Vuoden 2024 aikana koulutuksen suoritti vähintään yksi edustaja kaikista Aurinkomatkojen 17:stä DMC-kumppaniyrityksestä, ja yhteensä 108 DMC-yrityksen edustajaa. Lisäksi koulutuksen suoritti 34 hotellikumppaneiden edustajaa, eli koulutuksen suorittaneita oli vuoden 2024 lopussa yhteensä 142.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

YHTEISKUNNALLISTE TIEDOT

S3 Vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt

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

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

Finnairin vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin kuuluu ihmisiä, jotka asuvat ja työskentelevät sellaisilla alueilla, joihin Finnairin toiminta keskittyy, kuten Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyydessä tai Aurinkomatkojen matkakohteissa. Näiden alueiden läheisyydessä asuvat ja työskentelevät vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt voivat hyötyä taloudellisesta, alueellisesta ja kulttuurisesta kehityksestä uusien työpaikkojen, ulkomaisten investointien ja kaupankäynnin, yhteyksien paranemisen ja verotulojen muodossa. Lisäksi aineettomat vaikutukset, kuten kulttuurivaihto, diplomatia ja kansojen välinen yhteistyö, voivat vaikuttaa myönteisesti paikallisten elämään. Vaikutuksen kohteena olevia yhteisöjä ovat myös Finnairin arvoketjun alku- ja loppupäässä epäsuorasti vaikutusten kohteina olevat henkilöt, jotka työskentelevät esimerkiksi hotelli-, matkailu- tai palvelualoilla. Osana ihmisoikeusriskien arviointityötään Finnair pyrkii muodostamaan käsityksen vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin kohdistuvista vaikutuksista arvoketjun molemmissa päissä. Alkuperäiskansojen yhteisöihin liittyviä olennaisia todellisia tai mahdollisia vaikutuksia, riskejä tai mahdollisuuksia ei ole tunnistettu, mutta niitä arvioidaan osana jatkuvaa ihmisoikeusriskiarviointia.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Yhteisöjen taloudelliset, sosiaaliset ja sivistykselliset oikeudet		
Suomen alueellisen ja taloudellisen kehityksen edistäminen	**Myönteinen vaikutus**	Ihmisten ja tavaroiden vapaan liikkuvuuden mahdollistaminen on Finnairin liiketoimintamallin ja strategian ytimessä. Suomen suurimpana lentoyhtiönä Finnair edistää maan alueellista ja taloudellista kehitystä tukemalla ihmisten ja tavaroiden nopeaa liikkumista, ja laaja reittiverkosto piristää osaltaan kotimaisia matkailu- ja palvelualoja sekä vähittäiskaupan alaa helpottamalla matkustamista Suomeen ja Suomessa. Finnairin toiminta voi suoraan ja epäsuorasti luoda myönteisiä taloudellisia vaikutuksia arvoketjun alku- ja loppupään sidosryhmille, sekä mainituilta aloilta tuloja tai verotuloja kerryttävien yhteisöjen jäsenille. Vaikutukset voivat näkyä lyhyellä aikavälillä, kuten matkailun tuomina tuloina ja verotuloina, tai keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä esimerkiksi ulkomaisten investointien ja kaupankäynnin muodossa, jotka osaltaan ovat seurauksellisia Finnairin toiminnan helpottamasta ihmisten ja tavaroiden liikkumisesta.
Kulttuurivaihdon, diplomatian ja kansojen välisen yhteistyön edistäminen	**Myönteinen vaikutus**	Finnairin laaja reittiverkosto Suomen ja ulkomaisten kohteiden välillä tukee ihmisten ja ideoiden liikkumista sekä kulttuurivaihtoa. Yhteistyössä Business Finlandin ja muiden alueellisten organisaatioiden kaltaisten sidosryhmien kanssa Finnair pyrkii edistämään Suomea matkakohteena. Finnairin toiminta voi suoraan ja epäsuorasti edistää mahdollisia myönteisiä vaikutuksia arvoketjun alku- ja loppupään sidosryhmille, sekä niille vaikutuksen kohteena oleville yhteisöille Suomessa ja ulkomailla, jotka hyötyvät lisääntyneestä kulttuurivaihdosta, diplomatiasta ja kansainvälisestä yhteistyöstä. Mahdolliset vaikutukset voivat vaihdella lyhytaikaisista keskipitkän tai pitkän aikavälin myönteisiin vaikutuksiin, kuten ihmisten vapaan liikkuvuuden edistämään yhteistyöhön, neuvotteluihin ja ideoiden vaihtoon. Ihmisten vapaan ja turvallisen liikkumisen jatkuva mahdollistaminen on Finnairin liiketoimintamallin ja strategian ytimessä.
Taloudellisen toiminnan edistäminen ja työpaikkojen luominen paikallisyhteisöissä ja ulkomailla	**Myönteinen vaikutus**	Finnair voi toimipaikoissaan tukea taloudellista toimintaa ja työpaikkojen luomista suoraan työllistämällä ihmisiä arvoketjunsa alku- ja loppupäässä tai epäsuorasti edistämällä yhteisöjen taloudellista toimintaa matkailun ja kaupan kautta. Myönteisten vaikutusten kohteena olevia yhteisöjä voivat olla Finnairin kohdemaissa asuvat ja työskentelevät yhteisöt, jotka saavat tuloja matkailun, palveluiden tai kaupan aloilta, tai hyötyvät lisääntyneestä taloudellisesta toiminnasta ja verotuloista, mikä voi kannustaa investoimaan paikalliseen infrastruktuuriin ja julkisiin palveluihin, sekä parantaa asukkaiden elämänlaatua lyhyellä, keskipitkällä tai pitkällä aikavälillä. Finnairin ja Aurinkomatkojen liiketoimintamalli ja strategia ovat riippuvaisia myös siitä, kuinka vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt suhtautuvat matkailijoihin matkakohteissa. Tämän huomioiden, Aurinkomatkat on käynnistänyt vuosittain paikallisyhteisöjä tukevia yhteistyöhankkeita paikallisten kansalaisjärjestöjen kanssa.
Oman lentotoiminnan aiheuttama melusaaste	**Kielteinen vaikutus**	Lentomelulla voi olla lyhyen, keskipitkän tai pitkän aikavälin vaikutuksia lentoasemien läheisyydessä asuviin tai työskenteleviin ihmisiin, esimerkiksi ärtymyksen ja keskittymis- tai univaikeuksien muodossa. Finnairin toiminta vaikuttaa erityisesti sen kotikentän, Helsinki-Vantaan lentoaseman, lähiympäristön yhteisöihin. Finnair pyrkii lieventämään näitä vaikutuksia soveltamalla teknisiä ratkaisuja laivastossaan ja tekemällä yhteistyötä asiaankuuluvien sidosryhmien, kuten lentoasemien ja lennonjohdon kanssa, jotta melutasoa voidaan seurata ja laskeutumisten meluvaikutuksia lieventää jatkuvan liu'un menetelmällä. Tällaiset lievennystoimet edistävät myös Finnairin strategisia intressejä ja liiketoimintamallia, sillä ne auttavat varmistamaan, että nykyisiä reittiaikatauluja voidaan ylläpitää ja kapasiteettia mahdollisesti lisätä.
Tiukemman melusääntelyn riski	**Riski**	Nykyisen sääntelyn lisäksi lentoasemilla otetaan käyttöön ylimääräisiä nousu- ja laskeutumismaksuja sekä toimintarajoituksia lentomelun vähentämiseksi. Tällaiset toimet voivat nostaa toimintakustannuksia erilaisten maksujen muodossa ja asettaa lähtö- ja laskeutumisrajoituksia tietyille vuorokaudenajoille. Nämä tekijät voivat johtaa liikevaihdon menetykseen ja estää lisäreittien tai lentojen käyttöönoton, ja siten vaikuttaa Finnairin strategiaan ja liiketoimintamalliin. Riskin torjumiseksi Finnair käy vuoropuhelua sääntelyviranomaisten ja lentoasemien kanssa, ja soveltaa parhaita käytäntöjä vähentääkseen lentomelua omassa toiminnassaan.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

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

Vuonna 2024 Finnair aloitti ihmisoikeusriskien arvioinnin muodostaakseen käsityksen mahdollisista kielteisistä ihmisoikeusvaikutuksista, jotka voivat kohdistua vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin ja erityisen haavoittuvassa asemassa olevien ryhmien jäseniin. Tunnistettuja mahdollisia yhteisöihin kohdistuvia vaikutuksia ovat muun muassa luonnonvarojen ehtyminen, liiallisen matkailun aiheuttama jätteen syntyminen ja paikallisen ympäristön kuormittuminen, paikallisyhteisöjen hyväksikäyttö, joka johtaa kulttuuristen oikeuksien ja yksityisyyden suojan menettämiseen, sekä ilmastonmuutoksen vaikutusten kärjistyminen yhteisöissä. Mahdollisia tunnistettuja kielteisiä ihmisoikeusvaikutuksia ei vielä sisällytetty vuoden 2024 raportointikauden kaksoisolennaisuusarviointiin, joten ne eivät sisälly tunnistettujen olennaisten kestävyysseikkojen listaan. Finnair pyrkii muodostamaan käsityksen vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin ja erityisen haavoittuvassa asemassa oleviin ryhmiin kohdistuvista vaikutuksista osana jatkuvaa ihmisoikeusriskien arviointia.

S3-1 Vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin liittyvät toimintaperiaatteet

Finnair on hallituksensa hyväksymien ja julkisten eettisten toimintaohjeidensa kautta sitoutunut kaikessa toiminnassaan kunnioittamaan kansainvälisesti hyväksyttyjä ihmisoikeuksia YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen ja työelämän perusperiaatteista ja oikeuksista annetun ILO:n julistuksen mukaisesti, ja odottaa vastaavien periaatteiden noudattamista myös liikekumppaneiltaan.

YK:n Global Compact -aloitteen allekirjoittaneena ja sen kymmenen periaatteen mukaisesti Finnair pyrkii ehkäisemään ihmisoikeusloukkauksia, mukaan lukien pakko- ja lapsityövoiman käyttöä, sekä omassa toiminnassaan että arvoketjussaan. Finnair on sitoutunut eettisten toimintaohjeidensa ja hankinnan toimintaperiaatteidensa kautta mahdollisuuksiensa mukaan varmistamaan, ettei sen arvoketjussa esiinny minkäänlaista orjuutta tai ihmiskauppaa. Finnair on laatinut nykyajan orjuutta ja ihmiskauppaa koskevan julkisen Modern Slavery and Trafficking Statement -selosteen Ison-Britannian Modern Slavery Act lain 54 pykälän mukaisesti. Finnairin johtoryhmä on hyväksynyt selosteen sisällön, ja sitä päivitetään tarvittaessa. Selosteen omistaa Finnairin toimitusjohtaja. Finnairin eettisissä toimintaohjeissa korostetaan myös sitoutumista selkeään ja täsmälliseen viestintään medialle ja yleisölle, sekä avoimen vuoropuhelun edistämiseen yhteisöissä ja yhteyksissä, joissa Finnair toimii. Finnairin eettiset toimintaohjeet sekä nykyajan orjuutta ja ihmiskauppaa koskeva seloste kattavat kaikki vaikutuksen kohteena olevat yhteisöt.

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

Vuoden 2024 aikana Finnairin tietoon ei tullut epäiltyjä tai todellisia vakavia ihmisoikeusloukkauksia tai -tapauksia, jotka olisivat kohdistuneet vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

Vuonna 2024 Finnairilla ei ollut julkista sitoumusta, joka olisi täysin YK:n yrityksiä ja ihmisoikeuksia koskevien ohjaavien periaatteiden mukainen. Finnair julkaisi ihmisoikeussitoumuksensa verkkosivuillaan tammikuussa 2025.

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

Finnair pyrkii eettisten toimintaohjeidensa mukaisesti pitämään selkeästi ja tehokkaasti yhteyttä niihin yhteisöihin ja niissä yhteyksissä, joissa se toimii. Finnair pitää suoraan yhteyttä yleisöön, myös vaikutusten kohteena oleviin yhteisöihin, ulkoisissa viestintäkanavissaan. Finnair jakaa tietoa ja kerää yleisöltä palautetta julkaisemalla lehdistötiedotteita verkkosivustollaan, lähettämällä uutiskirjeitä sähköpostitse ja julkaisemalla viestejä virallisissa sosiaalisen median kanavissaan. Ylin vastuu ulkoisesta viestinnästä on Finnairin viestinnällä, jota johtaa Finnairin viestintäjohtaja.

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

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

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

Finnair kannustaa kaikkia sisäisiä ja ulkoisia sidosryhmiään, mukaan lukien vaikutuksen kohteena olevia yhteisöjä, ilmoittamaan havaitsemastaan tai epäilemästään Finnairin eettisten toimintaohjeiden vastaisesta toiminnasta ilmoituskanavansa kautta. Kolmannen osapuolen ylläpitämä ilmoituskanava on saatavilla Finnairin verkkosivustolla, ja ilmoituksen voi tehdä myös anonyymisti. Yksityiskohtainen kuvaus prosessista, jolla ilmoituskanavan kautta tehdyt ilmoitukset käsitellään ja ilmoitusten tekijöitä suojellaan vastatoimilta, löytyvät kohdasta *G1-1 Mekanismit huolenaiheiden tunnistamiseen, ilmoittamiseen ja tutkimiseen*. Finnair ei ole arvioinut vaikutuksen kohteena olevien yhteisöjen tietoisuutta ilmoituskanavastaan.

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

Finnair julkaisi tammikuussa 2025 verkkosivuillaan ihmisoikeussitoumuksensa, jossa kuvataan Finnairin sitoutuminen ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin tilanteissa, joissa Finnair on aiheuttanut haitallisia ihmisoikeusvaikutuksia tai myötävaikuttanut sellaisten syntyyn.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

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

Finnair ei ole määritellyt nykyisiä tai tulevia taloudellisia tai muita resursseja vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin liittyvien toimiensa osalta vuoden 2024 raportointikaudella. Finnair ei myöskään tällä hetkellä seuraa järjestelmällisesti vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin liittyvien toimiensa vaikuttavuutta lukuun ottamatta lentomelun hallintaa, jossa toimien vaikuttavuus voidaan määrittää Helsinki-Vantaan lentoasemalla mitattujen melutasojen perusteella. Lisätietoja melutasojen seurannasta löytyy kohdasta *S3-5 Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet.*

Suomen suurimpana lentoyhtiönä Finnair edistää suoraan ja välillisesti työpaikkojen luomista ja alueellista talouskasvua helpottamalla kansainvälistä kauppaa, houkuttelemalla ulkomaisia investointeja ja tukemalla Suomen vientiteollisuutta. Esimerkiksi Finnair Cargo -toiminnot auttavat varmistamaan arvokkaiden tai pilaantuvien tuotteiden oikea-aikaiset toimitukset ympäri vuoden, tukien kaupankäyntiä. Finnairin pääomistaja on Suomen valtio, joten sen toiminta on tärkeää kriisitilanteissa, esimerkiksi kotiutuspalveluiden tai huoltovarmuuden varmistamiseksi. Lisäksi Finnair tarjoaa ympärivuotisia yhteyksiä operoimalla alueellisia lentoja Suomen sisällä. Nämä toimenpiteet ovat Finnairin liiketoiminta- ja arvonluontimallin ytimessä, joten niitä voidaan pitää jatkuvina toimina.

Finnair pyrkii yhteistyössä matkailualan sidosryhmien kanssa edistämään Suomea matkakohteena lennonaikaisten palveluidensa, markkinointikampanjoidensa ja kulttuurilaitosten kanssa solmimiensa kumppanuuksien kautta. Lisäksi Finnair edistää kulttuurien välistä yhteisymmärrystä ja yhteistyötä solmimalla kumppanuuksia kansalaisjärjestöjen kanssa, auttamalla siten osaltaan vahvistamaan sosiaalista yhteenkuuluvuutta ja globaalia solidaarisuutta. Vuonna 2024 Finnair järjesti yhteistyössä Visit Finlandin kanssa Midnight Sun Workshop -kampanjan, joka toi Suomeen kansainvälisten matkatoimistojen edustajia ja esitteli Suomen kesämatkailutarjontaa. Suomen edistäminen matkakohteena on Finnairin liiketoiminta- ja arvonluontimallin ytimessä, joten yhteistyö alan toimijoiden ja instituutioiden kanssa on jatkuvaa. Esimerkiksi vuonna 2025 Finnair jatkaa Suomen kesämatkailutarjonnan edistämistä ja keskittyy markkinoimaan Suomea houkuttelevana kohteena aasialaisille matkailijoille.

Aurinkomatkat-brändinsä kautta Finnair solmii pitkäaikaisia kumppanuuksia pääasiassa pienten ja keskisuurten paikallisten hotelli-, retki- ja kuljetuspalveluiden tarjoajien kanssa, tukien siten paikallisia yrityksiä ja yrittäjiä. Aurinkomatkat määrittelee keskeiset toimenpiteet ja painopistealueet vuosittain osana omaa vastuullisuusohjelmaansa. Vastuullisuusohjelmansa mukaisesti Aurinkomatkat pyrkii edistämään paikallisten hyvinvointia niissä yhteisöissä, joissa se toimii, toteuttamalla vuosittain vähintään yhden paikallisen tukihankkeen valitun paikallisjärjestön kanssa.

Vuonna 2024 Aurinkomatkat teki yhteistyötä kreikkalaisen voittoa tavoittelemattoman All for Blue -mertensuojelujärjestön kanssa ja järjesti Kreikassa kaksi rantojen siivoustapahtumaa sekä osti työntekijöilleen All for Bluen järjestämää koulutusta. Uuden matkakohteen avaamista suunniteltaessa arvioidaan paikallisyhteisöihin, luontoon ja kohteen kantokykyyn liittyviä mahdollisia haasteita ja vaikutuksia. Aurinkomatkat alkoi vuonna 2024 kerätä tietoa rantalomakohteistaan kestävyystekijöihin painottuvalla lomakkeella (Destination Sustainability Fact Sheet), jonka avulla kartoitetaan muun muassa paikallisyhteisöihin ja väestöön liittyviä mahdollisia haasteita tai vaikutuksia. Tietoja keräävät kohteissa olevat Aurinkomatkojen oppaat, ja niitä päivitetään sesongeittain.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

Finnairin ympäristöjohtamisjärjestelmään kuuluvassa lentomelun hallintasuunnitelmassa on kuvattu keskeiset toimet aiheeseen liittyvien riskien ja haittavaikutusten minimoimiseksi. Finnairin ympäristökäsikirjassa määritellyt menettelyt ympäristöjohtamisjärjestelmän tavoitteisiin vaikuttavien riskien tunnistamiseksi, arvioimiseksi ja hallitsemiseksi noudattavat yhtiötason riskienhallintaprosessia ja kolmen puolustuslinjan riskienhallintamallia. Lentomelun hallintasuunnitelman työryhmä vastaa lentomeluun liittyvien riskien seurannasta ja vuotuisesta arvioinnista, ja varmistaa aiheeseen liittyvien määräysten noudattamisen, seuraa keskeisiä mittareita sekä ehdottaa uusiin hankkeisiin liittyviä toimenpiteitä. Työryhmä vastaa myös asiaan liittyvien hallintatoimien toteuttamisesta ja raportoi edistymisestä Finnairin vastuullisuuden ohjausryhmälle. Ohjausryhmä arvioi vuosittain hallintasuunnitelman ja keskeisten mittareiden edistymistä sekä suunnitelman tavoitteisiin vaikuttavia mahdollisia riskejä.

Lieventääkseen kielteisiä vaikutuksia hallintasuunnitelman mukaisesti, Finnair toteuttaa jatkuvasti erilaisia toimia sisäisesti ja yhteistyössä asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa. Finnair pyrkii esimerkiksi jatkuvasti parantamaan jatkuvan liu'un laskeutumisten määrää. Tavoitteena on, että Helsinki-Vantaan lentoaseman kaikista laskeutumisista vähintään 85 % on liukulaskeutumisia. Lentäjiä koulutetaan lentomelun vähentämisen parhaista käytännöistä, myös jatkuvan liu'un menetelmästä. Yhteistyö lennonjohdon kanssa on avainasemassa, jotta jatkuvaan liukuun tarvittava laskeutumisaikaikkuna voidaan varmistaa. Finnair tekee aktiivisesti yhteistyötä lennonjohdon ja Finavian kanssa parantaakseen liukulaskeutumisten määrää Helsinki-Vantaan lentoasemalla.

Toinen esimerkki lentomelun vähentämiseen liittyvistä teknisistä toimista on vuonna 2023 aloitettu ja vuonna 2024 valmistunut kapearunkolaivaston muutostyö. Tarkoituksena on poistaa laskeutumisen yhteydessä kuuluva viheltävä ääni, jonka aiheuttaa polttoaineen ylipainesuojan aukkojen yli virtaava ilma. Näissä aukoissa on venttiili, joka tasaa polttoainesäiliöiden painetta. Muutokset pienentävät A320-laivaston laskeutumismelua noin 1 dB tietyssä laskeutumisen vaiheessa.

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

Vuoden 2024 aikana Finnairin tietoon ei tullut epäiltyjä tai todellisia vakavia ihmisoikeusloukkauksia tai -tapauksia, jotka olisivat kohdistuneet vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin.

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

Finnair ei ole asettanut vaikutuksen kohteena oleviin yhteisöihin liittyviä tavoitteita raportointikaudelle 2024. Finnair seuraa kuitenkin lentomelun hallintaan liittyviä keskeisiä mittareita.

Finnairin ympäristöjohtamisjärjestelmään kuuluvassa lentomelun hallintasuunnitelmassa yksi keskeisistä suorituskykymittareista on liukulaskeutumisten ylläpitäminen vähintään 85 %:n tasolla Finnairin kotikentällä, Helsinki-Vantaalla. Vuonna 2024 Finnair saavutti 84,2 %:n tason (85,8). Lentoasemayhtiönä Finavia vastaa lentomelutasojen mittaamisesta Helsinki-Vantaan lentoasemalla, ja melutasoja käydään säännöllisesti läpi Finnairin kanssa.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

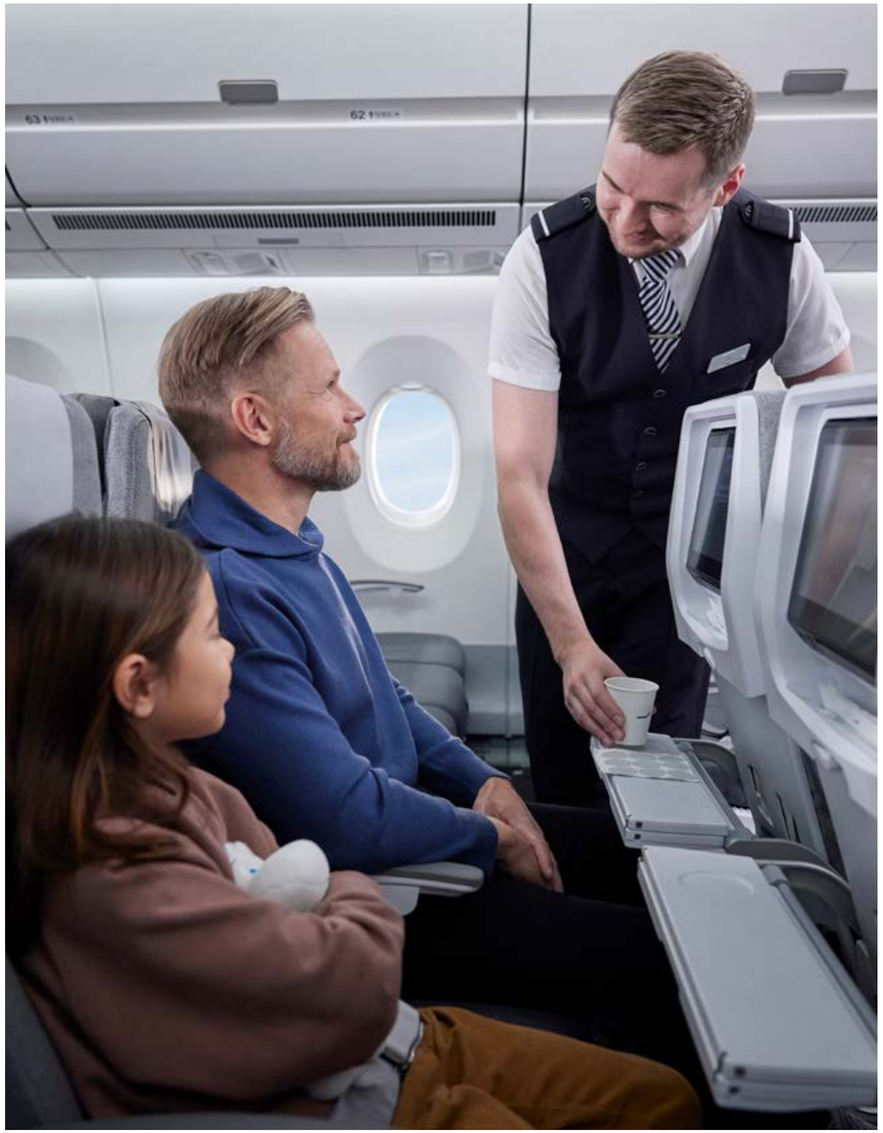
YHTEISKUNNALLISTE TIEDOT

S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät

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

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

Kuluttajat ja loppukäyttäjät kattavat matkustajat Finnairin lennoilla, Aurinkomatkat-brändin pakettimatkojen asiakkaat sekä Finnair Cargo -palveluiden asiakkaat. Kaupallisena lentoyhtiönä Finnair on riippuvainen hyvästä maineestaan asiakkaidensa keskuudessa ja asiakaslähtöisyys on osa Finnairin keskeisiä strategisia tavoitteita, sekä edellytys sen arvolupauksen täyttämiselle. Finnair torjuu aktiivisesti asiakkaisiin kohdistuvia riskejä ja kielteisiä vaikutuksia, sekä tavoittelee asiakkaisiin liittyviä mahdollisuuksia. Vaikka Finnairin tuotteet ja palvelut eivät suoranaisesti aiheuta terveys- tai turvallisuushaittoja kuluttajille tai loppukäyttäjille, Finnair on sitoutunut varmistamaan matkustajiensa hyvinvoinnin koko asiakaspolun ajan ja tarjoaa helposti saatavilla olevaa tietoa palveluihinsa liittyen, mukaan lukien selkeät ohjeet turvallisen ja mukavan matkustuskokemuksen varmistamiseksi kaikille asiakkaille, jotta palveluiden mahdollisesti haitallinen tai vahingollinen käyttö voidaan estää. Finnair tunnistaa asiakkaidensa monimuotoisuuden ja pyrkii varmistamaan saavutettavuuden ja syrjimättömyyden sekä fyysisessä että digitaalisessa ympäristössä, huomioiden mahdollisesti haavoittuvassa asemassa olevien henkilöiden tarpeet, kuten iäkkäät ja liikunta- tai toimintarajoitteiset henkilöt.



Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Kuluttajien ja/tai loppukäyttäjien sosiaalinen inkluusio: Tuotteiden ja palveluiden esteettömyys ja saavutettavuus, syrjimättömyys, vastuullinen markkinointi		
Esteettömyyden ja saavutettavuuden puutteesta johtuva syrjinnän kokemus	**Kielteinen vaikutus**	Haasteet esteettömyyden ja saavutettavuuden varmistamisessa voivat vaikuttaa kielteisesti asiakkaisiin, erityisesti iäkkäämpiin ja liikunta- tai toimintarajoitteisiin henkilöihin. Vaikka tällaiset haasteet olisivat yksittäistapauksia, voivat ne aiheuttaa ahdistusta ja epämukavuutta niitä kokeville henkilöille. Finnair pyrkii lieventämään tällaisia vaikutuksia kouluttamalla asiakaspalvelussa työskenteleviä työntekijöitään ja noudattamalla inklusiivisia käytäntöjä palvelumuotoilussaan. Asiakaslähtöisyys ja palveluiden esteettömyys ovat Finnairin strategisia teemoja, ja sekä digitaalisen että fyysisen saavutettavuuden parantaminen on osa näiden strategisten tavoitteiden saavuttamista. Finnairin toimenpiteet vaikuttavat ensisijaisesti sen omaan toimintaan, mutta yhteistyö muiden lentoyhtiöiden ja lentoasemapalveluiden tarjoajien kanssa voi myös edistää esteettömyyttä Finnairin arvoketjussa.
Parantunut saavutettavuus ja inkluusio	**Myönteinen vaikutus**	Lakisääteisten esteettömyysvaatimusten lisäksi Finnair tekee yhteistyötä kokemusasiantuntijoiden kanssa kerätäkseen tietoa esteettömästä matkailusta, ja on kehittänyt koulutusmateriaaleja ja aloitteita lisätäkseen tietoisuutta esteettömyydestä. Nämä toimenpiteet voivat edistää liikuntarajoitteisten matkustajien asiakaskokemusta jo lyhyellä aikavälillä Finnairin ja Aurinkomatkojen työntekijöiden soveltaessa koulutusten sisältöä päivittäisessä työssään. Kerätäkseen tietoa asiakastyytyväisyydestä esteettömyyden osalta, Finnair seuraa esteettömyyden nettosuositteluindeksiä (aNPS). Asiakaslähtöisyys ja palveluiden esteettömyys ovat Finnairin strategisia teemoja, ja sekä digitaalisen että fyysisen saavutettavuuden parantaminen on osa näiden strategisten tavoitteiden saavuttamista.
Kielteiset vaikutukset liittyen epämääräiseen tai vääristyneeseen viestintään ja markkinointiin vastuullisuuden osalta	**Kielteinen vaikutus**	Puutteet selkeiden ja tarkkojen kestävyystietojen viestimisessä voivat harhaanjohtaa kuluttajia lentoliikenteen ympäristövaikutuksista. Mitä useampi kuluttaja altistuu kyseiselle sisällölle, sitä laajempi kielteinen vaikutus voi olla. Finnair pyrkii puuttumaan tähän tarjoamalla sisäistä koulutusta vastuullisuusviestinnästä ja -markkinoinnista, sekä parantamaan vastuullisuusaiheisen sisällön laatua ja saatavuutta verkkosivuillaan ja sosiaalisen median kanavissaan. Nämä toimet vastaavat myös Finnairin strategisia tavoitteita sosiaalisen ja ympäristövastuun osalta. Finnairin toimet vaikuttavat ensisijaisesti sen omaan toimintaan, mutta viestintä ja yhteistyö sidosryhmien kanssa voi edistää läpinäkyvämpää ja tarkempaa vastuullisuussisällön tarjontaa myös arvoketjun loppupäässä.
Läpinäkyvä vastuullisuuden viestintä ja markkinointi	**Mahdollisuus**	Läpinäkyvä vastuullisuuden viestintä ja markkinointi tarjoavat mahdollisuuden lisätä kuluttajien tietoisuutta keinoista vaikuttaa lentoliikenteen ympäristövaikutuksiin, esimerkiksi uusiutuvien lentopolttoaineiden (Sustainable Aviation Fuels, SAF) käytön lisäämisen muodossa. Kuluttajien halukkuus osallistua uusiutuvan lentopolttoaineen hankintaan lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä tukee Finnairia sen strategisten kestävyystavoitteiden saavuttamisessa, sillä SAF:n käyttö on merkittävin keino saavuttaa kohtuullisia päästövähennyksiä Finnairin omassa toiminnassa tällä vuosikymmenellä.
Kielteiset vaikutukset liittyen täsmällisyyteen	**Kielteinen vaikutus**	Täsmällisyys on keskeinen asiakastyytyväisyyden indikaattori ja vaikka myöhästymiset ovat satunnaisia, aiheuttavat ne harmia niille asiakkaille, joihin ne vaikuttavat. Lieventääkseen mahdollisista häiriöistä aiheutuvaa haittaa, ja noudattaakseen EU:n vaatimuksia korvausten ja tuen tarjoamisessa asiakkaille, Finnair kehittää jatkuvasti häiriötilanteiden hallintaprosessiaan sekä viestintätyökalujaan varmistaakseen tehokkaan uudelleenreitityksen, uudelleenvarauksen ja asiakastiedottamisen. Finnairin kyky operoida verkostoaan täsmällisesti on olennainen osa sen arvonluontia, ja asiakaslähtöisyys sekä laadukas palvelu ovat keskeisiä strategisia tavoitteita. Finnair panostaa analytiikan ja datan käyttöön tarjotakseen asiakkailleen saumattoman matkakokemuksen.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- **Kestävyysraportti**
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Tietoihin liittyvät kuluttajiin ja/tai loppukäyttäjiin kohdistuvat vaikutukset: Yksityisyys		
Henkilötietoturvan loukkauksiin liittyvät kielteiset vaikutukset	**Kielteinen vaikutus**	Henkilötietoturvan loukkaukset voivat altistaa asiakkaat yksityisyyden suojan loukkauksille, identiteettivarkauksille ja petoksille, johtaen mahdollisesti pitkäaikaisiin kielteisiin vaikutuksiin ja henkiseen ahdistukseen. Henkilötietoturvan loukkaukset voivat vaikuttaa laajaan joukkoon asiakkaita. Lentoyhtiönä Finnair käsittelee suuria määriä asiakastietoja, joten se voi joutua hyökkäyksen kohteeksi joko omien toimintojensa kautta tai arvoketjussa tapahtuvien tietoturvaloukkausten seurauksena. Lieventääkseen mahdollisia vaikutuksia, Finnair ilmoittaa viipymättä mahdollisista tai todellisista henkilötietomurroista sekä asiakkaille että asianomaisille viranomaisille, joita asia koskee.
Tietoturvaloukkausten riski	**Riski**	Lentoyhtiöt hallinnoivat suuria määriä asiakastietoja, joten niihin voi kohdistua tietoturvaloukkauksia joko ulkoisen uhan tai sisäisen väärinkäytön seurauksena. Finnair käsittelee asiakastietoja omassa toiminnassaan ja on myös osallisena data-arvoketjuissa, joissa asiakastietoja jaetaan. Finnair toteuttaa toimenpiteitä asiakastietojen suojaamiseksi, mutta tietoturvaloukkauksen riskiä ei voida täysin poissulkea. Finnairin asiakastietoihin kohdistuvat tietomurrot voivat johtaa maineen ja tulojen menetykseen ja jopa mahdollisiin toimintahäiriöihin. Ulkoisten uhkien tai sisäisten väärinkäytösten aiheuttamien tietomurtojen riskin pienentämiseksi Finnair noudattaa sisäisesti määriteltyjä tietojenkäsittelyn periaatteita, järjestää tietoturvakoulutusta ja suorittaa riskiarviointeja.
Kuluttajien ja/tai loppukäyttäjien henkilökohtainen turvallisuus: Terveys ja turvallisuus		
Asiakkaiden terveyteen ja turvallisuuteen liittyvät kielteiset vaikutukset	**Kielteinen vaikutus**	Vakavat matkustajien terveyden ja turvallisuuden vaarantavat tapahtumat ovat erittäin harvinaisia, mutta niillä voi olla merkittäviä välittömiä ja pitkäaikaisia seurauksia henkilöille, joita ne koskettavat. Matkustajien terveys ja turvallisuus ovat Finnairin toiminnan kulmakivi, ja Finnair toteuttaa järjestelmällisiä ja jatkuvia toimenpiteitä asiakasturvallisuuden varmistamiseksi. Kaupallisena lentoyhtiönä Finnairin kohdistuu säännöllisiä turvallisuustarkastuksia kotimaisten ja kansainvälisten siviili-ilmailuviranomaisten toimesta. Finnairin kyky operoida verkostoaan turvallisesti on olennainen osa sen arvonluontia, ja turvallisuuteen liittyvä operatiivinen laadukkuus on etusijalla kaikessa päätöksenteossa.
Epidemioiden ja pandemioiden riski	**Riski**	Epidemiat ja pandemiat aiheuttavat riskejä lentoyhtiöille, koska niiden liiketoimintamalliin kuuluu suurten matkustajamäärien kuljettaminen kansainvälisten liikennekeskusten kautta. Matkustusrajoitukset voivat johtaa merkittäviin taloudellisiin menetyksiin, kuten COVID-19-pandemian aikana. Finnair seuraa maailmanlaajuista epidemiologista tilannetta ja on valmistautunut tekemään tiivistä yhteistyötä asianomaisten terveysviranomaisten kanssa, mikäli epidemioita tai pandemioita ilmenee. Finnairin asiakaspalvelussa työskentelevät työntekijät saavat koulutusta turvatoimista ja toimintatavoista lisääntyneen tartuntatautiriskin hallitsemiseksi varmistaen, että korkeimpia terveys- ja turvallisuusstandardeja noudatetaan häiritsemättä operatiivista toimintaa.
Ihmiskaupan riski	**Kielteinen vaikutus**	Lentoyhtiöiden laajat globaalit reittiverkostot voivat tahattomasti mahdollistaa ihmiskauppaa, ja vaikka tällaiset tapaukset ovat harvinaista, voivat ne aiheuttaa välittömiä ja pitkäaikaisia haittavaikutuksia uhreille. Erityisen haavoittuviin ryhmiin kuuluvat naiset, lapset, vähemmistöt ja köyhistä sosioekonomisista taustoista tulevat henkilöt. Koska Finnair voi joutua epäsuorasti osalliseksi tällaisiin vaikutuksiin, se on sitoutunut torjumaan ihmiskauppaa omassa toiminnassaan ja yhteistyössä alan sidosryhmien, kuten paikallisten viranomaisten ja lentoasemapalveluiden tarjoajien, kanssa. Finnair tarjoaa asiakaspalvelussa työskenteleville työntekijöilleen koulutusta epäiltyjen ihmiskauppatapausten tunnistamiseen ja niistä ilmoittamiseen, edistää sisäistä tietoisuutta aiheesta ja seuraa alan trendejä, jotta ihmiskauppaa voidaan torjua tehokkaasti.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

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

S4-1 Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin liittyvät toimintaperiaatteet

Finnair on hallituksensa hyväksymien ja julkisten eettisten toimintaohjeidensa kautta sitoutunut kaikessa toiminnassaan kunnioittamaan kansainvälisesti hyväksyttyjä ihmisoikeuksia YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen ja työelämän perusperiaatteista ja oikeuksista annetun ILO:n julistuksen mukaisesti, ja odottaa vastaavien periaatteiden noudattamista myös liikekumppaneiltaan. Eettiset toimintaohjeet korostavat myös turvallisuutta ja turvatoimia, selkeää viestintää sekä eettistä henkilötietojen käsittelyä kaikissa toiminnoissa. Lisäksi Finnair on määritellyt toimintaperiaatteet kuluttajia ja loppukäyttäjiä koskevien tärkeiden aihealueiden osalta, joita ovat muun muassa saavutettavuus, inkluusio ja syrjimättömyys, vastuullisuusviestintä ja -markkinointi, täsmällisyys, terveys ja turvallisuus, yksityisyys sekä ihmiskauppa.

Vuoden 2024 aikana Finnairin tietoon ei tullut epäiltyjä tai todellisia vakavia ihmisoikeusloukkauksia tai -tapauksia, jotka olisivat kohdistuneet kuluttajiin tai loppukäyttäjiin.

Vuonna 2024 Finnairilla ei ollut julkista sitoumusta, joka olisi täysin YK:n yrityksiä ja ihmisoikeuksia koskevien ohjaavien periaatteiden mukainen. Finnair julkaisi ihmisoikeussitoumuksensa verkkosivuillaan tammikuussa 2025.

Tuotteiden ja palveluiden saavutettavuus ja syrjimättömyys

Esteettömyyttä, inkluusiota ja syrjimättömyyttä koskevat toimintaperiaatteet perustuvat Finnairin eettisiin toimintaohjeisiin ja sovellettavaan lainsäädäntöön. Finnairin tuotteiden ja palveluiden esteettömyyspolitiikassa kuvataan periaatteet tuotteiden, palveluiden ja digitaalisten alustojen esteettömyyden varmistamiselle, sekä määritellään tavoitteet inkluusion ja vaatimustenmukaisuuden osalta. Esteettömyyspolitiikka määrittää periaatteet, joilla varmistetaan esteetön asiakaspolku riittävien prosessien ja avustuksen kautta, huomioidaan esteettömyys tuote- ja palvelumuotoilussa sekä tarjotaan työntekijöille koulutusta lisäapua tarvitsevien asiakkaiden tarpeista ja asiaankuuluvista menettelyistä. Kaikki Finnairin yksiköt, toiminnot, prosessit ja tytäryhtiöt kuuluvat näiden toimintaperiaatteiden soveltamisalaan, ja Finnairin johtoryhmä on vastuussa sen sisällön hyväksymisestä, sekä sen tavoitteiden toteuttamisen varmistamisesta.

Vastuullisuusviestintä ja -markkinointi

Finnairin eettisissä toimintaohjeissa kuvataan selkeän ja täsmällisen viestinnän toteuttaminen nimettyjen tahojen toimesta varmistaen, että tiedotusvälineille ja yleisölle annettavat tiedot ovat paikkansapitäviä. Finnairin vastuullisuusviestintää ja -markkinointia tukevat sisäiset periaatteet, jotka on laadittu viimeisimmän kuluttajalainsäädännön vaatimusten mukaisesti varmistaen, että kuluttajille suunnattu vastuullisuussisältö on selkeää ja ymmärrettävää. Ylin vastuu viestinnän sisällöstä on Finnairin viestinnällä, jota johtaa Finnairin viestintäjohtaja.

Täsmällisyys

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

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
- Kestävyysraportti
  - Yleiset tiedot
  - Ympäristötiedot
  - Yhteiskunnalliset tiedot
    - S1 Oma työvoima
    - S2 Arvoketjun työntekijät
    - S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
    - S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
  - Hallintotapatiedot

ja asiakaspalvelun järjestämistä niille asiakkaille, joita häiriö koskettaa.

Yksityisyys

Sitoutuminen tietosuojaan ja datan eettiseen käyttöön on ilmaistu Finnairin eettisissä toimintaohjeissa, ja sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimintaperiaatteet määrittävät viitekehyksen riskien hallinnalle. Näihin ylimmän tason toimintaperiaatteisiin pohjautuvat Finnairin tietosuojapolitiikkaa ja tietoturvapolitiikkaa. Tietosuojapolitiikka kuvaa sitoutumista tietosuojan turvaamiseen, henkilökohtaisten tietojen käsittelyn periaatteisiin sekä rooleihin ja vastuisiin näiden osalta. Tietosuojapolitiikan sisällön toteutuksesta ylimmällä tasolla vastaa Finnairin johtoryhmä, jonka jokainen jäsen vastaa toimeenpanosta johtamissaan toiminnoissa. Tietoturvapolitiikka kuvaa lähestymistavat operatiivisten toimintojen ja omaisuuserien suojaamiseksi uhilta, varmistaen samalla lakisääteisen vaatimustenmukaisuuden ja tietovarantojen turvallisen hallinnan. Politiikka hyväksytään Finnairin johtoryhmän toimesta, ja Finnairin tietohallintojohtaja toimii politiikan omistajana. Tietohallintojohtaja on delegoinut vastuun Finnairin tietoturvastrategian, vaatimustenmukaisuuden ja toimintojen valvonnasta tietoturvajohtajalle. Finnairin tietosuojavastaava toimii yhteyshenkilönä henkilötietojen käsittelyä koskevissa asioissa. Finnairin sisäiset toimintaperiaatteet henkilötietojen käsittelylle perustuvat EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen (GDPR) säännöksiin ja sovellettavaan tietosuojalainsäädäntöön, ja sisältöä päivitetään lainsäädännön kehityksen mukaisesti. Finnairin tietosuojaseloste sekä tietosuojalupaus ovat saatavilla Finnairin verkkosivuilla. Tietosuojaseloste kattaa asiakkaiden henkilökohtaisten tietojen keräämisen, käytön ja suojauksen, käsittelee asiakkaiden oikeuksia ja GDPR:n säännösten noudattamista asiakkaiden henkilökohtaisten tietojen käsittelyssä koko data-arvoketjun osalta. Finnair integroi tietosuojanäkökohdat myös toimittajien valintaprosessiin varmistaakseen, että liikekumppanit noudattavat yksityisyyden periaatteita.

Terveys ja turvallisuus

Turvallisuutta, turvatoimenpiteitä ja vaatimustenmukaisuutta koskevat toimintaperiaatteet määrittelevät Finnairin perustavanlaatuisen lähestymistavan vaadittavan turvallisuustason saavuttamiseksi ja ylläpitämiseksi toiminnoissa. Finnairin lakisääteinen turvallisuusjärjestelmä (Safety Management System, SMS) ja turvatoimenpiteiden hallintajärjestelmä (Security Management System, SeMS) pohjautuvat ilmailulainsäädännön vaatimuksiin, ja ovat edellytyksenä Finnairin lentotoimintaluvalle (Air Operator Certificate). SMS:ää ja SeMS:ä hallinnoidaan turvallisuusjärjestelmän ja turvatoimenpiteiden hallintajärjestelmän tavoitteiden ja toimintaperiaatteiden mukaisesti. Tavoitteet on valtuuttanut Finnairin operatiivinen johtaja, joka toimii myös viranomaisen valtuuttamana vastuullisena johtajana (Accountable Manager) ja Finnairin toimitusjohtaja on antanut hyväksyntänsä tavoitteille. Vastuullisen johtajan roolissa Finnairin operatiivisen johtajan tehtävänä on varmistaa, että kaikki toiminta- ja huoltoaktiviteetit suoritetaan asianmukaisten viranomaisten, kuten Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin ja EU:n lentoturvallisuusviraston (EASA) vaatimusten mukaisesti. Lisäksi Finnairin SMS ja SeMS täyttävät Kansainvälisen ilmakuljetusliitto IATA:n Operational Safety Audit -auditoinnin vaatimukset. Finnairin Safety, Security & Compliance -yksikkö, joka toimii operatiivisen johtajan alaisuudessa, toimii valvontatoimintona SMS- ja SeMS-hallintajärjestelmille, ja linjaorganisaatio vastaa turvallisuudesta, turvatoimista ja lainsäädännön noudattamisesta päivittäisissä toiminnoissa. Finnairin lentoturvallisuuden ohjausryhmä kokoontuu neljännesvuosittain vastuullisen johtajan johdolla arvioimaan Finnairin turvallisuus- ja turvatoimille asetettujen toimintaperiaatteiden ja tavoitteiden toteutumista.

Epidemiat ja pandemiat

Finnair on varautunut työskentelemään tiiviisti asiaankuuluvien terveysviranomaisten kanssa noudattaakseen viimeisimpiä ohjeita ja sääntelymuutoksia, mikäli epidemioita tai pandemioita ilmenee. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin hyväksymän operatiivisen asiakirjan mukaisesti Finnairin lääketieteellinen johtaja vastaa maailmanlaajuisen epidemiologisen tilanteen seuraamisesta ja työntekijöiden ohjeistamisesta epidemia- tai pandemiatapausten yhteydessä, ja asiakaspalvelussa työskenteleville työntekijöille annetaan koulutusta ja ohjeistusta epäiltyjen tartuntatautitapausten turvallisesta käsittelystä.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

Ihmiskauppa

Eettisten toimintaohjeidensa mukaisesti Finnair pyrkii estämään ihmisoikeusloukkauksia omassa toiminnassaan sekä arvoketjussaan, mukaan lukien ihmiskaupan ja pakkotyön kaikissa muodoissaan. Finnair on allekirjoittanut IATA:n päätöslauselman nykyaikaista orjuutta ja ihmiskauppaa vastaan, jossa vahvistetaan lentoyhtiöiden sitoutuminen ihmiskaupan torjuntaan parhaiden käytäntöjen mukaisesti. Finnairin nykyaikaista orjuutta ja ihmiskauppaa käsittelevä Modern Slavery and Human Trafficking -seloste hyväksytään johtoryhmän toimesta, ja se sisältää kuvauksen toimintatavoista mahdollisen ihmiskaupan torjumiseksi yhteistyössä hallitusten ja niiden lentoasemien kanssa, joilta Finnair operoi lentojaan, sekä tarjoamalla asiakaspalvelun työntekijöille koulutusta epäiltyjen tapausten raportointiin ja lisäämällä sisäistä tietoisuutta aiheesta.

S4-2 Prosessit, jotka koskevat yhteydenpitoa kuluttajien ja loppukäyttäjien kanssa

Finnair on suorassa vuorovaikutuksessa kuluttajien ja loppukäyttäjien kanssa useiden kanavien kautta, ja yhteydenpito tapahtuu kasvokkain asiakaskohtaamisten eri vaiheissa, sekä asiakaspalvelukanavien sekä Finnairin ja Aurinkomatkojen mobiilisovellusten välityksellä. Vuorovaikutuksen tavoitteena on taata saumaton matkakokemus ja tarjota tarvittaessa tukea matkan kaikissa vaiheissa. Finnair keskustelee asiakkaidensa kanssa myös virallisten sosiaalisen median kanaviensa välityksellä. Asiakasvuorovaikutuksen tehokkuuden ja toimivuuden arvioimiseksi Finnair seuraa jatkuvasti nettosuositteluindeksiä (NPS), joka on tarkoitettu asiakastyytyväisyyden mittaamiseen.

Finnair pyrkii keräämään tietoa kuluttajien ja loppukäyttäjien näkemyksistä erilaisten kyselyjen, haastattelujen ja käyttäjätestausten kautta. Asiakaspalautetta kerätään myös Finnair Customer Community -asiakasyhteisön kautta, joka koostuu Finnairin asiakkaista, jotka osallistuvat lyhyisiin kyselyihin, haastatteluihin, mielipidekyselyihin ja käyttäjätestausten tekemiseen. Finnair järjestää neljännesvuosittain Finnair Community Day -tapahtumia tavoitteenaan kerätä palautetta ja kehittämisideoita asiakkailtaan. Finnair pyrkii huomioimaan näistä vuorovaikutuksista saadut tiedot ja palautteen tuote- ja palvelukehityksessään. Finnair järjestää myös säännöllisesti Finnair Plus -jäsenilleen tapahtumia, joissa jäsenet voivat olla suorassa vuorovaikutuksessa Finnairin edustajien kanssa. Finnairin asiakkuusjohtaja on operatiivisessa vastuussa tehokkaan asiakasvuorovaikutuksen varmistamisesta. Tämä vuorovaikutus on tärkeä osa Finnairin saamaa palautetta, joka ohjaa strategiaa ja lähestymistapaa asiakaskokemuksen parantamisessa.

Ottaakseen huomioon kuluttajien ja loppukäyttäjien esteettömyysvaatimukset, Finnair tarjoaa verkkosivuillaan ohjeistusta sekä lomakkeita avun tai erikoispalveluiden pyytämistä varten. Finnair kehittää jatkuvasti digitaalisten palveluidensa esteettömyyttä noudattamalla verkkosisällön esteettömyysohjeita (Web Content Accessibility Guidelines) ja näiden vaatimusten täyttämisestä kerrotaan Finnairin verkkosivuilla. Finnair seuraa esteettömyyden nettosuositteluindeksiä (aNPS), joka on tarkoitettu erityistä apua tarvitsevien matkustajien asiakastyytyväisyyden mittaamiseen. Finnair käy myös vuoropuhelua asiaankuuluvien kotimaisten sekä ulkomaisten kuluttajia edustavien tahojen ja viranomaisten kanssa, kuten Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin, Kilpailu- ja kuluttajaviraston, tietosuojavaltuutetun, yhdenvertaisuusvaltuutetun ja Yhdysvaltain liikenneministeriön kanssa. Finnair on sitoutunut edistämään vuoropuhelua kuluttajia edustavien tahojen ja viranomaisten kanssa huomioidakseen moninaiset asiakastarpeet ja ylläpitääkseen oikeudenmukaisuutta toiminnassaan.

Finnairilla on menettelyprosessi henkilötietoja koskevien tietoturvaloukkausten varalta, ja ilmoitus tapahtuneesta tietoturvaloukkauksesta tehdään viipymättä asianosaisille asiakkaille ja asianmukaisille tahoille. Finnairin määrittelemät vastuuryhmät tutkivat ja hallinnoivat mahdollisia tietoturvaloukkauksia määriteltyjen prosessien mukaisesti Finnairin tietosuojavaltuutetun ja tietoturvapäällikön valvonnassa. Jos loukkaus aiheuttaa riskin luonnollisten henkilöiden oikeuksille ja vapauksille, GDPR:n mukaan Finnairin on ilmoitettava tietosuojavaltuutetulle 72 tunnin kuluessa saatuaan tiedon tapahtuneesta.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

Lisätietoja menettelytavoista häiriöiden sattuessa löytyy kohdasta *S4-3 Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat kuluttajille ja loppukäyttäjille huolenaiheiden esiin tuomiseksi.*

S4-3 Prosessit kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja kanavat kuluttajille ja loppukäyttäjille huolenaiheiden esiin tuomiseksi

Finnairilla on vakiintuneet menettelytavat asiakkaiden kohtaamien kielteisten vaikutusten korjaamiseksi ja useita kanavia huolenaiheiden esiintuomiseen. Finnair käsittelee kaiken saamansa palautteen sekä yksityis- että yritysasiakkailta, ja ohjaa palautteen asianomaiseen yksikköön arviointia ja mahdollisia korjaavia toimenpiteitä varten. Asiakaspalaute on arvokas työkalu palveluiden toimivuuden arvioinnissa ja päätöksenteossa osana toimintojen jatkuvaa kehittämistä. Finnair vastaanottaa säännöllisesti palautetta virallisten kanaviensa kautta osoittaen, että ne ovat saavutettavissa ja asiakkaat käyttävät niitä tehokkaasti esittääkseen huolensa ja kysymyksensä.

Finnairin asiakaspalvelussa työskentelevät työntekijät ovat valmiudessa käsittelemään asiakkaiden mahdollisia huolenaiheita läpi koko asiakaspolun. Lisäksi Finnairin asiakaspalvelukeskukset toimivat ensisijaisina yhteydenottokanavina puhelimitse ja chatin välityksellä. Asiakkaita ohjeistetaan myös tarvittaessa hyödyntämään Finnairin verkkosivuilta löytyviä asiakaspalaute- ja korvausvaatimuslomakkeita. Häiriötilanteiden johtaessa kielteisiin vaikutuksiin, kuten viivästymisiin, Finnair toimii EU:n asetusten (EC261/2004) mukaisesti ja tarjoaa avustusta ja korvauksia asiakkaille, joita häiriötilanne koskettaa. Finnairin tiedonanto lentomatkustajan oikeuksista löytyy Finnairin verkkosivuilta. Mikäli huolenaihe jää ratkaisematta, asiakkaita kehotetaan ottamaan yhteyttä asianomaisiin viranomaisiin lisäohjeiden ja ratkaisun löytämiseksi.

Finnair suhtautuu kaikkiin ilmoitettuihin syrjintätapauksiin erittäin vakavasti. Kaikki suorien asiakaspalautekanavien tai asiaankuuluvien viranomaisten kautta saadut valitukset ja ilmoitukset käydään läpi. Mikäli todetaan, että Finnairin toiminta on johtanut matkustajien syrjintään, tehdään tarvittavat korjaukset noudattaen asianomaisten viranomaisten ohjeistuksia.

Finnair asettaa asiakkaidensa terveyden ja turvallisuuden etusijalle. Mikäli Finnairiin oman toiminnan aiheuttamana asiakkaiden terveyteen tai turvallisuuteen kohdistuu kielteisiä vaikutuksia, Finnair tunnistaa vastuunsa ja varmistaa, että asianosaiset saavat asianmukaisen korvauksen ja että tarvittavat toimenpiteet ja muokkaukset toimintoihin toteutetaan mahdollisten tulevien tapausten estämiseksi.

Mikäli asiakkaiden henkilötietoihin kohdistuu tietoturvaloukkaus, Finnair on viipymättä yhteydessä asianosaisiin asiakkaisiin ja osapuoliin, ja ilmoittaa tapahtuneesta tietosuojavaltuutetulle GDPR:n vaatimusten mukaisesti. Finnair saattaa myös kehottaa asiakkaitaan ottamaan käyttöön ennaltaehkäiseviä turvatoimia, kuten vaihtamaan sähköpostinsa tai Finnair Plus -tilinsä salasanat sekä olemaan valppaana mahdollisten tietojenkalasteluyritysten varalta. Asiakkaita kehotetaan ottamaan yhteyttä Finnairiin mahdollisten henkilötietoja koskevien huolenaiheiden tai tiedustelujen osalta, ja ohjeita tähän on saatavilla Finnairin verkkosivustolla Finnairin tietosuojalupauksen yhteydessä.

Finnairin asiakaspalvelukeskukset toimivat ensisijaisina yhteydenottokanavina kuluttajille ja loppukäyttäjille pikaisen ja asianmukaisen avustuksen takaamiseksi. Lisäksi Finnair kannustaa kaikkia sisäisiä ja ulkoisia sidosryhmiään, mukaan lukien kuluttajia ja loppukäyttäjiä, ilmoittamaan havaitsemastaan tai epäilemästään Finnairin eettisten toimintaohjeiden vastaisesta toiminnasta ilmoituskanavansa kautta. Kolmannen osapuolen ylläpitämä ilmoituskanava on saatavilla Finnairin verkkosivustolla, ja ilmoituksen voi tehdä myös anonyymisti. Yksityiskohtainen kuvaus prosessista, jolla ilmoituskanavan kautta tehdyt ilmoitukset käsitellään ja ilmoitusten tekijöitä suojellaan vastatoimilta, löytyvät kohdasta *G1-1 Mekanismit huolenaiheiden tunnistamiseen, ilmoittamiseen ja tutkimiseen.*

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

S4-4 Kuluttajiin ja loppukäyttäjiin kohdistuviin olennaisiin riskeihin liittyviin toimiin ryhtyminen ja lähestymistavat kuluttajiin ja loppukäyttäjiin kohdistuvien olennaisten riskien hallitsemiseksi ja olennaisten mahdollisuuksien hyödyntämiseksi sekä kyseisten toimien tehokkuus

Finnair ei ole määritellyt nykyisiä tai tulevia taloudellisia tai muita resursseja saavutettavuuteen, inkluusioon ja syrjimättömyyteen, vastuullisuusviestintään ja -markkinointiin, täsmällisyyteen, terveyteen ja turvallisuuteen, yksityisyyteen tai ihmiskauppaan liittyvien toimiensa osalta vuoden 2024 raportointikaudella.

Tuotteiden ja palveluiden saavutettavuus ja syrjimättömyys

Finnair pyrkii varmistamaan tuotteidensa, palveluidensa ja digitaalisten alustojensa saavutettavuuden noudattamalla esteettömyyspolitiikkaansa. Finnairin eri yksikköjen työntekijöistä koostuva saavutettavuustyöryhmä seuraa prosessien kehittämistä esteettömyyspolitiikan tavoitteiden mukaisesti. Saavutettavuuden ylläpidon ja parantamisen eteen tehtyjen toimenpiteiden tehokkuutta arvioidaan seuraamalla keskeisiä mittareita, erityisesti aNPS:ää, joka mittaa asiakastyytyväisyyttä erityistä apua tarvitsevien asiakkaiden keskuudessa. Myös asiakkailta ja viranomaisilta saatuja syrjintää koskevia raportteja seurataan. Tämä palaute osoittaa minkälaisia kehittämistoimenpiteitä tarvitaan asianmukaisen saavutettavuuden varmistamiseksi. Digitaalisten alustojen kehityksessä noudatetaan verkkosisällön esteettömyysohjeita (Web Content Accessibility Guidelines) ja vaatimusten täyttämisestä raportoidaan Finnairin verkkosivustolla. Vuonna 2024 Finnair liittyi Hidden Disabilities Sunflower -ohjelmaan avustaakseen matkustajia, joilla on näkymättömiä vammoja tai toimintarajoitteita, ja otti käyttöön esteettömät itsepalvelulähtöselvitystiskit Helsinki-Vantaan lentokentällä. Lisäksi Finnairin ja Aurinkomatkojen asiakaspalvelussa työskenteleville henkilöille järjestetään saavutettavuus- ja inkluusiokoulutusta.

Vastuullisuusviestintä ja -markkinointi

Vuoden 2024 aikana Finnair laati sisäiset periaatteet vastuullisuusviestinnälle ja -markkinoinnille viimeisimmän kuluttajalainsäädännön vaatimusten mukaisesti. Finnair järjestää sisäisiä koulutuksia vastuullisuusaiheista sekä niiden täsmällisestä viestimisestä, tavoitteenaan tarjota kuluttajille selkeää ja ymmärrettävää sisältöä. Finnairin vastuullisuusviestinnän ja -markkinoinnin tavoitteena on myös lisätä asiakkaiden tietoisuutta lentämisen päästöistä ja keinoista, joilla asiakkaat voivat osallistua päästöjen vähentämiseen. Vuoden 2024 aikana Finnair kehitti viestintänsä läpinäkyvyyttä keskittyen erityisesti uusiutuvan lentopolttoaineen sekä ilmastoprojektiensa vaikutuksiin osana Finnairin tarjoamia ilmastopalveluita. Vuonna 2024 Finnair julkaisi sisältöä liittyen uusiutuviin polttoaineisiin (SAF) verkkosivuillaan ja sosiaalisessa mediassa, korostaen samalla matkustajien mahdollisuutta osallistua SAF-ostoihin varausprosessin yhteydessä.

Täsmällisyys

Finnairin operatiivisen valvonnan keskus seuraa jatkuvasti toiminnallista suorituskykyä häiriöiden välttämiseksi ja niiden vaikutusten minimoimiseksi. Jos väistämättömiä häiriöitä ilmenee, käytetään häiriönhallintatoimenpiteitä asiakkaille aiheutuvien kielteisten vaikutusten minimoimiseksi. Vuonna 2024 palvelukatkoksista viestimiseen käytetty asiakastiedotusjärjestelmä korvattiin edistyneellä, uusinta teknologiaa hyödyntävällä viestintätyökalulla, jonka ominaisuudet mahdollistavat yksilöllisemmän ja dynaamisemman viestinnän asiakkaille häiriötilanteiden aikana. Finnair parantaa jatkuvasti häiriönhallintaansa testaamalla ja ottamalla käyttöön uusia toiminnallisuuksia optimoitua reitityystä varten ja pyrkii automatisoimaan ja digitalisoimaan prosessin varmistaakseen luotettavat ja tehokkaat ratkaisut asiakkailleen.

Yksityisyys

Osana jatkuvaa toimintaa mahdollisten tietoturvaloukkausten negatiivisten vaikutusten ja riskien lieventämiseksi Finnair soveltaa ennaltaehkäiseviä ja havaitsevia turvatoimenpiteitä, sekä valvoo mahdollisia uhkia. Tietoturvaloukkauksen

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

sattuessa, Finnair on perustanut reagoivia valvonta- ja hallintatoimia loukkausten vaikutusten rajoittamiseksi ja lieventämiseksi, sekä mahdollisten asiakastietoihin ja yksityisyyteen liittyvien riskien kommunikoimiseksi asiakkaille. Finnair panostaa kehittämisstrategiaan vahvistaakseen kyberturvallisuutta sekä parantaakseen asiakkaiden henkilötietojen suojaa. Lisäksi tietoturvariskien hallintaprosessi kattaa uhkien, haavoittuvuuksien ja mahdollisten tietoturvaan vaikuttavien uhkaympäristön muutosten arvioinnin. Finnairin työntekijöille, jotka hallinnoivat tai käsittelevät henkilötietoja, tarjotaan koulutusta tietojen käsittelyyn, suojaamiseen ja elinkaaren hallintaan. Ohjeet henkilötietojen käsittelyyn on yksityiskohtaisesti esitetty Henkilötietojen käsittelyohjeissa, ja lisäohjeet GDPR:n noudattamiseen päivittäisissä työtehtävissä ovat kaikkien työntekijöiden saatavilla Finnairin intranetissä. Aiheeseen kohdistuvaa sisäistä tietoisuutta lisätään sisäisellä koulutuksella, kuten kaikille uusille työntekijöille pakollisella GDPR-aiheisella eLearning-kurssilla, sekä kohdennetuilla koulutuksilla.

Terveys ja turvallisuus

Finnair toteuttaa jatkuvia ja systemaattisia toimenpiteitä matkustajien terveyden ja turvallisuuden takaamiseksi toiminnoissaan. Turvallisuuden ja turvatoimien hallintajärjestelmät muodostavat konkreettiset toiminnot, joihin kuuluu jatkuvaa valvontaa, tallettamista ja turvallisuus- ja turvatoimien suorituskyvyn arviointia. Finnair sitoutuu edistämään turvallisuuskulttuuria rohkaisemalla työntekijöitään raportoimaan kaikista turvallisuushavainnoistaan viipymättä ja ennakoivasti. Finnair on tehnyt raportointikanavat helposti saavutettaviksi, jotta työntekijät voivat vaivattomasti esittää havaintojaan. Osana jatkuvaa turvallisuuden ja turvatoimien edistämistä Finnair huolehtii, että sen henkilöstö on koulutettu ja omaa pätevyyden suorittaa vaadittavat turvallisuustoimenpiteet. Turvallisuuskoulutus on pakollista koko operatiiviselle henkilöstölle sekä määritellyille muille henkilöstöryhmille, mukaan lukien kaikille uusille työntekijöille. Turvallisuuskäytäntöjen edistämiseksi ja tietoisuuden lisäämiseksi, työntekijöille kohdistettua turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvää viestintää julkaistaan säännöllisesti.

Finnair järjestää vuosittain Safety & Security -viikon korostaakseen jatkuvien toimenpiteiden merkitystä terveyden ja turvallisuuden takaamisessa. Viikon aikana työntekijöille tarjotaan esimerkiksi koulutusta liittyen ensiapuun ja turvavarusteiden käyttöön, sekä turvallisuusaiheisia esityksiä ja mahdollisuutta keskustella sisäisten ja ulkoisten terveys- ja turvallisuusalojen asiantuntijoiden kanssa.

Epidemiat ja pandemiat

Epäillyn tartuntatautitapauksen varalta Finnairin asiakaspalvelun työntekijät on koulutettu noudattamaan varotoimia ennen nousua, lennon aikana ja sen jälkeen. Jos lennon aikana epäillään tartuntatautitapausta, matkustamohenkilökunta ryhtyy suojaaviin toimenpiteisiin varmistaakseen kaikkien matkustajien, mukaan lukien oireilevan matkustajan, turvallisuuden. Laskeuduttaessa paikalliset terveysviranomaiset ja maahenkilökunta saavat tiedon lennolla havaitusta tapauksesta, ja suorittavat asianmukaiset jälkitoimet, kuten lentokoneen desinfioinnin. Finnairin lääketieteellinen johtaja vastaa maailmanlaajuisen epidemiologisen tilanteen seuraamisesta ja ohjeistaa Finnairin henkilöstöä sen mukaisesti.

Ihmiskauppa

Ihmiskaupan torjumiseksi Finnairin matkustamohenkilökunnalle järjestetään pakollista koulutusta, sisältäen sekä luokkahuoneopetusta että verkkokurssin. Myös Finnairin globaalien maapalveluoperaatioiden vastaavien esihenkilöiden, sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman lähtöselvitys-, portti- ja saapumispalveluiden työntekijöiden tulee suorittaa ihmiskaupan torjumiseen keskittyvä verkkokurssi. Verkkokurssi on saatavilla kaikille Finnairin työntekijöille Workday eLearning -alustan kautta. Finnair edellyttää, että kaikilla asemilla, joista sen lentoja operoidaan on oltava suunnitelma ihmiskaupan torjumiseksi, ja työntekijöiden tulee olla tietoisia menettelytavoista ja yhteystiedoista epäiltyjen tapausten raportoimiseksi. Ylläpitääkseen tietoisuutta globaaleista ihmiskauppatrendeistä, Finnair osallistuu koulutusseminaareihin, joita järjestävät esimerkiksi IATA ja Kansainvälinen Siirtolaisuusjärjestö (IOM). Vuonna 2024 aihetta käsiteltiin myös Finnairin intranetissä osana turvallisuusaiheista blogijulkaisua. Aihetta käsiteltiin myös Finnairin vuotuisella Safety & Security -viikolla, jossa Finnairin turvallisuuspäällikkö ja Suomen Rajavartiolaitos pitivät esityksiä.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
S1 Oma työvoima
S2 Arvoketjun työntekijät
S3 Vaikutusten kohteena olevat yhteisöt
S4 Kuluttajat ja loppukäyttäjät
Hallintotapatiedot

S4-5 Olennaisten kielteisten vaikutusten hallintaan, myönteisten vaikutusten edistämiseen ja olennaisten riskien ja mahdollisuuksien hallintaan liittyvät tavoitteet

Finnair ei ole asettanut kuluttajiin ja loppukäyttäjiin liittyviä tavoitteita vuoden 2024 raportointikaudelle. Finnair kuitenkin seuraa tiettyjä mittareita, sillä asiakaslähtöisyys on keskeinen osa Finnairin strategiaa.

Seuratakseen toimintaperiaatteidensa ja toimiensa tehokkuutta asiakastyytyväisyyden parantamiseksi, Finnair seuraa jatkuvasti nettosuositteluindeksiä (NPS), joka mittaa asiakastyytyväisyyttä. Arvioidakseen toimintaansa tuotteiden ja palveluiden saavutettavuuden ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi, saavutettavuustyöryhmä seuraa aNPS-lukua, joka on tarkoitettu erityistä apua tarvitsevien matkustajien asiakastyytyväisyyden mittaamiseen. Lisäksi asiakkaiden ja viranomaisten tekemien raporttien määrää syrjintään liittyen seurataan.

Määrittääkseen vastuullisuusviestintänsä ja -markkinointinsa riittävän selkeyden, läpinäkyvyyden ja ymmärrettävyyden, Finnair käy suoraa keskustelua asiakkaidensa kanssa asiakastilaisuuksissa ja digitaalisten alustojen välityksellä. Lisäksi Finnair käy avointa vuoropuhelua asiaankuuluvien viranomaisten ja lainsäätäjien kanssa.

Asiakashenkilötietojen yksityisyyden varmistamiseksi seurataan ilmoitettujen tietoturvaloukkausten ja -epäilyjen määrää, joiden pohjalta arvioidaan nykyisten varotoimenpiteiden tehokkuutta ja mahdollista tarvetta lisätoimille.

Finnair on asettanut sisäisiä turvallisuus- ja turvatoimia koskevia tavoitteita suorituskyvyn seurantaan, ja Finnairin lentoturvallisuuden ohjausryhmä kokoontuu neljännesvuosittain vastuullisen johtajan johdolla arvioimaan asetettujen tavoitteiden toteutumista.

Finnairilla ei ole keinoa arvioida ihmiskauppaa torjuvien toimenpiteidensä vaikuttavuutta, sillä osallisten henkilöiden yksityisyyden suojelemiseksi Finnairille ei tiedoteta ovatko sen työntekijöiden ilmoittamat epäillyt tapaukset olleet todellisia ihmiskauppatapauksia. Finnair kuitenkin seuraa ihmiskauppaan liittyviä globaaleja trendejä ja päivittää sisäistä koulutusta, ohjeistusta ja tietoisuuden lisäämistä näiden mukaisesti, tavoitteena tunnistaa tehokkaasti mahdolliset ihmiskauppatilanteet.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

HALLINTOTAPATIEDOT

G1 Liiketoiminnan harjoittaminen

Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli ja asiantuntemus liiketoiminnan harjoittamiseen liittyvissä asioissa on kuvattu kohdassa *ESRS 2 GOV-1 Hallinto-, johto- ja valvontaelinten rooli*. Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista liiketoiminnan harjoittamisen yhteydessä löytyy kohdasta *ESRS 2 IRO-1 Kuvaus olennaisten vaikutusten, riskien ja mahdollisuuksien tunnistamis- ja arviointiprosesseista*.

G1-1 Liiketoiminnan harjoittamista koskevat toimintaperiaatteet ja yrityskulttuuri

Yhtiön toimintaperiaatteet ja yrityskulttuuri

Finnair on sitoutunut noudattamaan toiminnassaan kansainvälistä ja kansallista lainsäädäntöä sekä eettisissä toimintaohjeissaan kuvattuja periaatteita. Finnair allekirjoitti YK:n Global Compact -aloitteen vuonna 2013 ja tukee sen kymmentä ihmisoikeuksia, työelämää, ympäristöä ja korruption vastaisuutta koskevaa periaatetta, sekä YK:n yleiskokouksessa hyväksyttyjä kestävän kehityksen tavoitteita (Sustainable Development Goals, SDGs). Finnair raportoi toimintansa edistymisestä vuosittain YK:n Communication on Progress (CoP) -vaatimusten mukaisesti. Finnair on määritellyt ylimmän tason toimintaperiaatteet, joiden kautta liiketoimintaa koskevat vaatimukset sisällytetään osaksi sen hallintojärjestelmää. Ylimmän tason toimintaperiaatteet sisältävät Finnairin eettiset toimintaohjeet sekä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimintaperiaatteet. Niissä korostetaan sitoutumista hyvään yrityskulttuuriin, joka perustuu läpinäkyvyyteen, rehellisyyteen ja eettiseen toimintaan.

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Tunnistettu olennainen kestävyysseikka	Tyyppi	Kuvaus
Yrityskulttuuri, väärinkäytösten paljastajien suojelu, sekä korruptio ja lahjonta		
Epäeettinen liiketoiminta ja periaatteiden rikkomiset	**Kielteinen vaikutus**	Eettisten liiketoimintaperiaatteiden mahdollinen rikkominen Finnairin omassa tai sen arvoketjuun kuuluvien liikekumppaneiden toiminnassa voi johtaa epäeettisiin käytäntöihin, lakien ja sääntelykehysten rikkomiseen ja sidosryhmien epäoikeudenmukaiseen kohteluun. Vaikka riski liiketoimintaperiaatteiden rikkomisesta liittyy ennemmin yksittäistapauksiin kuin laajalle levinneeseen ilmiöön voivat rikkomusten seuraukset vaikuttaa kielteisesti sekä ihmisiin että ympäristöön, rikkomuksen luonteesta riippuen. Riskin lieventämiseksi Finnair sisällyttää hallintojärjestelmäänsä liiketoimintaa koskevia vaatimuksia erilaisten toimintaperiaatteiden ja menettelyjen kautta, ylläpitää tehokasta sisäistä valvontaa ja lisää työntekijöiden tietoisuutta, jotta mahdolliset rikkomukset voidaan ehkäistä, havaita ja korjata.
Riski epäeettisen liiketoiminnan ja periaatteiden rikkomisen aiheuttamasta mainehaitasta	**Riski**	Eettisten liiketoimintaperiaatteiden rikkominen joko Finnairin omassa toiminnassa tai sen arvoketjussa voi vaikuttaa haitallisesti Finnairin maineeseen ja johtaa sidosryhmien luottamuksen menetykseen sekä siitä johtuviin taloudellisiin seurauksiin. Taloudelliset seuraukset voivat aiheutua myös oikeudellisista seuraamuksista, rikkomuksen luonteesta riippuen. Riskin lieventämiseksi Finnair soveltaa tehokasta sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan viitekehystä varmistaakseen, että vaatimustenmukaisuus on sisällytetty kiinteäksi osaksi sen toimintaa.
Eläinten hyvinvointi		
Laiton villieläinkauppa	**Kielteinen vaikutus**	Laiton villieläinkauppa voi johtaa luonnon monimuotoisuuden häviämiseen, häiritä ekosysteemejä ja vaarantaa uhanalaisia lajeja. Finnairin maailmanlaajuinen lento- ja rahtiverkosto voi tahattomasti mahdollistaa laittoman villieläinkaupan. Finnair pyrkii torjumaan laitonta villieläinkauppaa omassa toiminnassaan sekä yhteistyössä lentoliikennealan toimijoiden kanssa. Finnair torjuu laitonta villieläinkauppaa kouluttamalla asiakas- ja rahtipalveluissa toimivia työntekijöitään, lisäämällä sidosryhmien tietoisuutta aiheesta ja tekemällä yhteistyötä United for Wildlife Transport Taskforce -työryhmän kanssa.
Suhteet tavaran- ja palveluntoimittajiin, mukaan lukien maksukäytännöt		
Ensisijainen kumppani hyvän ja oikeudenmukaisen toimittajasuhteiden hallinnan avulla	**Mahdollisuus**	Finnairin kyky operoida verkostoaan tehokkaasti on olennainen osa sen liiketoimintaa ja arvonluontia. Tämä varmistetaan yhteistyössä Finnairin monien toimittajien ja liikekumppaneiden kanssa. Finnair pyrkii olemaan toimittajiensa ensisijainen kumppani hoitamalla toimittajasuhteitaan järjestelmällisesti ja varmistamalla läpinäkyvät ja täsmälliset maksukäytännöt. Asema nykyisten ja potentiaalisten toimittajien ensisijaisena kumppanina voi johtaa laadukkaaseen ja pitkäaikaiseen yhteistyöhön, hyödyttäen molempia osapuolia keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä.

Eettisissä toimintaohjeissa määritellään sitoutuminen sovellettavan lainsäädännön noudattamiseen, johon sisältyy kansainvälisten ihmis- ja työoikeuksien kunnioittaminen sekä eettiset standardit, joita kaikkien Finnairin työntekijöiden ja hallituksen jäsenten on noudatettava, sijaintipaikastaan tai asemastaan riippumatta. Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimintaperiaatteissa määritellään viitekehys ja periaatteet Finnairin strategiaan ja liiketoimintatavoitteisiin liittyvien riskien tunnistamiselle sekä hallinnalle, sisältäen myös liiketoiminnan rehellisyyteen ja vaatimustenmukaisuuteen liittyvät riskit. Finnairin hallitus hyväksyy ylimmän tason toimintaperiaatteet vuosittain. Lisäksi Finnair on määritellyt toimintaperiaatteet tärkeille aihealueille, joita ovat muun muassa lahjonnan ja korruption torjunta, reilu kilpailu, talouspakotteet, eturistiriitatilanteet, sisäpiirivaatimukset,

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

hankinta, työterveys ja -turvallisuus, tietosuoja, tietoturva, tietohallinto, päätöksentekovaltuudet, hallituksen monimuotoisuus, Finnairin tuotteiden ja palveluiden saavutettavuus, ympäristö- ja energiatehokkuus, liiketoiminnan jatkuvuuden hallinta, työmatkat, tiedonantopolitiikka, väärinkäytösten paljastajien suojelu sekä nykyaikainen orjuus ja ihmiskauppa. Kaikki toimintaperiaatteet, säännöt, menettelytavat ja avainkontrollit ovat osa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan viitekehystä, joka on määritelty sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimintaperiaatteissa.

Finnair edistää yrityskulttuuriaan varmistamalla, että työntekijät ovat tietoisia liiketoimintaa koskevista toimintaperiaatteista ja menettelytavoista, ja että näistä viestitään tehokkaasti. Finnair järjestää säännöllisesti tiedottamiskampanjoita ja julkaisee tärkeät asiakirjat intranetissä, jossa ne ovat helposti saatavilla. Eettisiä toimintaohjeita käsittelevä verkkokoulutus on pakollinen ja toistuva koulutusmoduuli kaikille Finnairin työntekijöille. Koulutus suoritetaan kahden vuoden välein, ja suorittamisprosenttia seurataan säännöllisesti. Lisäksi työntekijöiden tietämystä eettisten toimintaohjeiden sisällöstä seurataan osana puolivuosittain toteutettavaa Finnair Voice -henkilöstökyselyä, joka sisältää kysymyksen toimintaohjeiden periaatteiden noudattamisesta osana Finnairilla työskentelyä. Työntekijöillä on myös mahdollisuus perustella antamaansa vastausta.

Liiketoimintaa koskevien vaatimusten toteuttaminen osana hallintojärjestelmää varmistetaan erikseen määriteltyjen menettelytapojen ja avainkontrollien avulla. Finnairin Risk & Compliance -valvontatoiminto vastaa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan viitekehyksen kehittämisestä ja ylläpitämisestä, ja seuraa näiden toimeenpanoa.

Finnair ei ole asettanut liiketoiminnan harjoittamista koskevia tavoitteita raportointikaudelle 2024. Kuvaus siitä, kuinka Finnair silti seuraa korruption ja lahjonnan ehkäisemiseen ja havaitsemiseen liittyvien toimintaperiaatteiden ja toimien tehokkuutta, sekä varmistaa, että työntekijät tuntevat Finnairin eettisten toimintaohjeiden sisällön, löytyy kohdasta *G1-3 Korruption ja lahjonnan ehkäiseminen ja havaitseminen*.

Mekanismit huolenaiheiden tunnistamiseen, ilmoittamiseen ja tutkimiseen

Finnairin työntekijöitä ja sidosryhmiä kannustetaan ilmoittamaan kaikista huolenaiheista, jotka koskevat lakien rikkomista, epäiltyjä petoksia tai väärinkäytöksiä tai muuta epäeettistä käytöstä Finnairin toiminnassa. Finnairilla on huolenaiheista ilmoittamista varten vakiintunut prosessi, joka on kuvattu Finnairin Rules for Compliance Investigations and SpeakUp Reports -asiakirjassa, joka käsittelee väärinkäytösten ilmoittamista ja tutkintaa koskevia toimintaperiaatteita. Finnairin johtoryhmä hyväksyy asiakirjan vuosittain. Kaikkia työntekijöitä, jotka epäilevät tai havaitsevat Finnairin eettisten toimintaohjeiden vastaista toimintaa, kannustetaan ilmoittamaan huolenaiheistaan joko keskustelemalla asiasta oman esihenkilönsä tai People Partnerinsa kanssa, ottamalla yhteyttä Risk & Compliance -valvontatoimintoon tai käyttämällä Finnairin SpeakUp -ilmoituskanavaa, jossa ilmoituksen voi tehdä nimettömästi. Ilmoituskanava on myös ulkoisten sidosryhmien käytettävissä Finnairin verkkosivuilla.

Ilmoituskanavan sisällä ilmoitukset jaotellaan aihealueittain seuraavasti: kilpailulainsäädäntö, eturistiriita, korruptio ja lahjonta, ihmisoikeus- tai ympäristölainsäädäntö, tietosuoja tai -turva, raportoinnin virheellisyydet, varkaus ja petos, resurssien väärinkäyttö tai sisäpiirikauppa ja muu väärinkäytös tai rikkomus. Ilmoituskanavan ylläpidosta vastaa ulkopuolinen palveluntarjoaja. Finnairin Risk & Compliance -valvontatoiminto, joka raportoi hallituksen tarkastusvaliokunnalle, vastaanottaa, käsittelee ja tutkii ilmoitukset.

Vain Finnairin nimeämillä henkilöillä on pääsy ilmoituskanavan kautta tehtyihin ilmoituksiin. Nämä roolit on määritelty Rules for Compliance Investigations and SpeakUp Reports -asiakirjassa, jonka Finnairin johtoryhmä on hyväksynyt. Tutkintaprosessissa noudatetaan oikeudenmukaisuuden, luottamuksellisuuden ja johdonmukaisuuden periaatteita. Risk & Compliance -valvontatoiminnon varatoimitusjohtaja arvioi järjestelmän kautta saamansa ilmoituksen sisältämät tiedot ja käynnistää tutkintaprosessin. Tutkintaprosessin aluksi pidetään tutkintakokous, jonka puheenjohtajana toimii Risk &

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

Compliance -toiminnon varatoimitusjohtaja. Risk & Compliance -valvontatoiminnon vastuulla on varmistaa, että kaikki ilmoitetut tapaukset käsitellään puolueettomasti ja dokumentoidaan asianmukaisesti. Risk & Compliance -valvontatoiminto voi päättää olla käynnistämättä ilmoitukseen liittyvää tutkintaa, mikäli saatavilla ei ole riittävästi tietoa asianmukaista tutkintaa varten eikä lisätietoja voida kohtuudella hankkia, tai jos ilmoitettu asia on jo Risk & Compliance -valvontatoiminnon tiedossa aiemmin tehdyn ilmoituksen perusteella.

Tutkinnan kohteena oleva henkilö ja hänen esihenkilönsä eivät osallistu ilmoitetun huolenaiheen tutkintaan. Finnair noudattaa ilmoittajansuojelulain mukaisia suojatoimia eikä eettisten toimintaohjeidensa mukaisesti suvaitse vastatoimia sellaista henkilöä kohtaan, joka ilmoittaa epäillystä rikkomuksesta vilpittömässä mielessä. Ilmoitusten lähettämiseen, käsittelyyn ja tutkimiseen liittyvää henkilötietojen käsittelyä koskeva tietosuojaseloste on saatavilla Finnairin verkkosivuilla, ilmoituskanavan ohella. Tietosuojaseloste tarkistetaan vuosittain, ja sitä päivitetään tarpeen mukaan. Ilmoittajansuojelulain vaatimukset on otettu käyttöön Finnairin ilmoitusprosessissa niissä maissa, joissa Finnair toimii.

Eläinten hyvinvointi

Osana ympäristö- ja energiatehokkuuspolitiikkaansa Finnairilla on nollatoleranssi laittoman villieläinkaupan suhteen. Finnair on allekirjoittanut United for Wildlifen Transport Taskforce Buckingham Palace Declaration -julistuksen ja pyrkii lisäämään aiheeseen liittyvää tietoisuutta eri sidosryhmien keskuudessa. Matkustajien ja rahdin parissa työskenteleville työntekijöille järjestetään koulutusta, joka auttaa tunnistamaan ja puuttumaan tilanteisiin, joissa laitonta villieläinkauppaa epäillään. Vuonna 2024, tietoisuutta IWT-aiheista lisättiin julkaisemalla myynti- ja Cargo-yksiköille kohdennettuja materiaaleja inforuutujen ja verkkokoulutusten välityksellä. Materiaaleja kohdennettiin myös Finnair Cargo kumppaneille.

Finnair on kieltänyt uhanalaisista lajeista tai niiden osista peräisin olevien metsästys- tai matkamuistojen kuljettamisen rahtiverkostossaan, sekä kädellisten ja koiraeläinten kuljettamisen laboratorio- ja koe-eläinkäyttöön tai muihin hyväksikäyttötarkoituksiin.

G1-2 Suhteet toimittajiin

Finnair sitoutuu hankintapolitiikassaan nopeaan laskujen käsittelyyn ja täsmällisiin maksuihin toimittajille. Maksujen myöhästymistä ehkäistään tehokkaalla hankinnasta maksuun -prosessilla (purchase-to-pay), sähköisellä laskutuksella ja jatkuvalla suorituskyvyn seurannalla. Samaa prosessia sovelletaan kaikkiin toimittajiin, myös pk-yrityksiin.

Finnairin toimittajasuhteita ja -yhteistyötä hallinnoidaan järjestelmällisesti. Toimittajasuhteiden hallinnan (Supplier Relationship Management, SRM) ja toimittajariskien hallinnan viitekehykset määrittävät yhteistyön periaatteet. Finnair valvoo tehostetusti strategisia- ja avaintoimittajiaan, jotka muodostavat 40 % Finnairin ostoista, käyttämällä monipuolisia yhteistyömenettelyjä korkeatasoisen seurannan takaamiseksi.

Finnair panostaa toimitusketjun riskien ehkäisemiseen tarjouspyyntövaiheessa, sekä osana toimittajien perehdyttämistä. Vastuullisuuteen ja vaatimustenmukaisuuteen liittyvät valintakriteerit sisältyvät tarjouspyyntövaiheeseen. Toimittajaan kohdistuvat talouspakotteet ja toimittajan taloudellinen tila arvioidaan osana Know Your Counterparty -menettelyä (KYC). Finnair edellyttää, että kaikki Finnairin hankintasopimuksen alaiset toimittajat noudattavat Finnairin toimittajien eettisiä toimintaohjeita (Supplier Code of Conduct) toimittaessaan tavaroita ja palveluja. Vaihtoehtoisesti, toimittaja voi esittää kirjallisen sitoumuksen omista vastaavista eettisistä ohjeistaan tai julkisista toimintaperiaatteistaan, mikäli ne täyttävät Finnairin toimittajien eettisten toimintaohjeiden asettamat standardit. Tarjouspyyntövaiheessa toimittajien tulee täyttää vastuullisuuskysely, joka kattaa ympäristöön liittyvät ja yhteiskunnalliset näkökohdat, kuten toimittajan ympäristökäytännöt, sitoutumisen ilmastonmuutoksen hillintään, sekä terveys- ja turvallisuusasioiden hallinnan.

Toimitusketjun riskejä seurataan ja hallitaan jatkuvasti Finnairin toimittajariskien hallinnan viitekehyksen mukaisesti, kattaen erinäisiä strategiaan, talouteen,

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö
Taloudellinen kehitys vuonna 2024
Rahoitusasema ja investoinnit
Osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta
Laivasto
Strategian toteutus
Muutokset yhtiön johdossa
Osakkeet ja osakkeenomistajat
Riskienhallinta
Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät
Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet
Tulevaisuuden näkymät
Vaihtoehtoiset tunnusluvut
Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys
Muut tunnusluvut
Kestävyysraportti
Yleiset tiedot
Ympäristötiedot
Yhteiskunnalliset tiedot
Hallintotapatiedot

liiketoimintaan, liiketoiminnan jatkuvuuteen, laatuun, turvallisuuteen, vaatimustenmukaisuuteen ja tietoturvaan liittyviä riskejä. Finnair käynnisti vuonna 2024 ihmisoikeusriskien arvioinnin tunnistaakseen arvoketjussaan esiintyvät ihmisoikeusriskit. Arviointi perustuu luokitteluun riskimaiden ja -kategorioiden osalta, ja kattaa pääosin ensisijaiset, sekä osittain myös toissijaiset, toimittajat (Tier 1 ja 2). Finnair suorittaa myös toimittaja-arviointeja, toimipaikkakäyntejä ja auditointeja keskittyen erityisesti korkean riskin maissa sijaitseviin toimittajiin. Nämä toimenpiteet on kuvattu tarkemmin kohdassa *S2 Arvoketjun työntekijät*.

G1-3 Korruption ja lahjonnan ehkäiseminen ja havaitseminen

Korruption ja lahjonnan ehkäiseminen, havaitseminen ja torjuminen

Finnairilla on nollatoleranssi lahjonnan ja korruption suhteen, ja tätä korostetaan sekä Finnairin eettisissä toimintaohjeissa että asiakirjassa, joka on laadittu korruptiota tai lahjontaa koskevien väitteiden tai tapausten ehkäisemiseksi, havaitsemiseksi ja käsittelemiseksi. Eettisiä toimintaohjeita käsittelevä verkkokoulutus on pakollinen ja toistuva koulutusmoduuli kaikille Finnairin työntekijöille. Koulutuksen suorittaneiden määrää seurataan säännöllisesti. Vuoden 2024 lopussa, verkkokoulutusmoduuli kattoi 100 % riskitoiminnoista. Tietyt Finnairin toiminnot, jotka osallistuvat kriittisiin rahoitustoimiin ja yhteydenpitoon ulkoisten sidosryhmien kanssa, saattavat olla alttiimpia korruptio- ja lahjontariskeille. Tällaisia toimintoja ovat hankinta, laivaston hallinnointi, asiakassitouttaminen, myynti ja markkinointi, kumppanuudet ja allianssiyhteistyö, sekä suhteet valtionhallintoon ja instituutioihin. Finnair priorisoi korruption ja lahjonnan vastaisten toimenpiteiden toteuttamista näissä toiminnoissa, lieventääkseen riskejä sekä varmistaakseen tiukimpien mahdollisten rehellisyyttä ja vaatimustenmukaisuutta koskevien standardien noudattamisen.

Finnair varmistaa KYC-selvitysten avulla, että sen kumppanit ja toimittajat noudattavat Finnairin eettisiä toimintaohjeita. Finnairin sponsorointia, lahjoituksia, liikelahjoja ja viihdettä koskevia toimintaperiaatteita valvotaan jatkuvasti. Korruptio- ja lahjontariskien ehkäisemiseen ja havaitsemiseen liittyvät avainkontrollit on määritelty ja sisällytetty asiaankuuluviin prosesseihin. Poliittisesti vaikutusvaltaisiin henkilöihin tai viranomaisiin liittyviä mahdollisia riskejä seurataan tarkasti kaikissa asiaankuuluvissa prosesseissa. Kaupallinen hallinto on keskitetty Finnairin pääkonttoriin. Finnairin edustustot ulkomailla eivät ole erillisiä oikeushenkilöitä vaan Finnair Oyj:n sivukonttoreita, joten maksuja hallinnoi pääosin pääkonttorin varainhallinnan-toiminto.

Korruptio- tai lahjontaepäilyjen tutkintaan osallistuvilla tahoilla on erilliset raportointisuhteet niihin Finnairin johdossa toimiviin tahoihin nähden, jotka vastaavat korruption tai petosten ehkäisemistä ja havaitsemista varten määritellyistä avainkontrolleista ja niiden tehokkuudesta. Risk & Compliance -valvontatoiminto vastaa epäiltyjen korruptio- tai lahjontatapausten tutkinnasta ja raportoi tutkinnan tuloksista toimitusjohtajalle sekä hallituksen tarkastusvaliokunnalle.

G1-4 Korruptio- tai lahjontatapaukset

Vuonna 2024 anonyymin ilmoituskanavan kautta tehtiin 30 ilmoitusta (2023: 15 ilmoitusta). Nolla tapausta ilmoitettiin suoraan Risk & Compliance -valvontatoiminnon sähköpostiosoitteeseen (2023: 1 tapaus). Finnairin tietoon ei tullut epäiltyjä tai vahvistettuja korruptio- tai lahjontatapauksia vuonna 2024, eikä näitä koskevien lakien rikkomisesta annettu tuomioita tai sakkoja. Kaikista ilmoituskanavan kautta lähetetyistä raporteista koostetaan tiivistelmä, joka esitetään anonyymisti ja koostettuna hallituksen tarkastusvaliokunnalle.

G1-6 Maksukäytännöt

Finnairin vakiomaksuehto on 60 päivää netto, kuten Finnair-konsernin vakiomuotoisissa hankintasopimusehdoissa on määritelty. Pienten- ja keskisuurten toimittajien osalta maksuehdoista voidaan sopia tapauskohtaisesti. 98,28 % laskuista maksettiin 60 päivän kuluessa ja raportointikauden aikana laskujen keskimääräinen maksuaika oli 28 päivää. Vuonna 2024 Finnairilla ei ollut vireillä oikeudenkäyntejä maksuviivästysten vuoksi.

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Tilinpäätös

Tilinpäätös

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

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

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

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

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

Tämä Taloudellinen tieto 2024 ei ole ESEF-asetuksen (European Single Electronic Format) mukainen xHTML-asiakirja. ESEF-sääntelyn mukainen Taloudellinen tieto 2024 on saatavilla osoitteesta **https://investors.finnair.com/fi**.

154 Konsernin tuloslaskelma
154 Konsernin laaja tuloslaskelma
155 Konsernin tase
156 Konsernin rahavirtalaskelma
157 Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

158 Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
158 Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet
158 Konsernin perustiedot
158 Laatimisperusta
158 Tuloslaskelman ja taseen esittäminen
158 Keskeiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät
159 Ilmastoliitännäiset seikat konsernitilinpäätöksessä
159 Muutokset laadintaperiaatteissa

160 1 Liiketulos
160 1.1 Segmentti-informaatio
160 1.2 Liiketoiminnan tuotot
160 1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain
161 1.2.2 Liikevaihto valuutoissa
161 1.2.3 Myyntiin liittyvät saamiset
161 1.2.4 Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot
161 1.2.5 Liiketoiminnan muut tuotot
162 1.3 Liiketoiminnan kulut
162 1.3.1 Liiketoiminnan kulut valuutoissa
162 1.3.2 Matkustaja- ja maapalvelut
162 1.3.3 Kiinteistö-, IT- ja muut kulut
162 1.3.4 Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat
162 1.3.5 Muut velat
163 1.3.6 Varaukset
163 1.3.7 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät
164 1.3.8 Palkitseminen
164 1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut
166 1.3.8.2 Eläkkeet

169 2 Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
169 2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus
171 2.2 Vuokrasopimukset
173 2.3 Poistot ja arvonalentumiset

174 3 Pääomarakenne ja rahoituskulut
174 3.1 Rahoitustuotot ja -kulut
175 3.2 Rahoitusvarat
175 3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat
175 3.2.2 Rahavarat
175 3.3 Rahoitusvelat
178 3.4 Vastuusitoumukset
178 3.5 Rahoitusriskien hallinta
181 3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu
182 3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus
182 3.8 Johdannaiset
184 3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

186 4 Konsolidointi
186 4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet
186 4.2 Tytäryhtiöt
186 4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot
186 4.4 Osuudet yhteisyrityksissä
186 4.5 Lähipiiritapahtumat

187 5 Muut liitetiedot
187 5.1 Tuloverot
189 5.3 Tilinpäätöspäivän jälkeiset tapahtumat

190 6 Emoyhtiön tilinpäätös

201 Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta

202 Tilintarkastuskertomus

- Konsernin tuloslaskelma
- Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta

Tilintarkastuskertomus

Konsernin tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2024	2023
Liikevaihto	1.1, 1.2	**3 048,8**	**2 988,5**
Liiketoiminnan muut tuotot		140,0	130,5
Liiketoiminnan kulut			
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	1.3.8	-559,5	-498,1
Polttoainekulut		-894,4	-898,9
Kapasiteettivuokrat		-111,7	-107,2
Lentokaluston huoltokulut		-223,0	-200,1
Liikennöimismaksut		-270,6	-233,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut		-123,0	-117,1
Matkustaja- ja maapalvelut	1.3.2	-440,3	-414,1
Poistot ja arvonalentumiset	2.3	-330,3	-346,2
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	1.3.3	-121,7	-112,1
Liiketulos		**114,2**	**191,4**
Rahoitustuotot	3.1	44,9	56,2
Rahoituskulut	3.1	-107,2	-142,2
Kurssivoitot ja -tappiot	3.1	-5,8	13,7
Tulos ennen veroja		**46,1**	**119,1**
Tuloverot	5.1	-9,1	135,2
Kauden tulos		**37,0**	**254,3**
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		37,0	254,3
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa			
Laimentamaton osakekohtainen tulos	3.9	0,18	2,25
Laimennettu osakekohtainen tulos	3.9	0,18	2,19

Konsernin laaja tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2024	2023
Kauden tulos		**37,0**	**254,3**
Muut laajan tuloksen erät			
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi			
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos		3,8	-7,7
Verovaikutus		-0,8	4,2
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi			
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	1.3.8.2	12,6	11,6
Verovaikutus		-2,5	-2,3
Muut laajan tuloksen erät yhteensä		**13,2**	**5,8**
Kauden laaja tulos		**50,1**	**260,0**
Jakautuminen			
Emoyhtiön omistajille		50,1	260,0

Markkinan normalisoituminen väritti tilikautta 2024
Tilikauden 2024 liiketulos laski vertailukaudesta normalisoituneen kysynnän ja laskeneiden lippuhintojen myötä, sillä vertailukauden liiketoiminnan kannattavuutta paransivat erityisesti vahva matkustuskysyntä sekä lentolippuhintojen poikkeuksellisen korkea taso. Liiketulosta heikensi myös Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittainen palautus. Tilikauden 2024 tulos oli edelleen voitollinen. Tuloverot vaikuttivat positiivisesti vertailukauden tulokseen, sillä laskennallisia verosaamisia kirjattiin tuolloin taseeseen, mikä vaikutti vertailukelpoisuuteen. Tuloveroista kerrotaan tarkemmin liitetiedossa 5.1 Tuloverot.

= Kohokohdat

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
• Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Konsernin tase

Milj. euroa	Liite	2024	2023
VARAT			
Pitkäaikaiset varat			
Laivasto	2.1	1 220,8	1 053,0
Käyttöoikeuslaivasto	2.2	636,2	775,0
Laivasto yhteensä		1 857,0	1 828,0
Muu käyttöomaisuus	2.1	141,2	141,8
Muu käyttöoikeusomaisuus	2.2	143,9	140,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä		285,0	282,2
Eläkesaamiset	1.3.8.2	95,0	128,0
Muut pitkäaikaiset varat		59,8	3,1
Laskennalliset verosaamiset	5.1	221,7	234,0
Pitkäaikaiset varat yhteensä		**2 518,6**	**2 475,2**
Lyhytaikaiset varat			
Myyntiin liittyvät saamiset	1.2.3	165,1	154,4
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat	1.3.4	86,8	134,6
Johdannaisinstrumentit	3.8	66,5	11,8
Muut rahoitusvarat	3.2.1	664,9	776,8
Rahat ja pankkisaamiset	3.2.2	219,1	145,1
Lyhytaikaiset varat yhteensä		**1 202,4**	**1 222,8**
Varat yhteensä		**3 721,0**	**3 698,0**

Milj. euroa	Liite	2024	2023
OMA PÄÄOMA JA VELAT			
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Muu oma pääoma		551,7	501,5
Oma pääoma yhteensä		**627,1**	**577,0**
Pitkäaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	2.2, 3.3	839,7	951,0
Muut korolliset velat	3.3	735,4	790,2
Eläkevelvoitteet	1.3.8.2	0,6	0,8
Varaukset ja muut velat	1.3.6	122,0	125,9
Pitkäaikaiset velat yhteensä		**1 697,7**	**1 868,0**
Lyhytaikaiset velat			
Vuokrasopimusvelat	2.2, 3.3	164,6	164,0
Muut korolliset velat	3.3	125,4	120,3
Varaukset	1.3.6	31,3	28,1
Ostovelat		58,9	107,0
Johdannaisinstrumentit	3.8	62,6	43,4
Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	1.2.4	658,9	506,7
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	1.3.8.1	112,8	116,5
Muut velat	1.3.5	181,5	167,1
Lyhytaikaiset velat yhteensä		**1 396,2**	**1 253,1**
Velat yhteensä		**3 093,9**	**3 121,0**
Oma pääoma ja velat yhteensä		**3 721,0**	**3 698,0**

Finnair investoi laivastoon ja lyhensi korollista velkaa
Finnair osti tilikauden 2024 aikana kaksi aiemmin vuokralle ottamaansa lentokonetta sekä vastaanotti 18:n Airbus A350 -lentokoneen, mikä näkyy omistetun laivaston arvon kasvuna ja käyttöoikeuslaivaston arvon pienemisenä. Vuokrasopimusten suunniteltua aikaisempi päättäminen näkyi myös vuokrasopimusvelkojen laskuna. Muiden korollisten velkojen lasku johtui pääosin TyEL-takaisinlainan loppuosan takaisinmaksusta. Pääomarakenteen muutoksista kerrotaan tarkemmin liitetiedossa 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut.

= Kohokohdat

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
• Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Konsernin rahavirtalaskelma

Milj. euroa	2024	2023
Liiketoiminnan rahavirta		
Tulos ennen veroja	46,1	119,1
Poistot ja arvonalentumiset	330,3	346,2
Rahoitustuotot ja -kulut	68,1	72,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-12,0	-13,3
Varausten muutos	8,4	-21,4
Työsuhde-etuudet	49,3	8,9
Muut oikaisut	-3,1	1,0
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	54,7	-11,5
Myynti- ja muiden saamisten muutos **	46,7	-30,2
Vaihto-omaisuuden muutos	-2,8	-1,1
Osto- ja muiden velkojen muutos	119,8	89,4
Käyttöpääoman muutos	163,7	58,1
Maksetut rahoituskulut, netto	-38,0	-98,7
Maksetut tuloverot	-0,1	-
Liiketoiminnan nettorahavirta	**612,7**	**472,3**
Investointien rahavirta		
Investoinnit laivastoon ***	-222,8	-400,6
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-10,8	-3,6
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	0,0	0,4
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,4	0,4
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	4,1	-60,7
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos **	-57,3 **	0,0
Investointien nettorahavirta	**-286,4**	**-464,0**
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen nostot	495,7	-
Lainojen takaisinmaksut	-705,6	-377,4
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-170,3	-198,1
Osakeanti ****	-	570,4
Osakeantikulut	-9,8	-2,1
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan takaisinmaksut	-	-200,0
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut	-	-20,4
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan takaisinmaksut ****	-	-400,0
Oman pääoman ehtoisen pääomalainan korot ja kulut	-	-48,9
Rahoituksen nettorahavirta	**-390,0**	**-676,4**
Rahavirtojen muutos	**-63,7**	**-668,1**
Rahavarat tilikauden alussa	707,5	1 375,6
Rahavirtojen muutos	-63,7	-668,1
Rahavarat kauden lopussa*	**643,8**	**707,5**

*** Rahavarat**

Milj. euroa	2024	2023
Muut rahoitusvarat	664,9	776,8
Rahat ja pankkisaamiset	219,1	145,1
Kassavarat	**884,0**	**922,0**
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-240,2	-214,4
Rahavarat	**643,8**	**707,5**

** Lentolippujen myynnistä kertyneihin käteisvaroihin liittyvät luottokorttimaksujen pidätykset, jotka ovat luottokorttimaksuvälittäjien hallussa, luokiteltiin uudelleen muista lyhytaikaisista varoista muihin pitkäaikaisiin varoihin vuoden 2024 aikana. Tämä aiheutti suurimman osan positiivisesta vaikutuksesta myynti- ja muiden saamisten muutoksessa ja negatiivisesta vaikutuksesta muiden pitkäaikaisten varojen muutoksessa.

*** Joulukuussa 2024 vastaanotettu, ECA-rahoitettu (Export Credit Agency) A350-lentokone ei sisälly investointien rahavirtaan, sillä koneen hankintaan liittynyt rahavirta ei kulkenut Finnairin kautta, vaan hankinnan rahoittajalta Airbusille. Lisätietoja löytyy liittetiedosta 3.3 Rahoitusvelat.

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

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

Vahva liiketoiminnan rahavirta, rahavirtojen muutos oli maltillista
Tilikauden aikainen liiketoiminnan nettorahavirta oli vahva ja se kasvoi vertailukaudesta erityisesti käyttöpääoman muutosten ja pienempien maksettujen nettorahoituskulujen seurauksena. Yli puolet investoinneista laivastoon liittyi kahteen tilikauden aikana ostettuun vuokralentokoneeseen, mutta uutta, ECA-rahoitettua A350-lentokonetta ei huomioitu investointien nettorahavirrassa. Rahoituksen nettorahavirta oli negatiivinen lainojen sekä vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksujen takia, vaikka uuden joukkovelkakirjalainan nostolla oli sitä vahvistava vaikutus. Pääomarakenteen muutoksista kerrotaan tarkemmin liitetiedossa 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut.

= Kohokohdat

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
• Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Milj. euroa	Osakepääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarat	Oman pääoman ehtoinen hybridilaina	Oman pääoman ehtoinen pääomalaina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2024	**75,4**	**168,1**	**48,6**	**1 325,0**	**-1 040,2**	**-**	**-**	**577,0**
Kauden tulos	**-**	**-**	**-**	**-**	**37,0**	**-**	**-**	**37,0**
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	3,1	-	-	-	-	3,1
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	-	-	10,1	-	-	-	-	10,1
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-	-	**13,2**	-	**-**	-	-	**13,2**
Kauden laaja tulos	-	-	**13,2**	-	**37,0**	-	-	**50,1**
Osakeantikulut	-	-	-	-0,1	-	-	-	-0,1
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	0,1	-	-	-	0,1
Oma pääoma 31.12.2024	**75,4**	**168,1**	**61,8**	**1 325,0**	**-1 003,3**	**-**	**-**	**627,1**

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

Oma pääoma kasvoi erityisesti voitollisen kauden tuloksen ansiosta
Konsernin oma pääoma kasvoi vertailukaudesta erityisesti voitollisen kauden tuloksen ansiosta. Lisäksi sitä paransi kasvaneet muut laajan tuloksen 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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet

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

Laadintaperiaate	Liitetieto	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, IFRS 9, IAS 32
Rahoitusvarat	Rahoitusvarat	3.2	IFRS 9, IFRS 7
Rahat ja pankkisaamiset	Rahoitusvarat	3.2	IFRS 9, IFRS 7
Rahoitusvelat	Rahoitusvelat	3.3	IFRS 9, IFRS 7
Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta	Johdannaiset	3.8	IFRS 9, IFRS 7
Oma pääoma, osinko ja omat osakkeet	Omaa pääomaa koskevat tiedot	3.9	IAS 32, IAS 33
Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet	Tytäryhtiöt	4.2	IFRS 10
Osakkuus- ja yhteisyritykset	Osuudet yhteisyrityksissä	4.4	IFRS 11, IAS 28
Lähipiiritapahtumat	Lähipiiritapahtumat	4.5	IAS 24
Tuloverot ja laskennalliset verot	Tuloverot	5.1	IAS 12

Konsernin perustiedot

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

Finnair Oyj:n hallitus hyväksyi konsernitilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.-31.12.2024 julkistettavaksi 27.2.2025. Suomen osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajilla on mahdollisuus hyväksyä tai hylätä tilinpäätös varsinaisessa yhtiökokouksessa, joka pidetään tilinpäätöksen julkistamisen jälkeen.

Laatimisperusta

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätös 2024 on laadittu Euroopan unionissa hyväksyttyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, IFRS) mukaisesti ja sitä laadittaessa on noudatettu 31.12.2024 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 2024 konsernitilinpäätös on laadittu alkuperäisiin hankintamenoihin perustuen lukuun ottamatta käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavia rahoitusvaroja ja käypään arvoon arvostettuja johdannaissopimuksia. Tilinpäätöstiedot esitetään miljoonina euroina pyöristettynä lähimpään sataantuhanteen euroon. Tämän vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa esitettyä summalukua.

Tuloslaskelman ja taseen esittäminen

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

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

Keskeiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät

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

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

Finnairin johto on pyrkinyt tilinpäätöspäivän parhaimpaan tietämykseensä perustuen ottamaan liiketoimintaympäristöön liittyvät riskit ja mahdollisuudet huomioon arvioissaan ja olettamuksissaan. Tilinpäätöshetkellä erityisesti kansainväliset konfliktit, maailmanpoliittinen epävakaus ja jännittynyt työmarkkinatilanne Suomessa aiheuttavat toimintaympäristön epävarmuutta. Tämän lisäksi polttoaineen hinnan ja valuuttakurssien vaihteluilla voi olla merkittävä vaikutus yhtiön taloudelliseen tulokseen, taseeseen ja kassavirtaan.

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
• Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Ilmastoliitännäisten vaikutusten arvioinnista kerrotaan tarkemmin seuraavassa kappaleessa Ilmastoliitännäiset seikat konsernitilinpäätöksessä.

! Merkittävimmät yksittäisiin tilinpäätösosioihin liittyvät tunnistetut tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät on esitetty sen liitetiedon ja erän yhteydessä, johon se lähinnä liittyy. Alla olevassa taulukossa on esitetty, minkä liitetiedon yhteydessä mikäkin epävarmuustekijä on esitetty. !

Keskeiset tilinpäätösarviot ja epävarmuustekijät	Liitetiedon numero	Liitetiedon nimi
Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä	1.2	Liiketoiminnan tuotot
Lentokaluston huoltovaraukset	1.3.6	Varaukset
Eläkevelvoitteet	1.3.8.2	Eläkkeet
Vuokrasopimukset	2.2	Vuokrasopimukset
Laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumistestaus	2.3	Poistot ja arvonalentumiset
Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta	3.8	Johdannaiset
Laskennalliset verot	5.1	Tuloverot

Ilmastoliitännäiset seikat konsernitilinpäätöksessä

Finnairin ympäristövastuun periaatteena on toiminnan jatkuva parantaminen. Lokakuussa 2024 Finnair päivitti ilmastotavoitteensa ja asetti uuden tieteeseen perustuvan tavoitteen vähentää päästöintensiteettiään (CO_2e/RTK) 34,5 prosentilla vuoteen 2033 mennessä vuoden 2023 tasosta. Tavoitteen on vahvistanut Science Based Targets -aloite (SBTi). Tavoite tarkoittaa noin 13 prosentin vähennystä absoluuttisissa hiilidioksidipäästöissä asetettujen muuttujien mukaisesti ajanjakson aikana. Uuden SBTi-tavoitteen asettamisen yhteydessä Finnair tarkasteli pitkän aikavälin ilmastotavoitettaan saavuttaa hiilineutraalius vuoteen 2045 mennessä. Huolellisen harkinnan jälkeen yhtiö on päättänyt sovittaa pitkän aikavälin ilmastotavoitteensa yhteen alan yhteisen tavoitteen kanssa, joka on saavuttaa nettonollahiilipäästöt vuoteen 2050 mennessä. Finnairin ilmastoliitännäisistä tavoitteista kerrotaan tarkemmin Hallituksen toimintakertomuksessa.

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

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

Muutokset laadintaperiaatteissa

Uudet ja päivitetyt IFRS-standardit sekä IFRIC-tulkinnat

Tilikaudella 2024 voimaan tulleet muutokset IFRS-standardeissa ja IFRIC-tulkinnoissa ovat käsittäneet lähinnä muutoksia tai tarkennuksia voimassaoleviin standardeihin, eikä niillä ole ollut olennaista vaikutusta Finnairin konsernitilinpäätökseen.

IFRS 18 Tilinpäätöksen esittämistapa ja tilinpäätöksessä esitettävät tiedot -standardi julkaistiin huhtikuussa 2024. Sitä on sovellettava 1.1.2027 tai sen jälkeen alkavilla tilikausilla, mutta sen aikaisempi soveltaminen on sallittua. IFRS 18 korvaa IAS 1 Tilinpäätöksen esittäminen -standardin. IFRS 18 sisältää muun muassa uusia vaatimuksia määrättyjen välisummien esittämisestä tuloslaskelmalla ja johdon määrittelemiä tuloksellisuutta kuvaavia lukuja (MPM) koskevien tietojen antamisesta sekä uusia esitettävien tietojen yhdistämisen ja erittelemisen periaatteita. Lisäksi IFRS 18:lla tehdään useita seurannaismuutoksia muihin tilinpäätösstandardeihin, kuten IAS 7 Rahavirtalaskelmat -standardiin ja IAS 8 Tilinpäätöksen laatimisperiaatteet, kirjanpidollisten arvioiden muutokset ja virheet -standardiin. Vuoden 2025 aikana Finnair selvittää tarkemmin, millaisia vaikutuksia IFRS 18 -standardilla on sen konsernitilinpäätökseen.

Tilinpäätöshetkellä tiedossa olevat muut julkaistut standardit, jotka ovat voimassa 1.1.2025 tai sen jälkeen, sisältävät pääosin muutoksia tai parannuksia nykyisiin standardeihin, joilla ei odoteta olevan olennaista vaikutusta Finnairin konsernitilinpäätökseen.

! = Keskeiset tilinpäätösarviot

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

i = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet
! = Keskeiset tilinpäätösarviot

1 Liiketulos

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

1.1 Segmentti-informaatio

A Segmenttiraportointi
Finnairin johtoryhmä on IFRS 8 Segmenttiraportointi -standardin määritelmän mukainen konsernin ylin operatiivinen päätöksentekijä. Toimintosegmentit raportoidaan tavalla, joka on yhdenmukainen ylimmälle operatiiviselle päätöksentekijälle toimitettavan sisäisen raportoinnin kanssa. Raportoitavat segmentit perustuvat konsernin liiketoiminnalliseen segmenttijakoon. Johtoryhmä tarkastelee liiketoimintaa yhtenä toiminnallisena segmenttinä, joka on lentoliikenne, minkä vuoksi erillisiä raportoitavia segmenttejä ei ole. A

Liikevaihdon tuotekohtainen ja maantieteellinen jakauma on esitetty liitetiedossa 1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain. Finnair lentää sekä kansainvälisiin että kotimaan kohteisiin, mutta sen omaisuus on lähes kokonaisuudessaan omistettu Suomessa. Finnairin laivasto muodostaa olennaisimman osan Finnairin pitkäaikaisista varoista (ks. liite 2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus). Finnairin operoima laivasto on pääosin Finnairin suomalaisen tytäryhtiön omistama ja vuokraama, ja sitä operoidaan joustavasti eri maantieteellisillä alueilla. Laivaston omistuksesta ja hallinnoinnista on kerrottu toimintakertomuksen Laivasto-osiossa.

Finnair kuljetti tilikauden aikana 11,7 miljoonaa matkustajaa (11,0), mikä oli 6,1 prosenttia enemmän vuoteen 2023 verrattuna.

1.2 Liiketoiminnan tuotot

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

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

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

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

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

Lisämyyntituotot koostuvat lentolippuun liitännäisten palveluiden, kuten lisämatkatavaramaksuista ja istuma-paikkojen ennakkovarauksista kertyvistä tuotoista sekä erilaisista palvelumaksuista. Palvelu tuloutetaan, kun lento liikenneohjelman mukaisesti lennetään, koska niiden ei katsota muodostavan erillistä tuloutusstandardin alaista suoritevelvoitetta.

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

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

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

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

1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

2024

Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus, % liikevaihdosta tuotteittain
Matkustajatuotot	775,1	225,4	1 050,0	196,1	171,0	1,4	**2 419,0**	79,3
Lisämyynti	36,4	11,3	61,8	2,0	7,1	63,2	**181,8**	6,0
Rahti	139,0	31,6	27,5	1,8	0,4	5,2	**205,5**	6,7
Matkapalvelut	28,1	1,4	209,7	3,2	-0,0	0,1	**242,4**	8,0
Yhteensä	**978,6**	**269,6**	**1 349,0**	**203,0**	**178,6**	**69,9**	**3 048,8**	**100,0**
Osuus, % liikevaihdosta liikennealueittain	32,1	8,8	44,2	6,7	5,9	2,3	100,0	-

Liikevaihdon jako liikennealueittain on tehty Finnairin lentokohteiden perusteella. Finnairin liikevaihto kasvoi vertailukaudesta pääasiassa kohonneen lisämyynnin ansiosta. Rahtiliikevaihto kasvoi volyymikasvun myötä. Laajan asiakasmäärän ja liiketoiminnan luonteen vuoksi myynti millekään yksittäiselle asiakkaalle ei ole Finnairin liikevaihtoon suhteutettuna merkittävää.

2023

Milj. euroa	Aasia	Pohjois-Amerikka	Eurooppa	Lähi-itä	Kotimaa	Kohdis-tamaton	Yhteensä	Osuus, % liikevaihdosta tuotteittain
Matkustajatuotot	763,2	214,9	1 045,3	206,3	172,7	9,3	**2 411,6**	80,7
Lisämyynti	30,6	9,9	50,7	1,9	5,8	48,9	**147,8**	4,9
Rahti	133,6	28,5	26,5	1,4	0,4	1,6	**192,0**	6,4
Matkapalvelut	23,8	1,3	205,8	6,0	0,0	0,1	**237,1**	7,9
Yhteensä	**951,3**	**254,6**	**1 328,3**	**215,6**	**178,9**	**59,9**	**2 988,5**	**100,0**
Osuus, % liikevaihdosta liikennealueittain	31,8	8,5	44,4	7,2	6,0	2,0	100,0	-

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

1.2.2 Liikevaihto valuutoissa

Milj. euroa	2024	2023
EUR	1 796,3	1 764,0
USD	302,4	282,1
JPY	156,1	128,4
SEK	108,2	100,6
GBP	107,8	109,4
KRW	87,0	93,6
NOK	71,1	82,9
Muut valuutat	419,9	427,5
Yhteensä	**3 048,8**	**2 988,5**

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.2.3 Myyntiin liittyvät saamiset

Milj. euroa	2024	2023
Myyntisaamiset	98,0	94,1
Myynnin siirtosaamiset	67,1	60,3
Yhteensä	**165,1**	**154,4**

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

Myyntisaamisten ja muiden saamisten käypä arvo ei poikkea olennaisesti tasearvosta.

	2024			2023		
Myyntisaamisten ikäjakauma	Myyntisaamiset, milj. euroa	Luottotappion todennäköisyys, %	Oletettu luottotappio, milj. euroa	Myyntisaamiset, milj. euroa	Luottotappion todennäköisyys, %	Oletettu luottotappio, milj. euroa
Erääntymättömät	97,2	0,6 %	0,6	93,7	0,6 %	0,5
Erääntynyt alle 60 pv	0,4	6,6 %	0,0	0,1	4,5 %	0,0
Erääntynyt yli 60 pv	0,4	4,4 %	0,0	0,4	3,7 %	0,0
Yhteensä	**98,0**	**0,7 %**	**0,7**	**94,1**	**0,6 %**	**0,6**

Konserni on kirjannut tilikauden aikana luottotappioita yhteensä 0,6 miljoonaa euroa (0,8). Myyntisaamisiin ei sisälly merkittäviä luottoriskikeskittymiä asiakaskannan hajaantuneisuuden vuoksi. Tilinpäätöspäivänä luottoriskille alttiina oleva enimmäismäärä vastaa myyntisaamisten kokonaismäärää. Konserni ei ole vastaanottanut myyntisaamisiin kohdistuvia vakuuksia.

Myyntisaamiset valuutoittain

Milj. euroa	2024	2023
EUR	48,6	51,4
USD	15,9	11,4
JPY	5,8	3,4
GBP	3,6	3,1
NOK	3,3	3,9
SEK	3,3	2,8
KRW	2,8	4,1
Muut valuutat	14,8	14,0
Yhteensä	**98,0**	**94,1**

1.2.4 Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot

Milj. euroa	2024	2023
Ennakkoon saadut lentolipputulot	525,4	394,8
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	73,3	66,7
Saadut ennakot valmismatkatuotannosta	35,0	32,5
Muut erät	25,2	12,8
Yhteensä	**658,9**	**506,7**

Suurin osa myynnin siirtoveloista ja myynnistä saaduista ennakoista ovat sopimukseen perustuvia velkoja, joista maksut asiakkailta on saatu ennen kuin Finnair täyttää suoritevelvoitteen. Myynnistä saatuihin ennakkomaksuihin sisältyy ennakkoon maksettuja lentolippuja ja valmismatkoja, joiden lähtöpäivä on tulevaisuudessa. Finnair Plus -velka liittyy Finnairin kanta-asiakasohjelmaan, ja se vastaa kerrytettyjen käyttämättömien Avios-pisteiden käypää arvoa. Muut erät sisältävät pääosin lahjakorttivelkoja ja velkoja lentoyhtiöille, jotka ovat mukana Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivassa Siberian Joint Business -yhteishankkeessa tai Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivassa Atlantic Joint Business -yhteishankkeessa.

1.2.5 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2024	2023
Vuokratuotot	106,9	95,3
Käyttöomaisuuden myyntivoitot	12,0	13,4
Muut tuotot	21,1	21,8
Yhteensä	**140,0**	**130,5**

Liiketoiminnan muut tuotot kasvoivat vertailukaudesta johtuen wet lease -sopimuksen aloittamisesta Qantas-lentoyhtiön kanssa Singapore–Sydney-reitillä vertailuvuoden viimeisellä neljänneksellä sekä Bangkok–Sydney-reitillä tilikauden toisen neljänneksen alussa. Käyttöomaisuuden myyntivoitot koostuvat pääosin aiemmin vuokrattuina olleiden yhden A350- ja yhden A321-lentokoneen ostoista.

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

1.3 Liiketoiminnan kulut

Liiketoiminnan kuluja käsittelevään liitetietoon on koottu liiketoiminnan kuluihin liittyvien tulos- ja 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.

Finnair liiketoiminnan kulut kasvoivat vertailukaudesta lähinnä kasvaneen kapasiteetin sekä pidentyneiden Aasian-reittien myötä. Finnair jatkoi kustannustehostustoimiaan vuonna 2024.

1.3.1 Liiketoiminnan kulut valuutoissa

Milj. euroa	2024	2023
EUR	1 805,8	1 774,4
USD	1 074,7	971,9
Muut valuutat	194,1	181,3
Yhteensä	**3 074,6**	**2 927,5**

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.3.2 Matkustaja- ja maapalvelut

Milj. euroa	2024	2023
Maapalvelukulut	191,6	178,8
Valmismatkatuotannon kulut	120,3	115,4
Catering-kulut	61,5	57,3
Muut matkustajapalvelut	66,9	62,7
Yhteensä	**440,3**	**414,1**

1.3.3 Kiinteistö-, IT- ja muut kulut

Milj. euroa	2024	2023
IT-kulut	69,5	67,2
Kiinteistökulut	20,4	21,9
Muut kulut	31,9	22,9
Yhteensä	**121,7**	**112,1**

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

Tilintarkastuspalkkiot

Milj. euroa	2024	2023
Tilintarkastuspalkkiot	0,6	0,6
Veroneuvonta	-	-
Muut palkkiot	0,1	0,2
Yhteensä	**0,7**	**0,9**

KPMG Oy Ab:n tilintarkastuspalkkioihin sisältyi palkkioita tilintarkastuksesta 489 tuhatta euroa (614) ja tilintarkastajan lausunnoista 137 tuhatta euroa (9). Muut kuin tilintarkastuspalvelut Finnair-konsernin yhtiöille olivat 71 tuhatta euroa (239).

1.3.4 Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat

Milj. euroa	2024	2023
Luottokorttimaksujen pidätykset	-	57,0
Vaihto-omaisuus	35,0	32,2
Korot ja muut rahoituserät	9,7	2,3
Lentokaluston huolto	8,1	9,5
Kapasiteettivuokrasaamiset	7,3	7,0
Lentopolttoaineet	5,0	9,3
Arvonlisäverosaamiset	4,4	3,7
Muut erät	17,3	13,6
Yhteensä	**86,8**	**134,6**

Luottokorttimaksujen pidätykset liittyvät lentolippujen myynnistä kertyneihin käteisvaroihin, jotka ovat luottokorttimaksuvälittäjien hallussa. Nämä luokiteltiin uudelleen muista lyhytaikaisista varoista muihin pitkäaikaisiin varoihin vuoden 2024 aikana.

1.3.5 Muut velat

Milj. euroa	2024	2023
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	73,9	50,4
Matkustaja- ja maapalvelut	37,4	38,1
Lentokaluston huolto	18,2	22,2
Myynti-, markkinointi- ja jakelukuluihin liittyvät velat	17,0	17,1
Korot ja muut rahoituserät	14,3	8,2
Muut erät	20,7	31,2
Yhteensä	**181,5**	**167,1**

= Osion sisältö

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
• Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
• 1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

A = Laadintaperiaatteet
! = Keskeiset tilinpäätösarviot

1.3.6 Varaukset

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

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

Lentokoneen käytöstä tai vuokra-ajasta riippumattomia huoltotapahtumia, kuten koneen lopullinen tarkastus ja maalaus, pidetään väistämättöminä ylläpitokuluina, jotka toteutuvat, kun lentokone palautetaan vuokranantajalle. Sopimuksessa määritettyjen huoltovelvoitteiden täyttämiseksi Finnair kirjaa taseeseen vuokrasopimuksen alkamispäivänä huoltovarauksen, joka lasketaan osaksi käyttöoikeushyödykkeen hankintamenoa. Vastaavasti, lentokoneen käytöstä riippuvia kustannuksia ei lasketa osaksi käyttöoikeushyödykkeen arvoa, vaan ne kirjataan yllä esitettyjen periaatteiden mukaisesti.

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

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

Milj. euroa	Lento-kaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2024	Lento-kaluston huoltovaraus	Muut varaukset	2023
Varaus kauden alussa	144,2	2,9	147,1	246,7	5,0	251,7
Uudet varaukset	49,4	1,8	51,2	49,1	1,2	50,3
Käytetyt varaukset	-42,6	-2,1	-44,7	-58,9	-2,8	-61,7
Puretut varaukset	-3,8	-0,4	-4,2	-2,3	-0,6	-2,9
Käyttöoikeus-omaisuuden palautusvaraukset	-0,7	-	-0,7	-0,3	-	-0,3
Siirrot erien välillä	-14,7	-	-14,7	-90,8	-	-90,8
Diskonttauksesta johtuvat muutokset	5,7	-	5,7	7,8	-	7,8
Kurssierot	6,1	-	6,1	-7,1	-	-7,1
Yhteensä	**143,5**	**2,2**	**145,8**	**144,2**	**2,9**	**147,1**
Joista pitkäaikaista	113,7	0,7	114,5	118,3	0,8	119,0
Joista lyhytaikaista	29,8	1,5	31,3	25,9	2,1	28,1
Yhteensä	**143,5**	**2,2**	**145,8**	**144,2**	**2,9**	**147,1**

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2035 mennessä. Huoltovarauksista siirrettiin 14,7 miljoonaa euroa (90,8) ostettujen vuokralentokoneiden hankintamenoa vastaan.

Tase-erä pitkäaikaiset varaukset ja muut velat, 122,0 miljoonaa euroa (125,9), sisältää varausten lisäksi muita pitkäaikaisia velkoja 7,5 miljoonaa euroa (6,9), jotka pääosin koostuvat saaduista vuokravakuuksista.

1.3.7 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

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

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

	2024			2023		
Milj. euroa	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailu-kelpoinen	Raportoitu	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailu-kelpoinen
Liikevaihto	**3 048,8**	-	**3 048,8**	**2 988,5**	-	**2 988,5**
Liiketoiminnan muut tuotot	140,0	-12,0	128,0	130,5	-13,5	117,0
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-559,5	40,9	-518,6	-498,1	-	-498,1
Polttoainekulut	-894,4	1,5	-893,0	-898,9	-0,7	-899,6
Kapasiteettivuokrat	-111,7	-	-111,7	-107,2	-	-107,2
Lentokaluston huoltokulut	-223,0	6,1	-216,9	-200,1	-7,1	-207,2
Liikennöimismaksut	-270,6	-	-270,6	-233,8	-	-233,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-123,0	-	-123,0	-117,1	-	-117,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-440,3	-	-440,3	-414,1	-	-414,1
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-121,7	0,0	-121,7	-112,1	0,1	-111,9
EBITDA	**-**	-	**480,9**	**-**	-	**516,5**
Poistot ja arvonalentumiset	-330,3	0,7	-329,5	-346,2	13,7	-332,6
Liiketulos	**114,2**	**37,2**	**151,4**	**191,4**	**-7,5**	**184,0**

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät sisältävät 40,9 miljoonan euron tappion liittyen pääosin Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaiseen palautukseen korkeimman hallinto-oikeuden antaman ennakkopäätöksen perusteella, 12,0 miljoonan euron voiton koostuen kahden vuokratun lentokoneen ostosta, 6,1 miljoonan euron tappion lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomasta valuuttakurssimuutoksesta ja 1,5 miljoonan euron tappion suojauslaskennan ulkopuolisten lentopetrolioptioiden käyvän arvon muutoksista.

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

A = Laadintaperiaatteet

1.3.8 Palkitseminen

1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut

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

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

Ks. eläkkeisiin liittyvät laadintaperiaatteet liitetiedosta 1.3.8.2 Eläkkeet. A

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut

Milj. euroa	2024	2023
Palkat ja palkkiot	366,8	348,6
Maksupohjaiset järjestelyt	64,1	61,7
Etuuspohjaiset järjestelyt	49,3	8,3
Eläkekulut yhteensä	113,4	70,0
Muut sosiaalikulut	9,1	16,3
Palkat, eläkkeet ja sosiaalikulut	**489,3**	**435,0**
Operatiiviseen henkilöstöön liittyvät kulut	31,5	30,5
Vuokrattu ja ulkoistettu miehistö	29,4	26,0
Muut henkilöstöön liittyvät kulut	9,3	6,5
Yhteensä	**559,5**	**498,1**

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

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

Konsernin lyhyen aikavälin ja edellä mainitusta pitkän aikavälin kannustimista kirjattujen palkkioiden yhteismäärä ilman sosiaalikuluja vuonna 2024 oli 9,9 miljoonaa euroa (19,1). Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut sisältävät raportointikaudella kertaluonteisia henkilöstöön liittyviä kuluja 40,9 miljoonaa euroa, jotka pääosin liittyvät Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaiseen palautukseen korkeimman hallinto-oikeuden antaman ennakkopäätöksen perusteella. Vertailukaudella näitä kuluja ei ollut.

Voittopalkkio (henkilöstörahasto)
Finnairilla on käytössä voittopalkkiojärjestelmä, johon ohjataan osa Finnairin voitosta. Rahastoon ohjattava voittopalkkioerä määräytyy hallituksen asettamien tavoitteiden pohjalta. Kaikki Finnairin työntekijät ovat oikeutettuja voittopalkkiojärjestelmään toimitusjohtajaa, muita johtoryhmän jäseniä ja osakepalkkiojärjestelmän piirissä olevia henkilöitä lukuun ottamatta. Tilikausille 2021–2024 ei ole asetettu tavoitteita voittopalkkiojärjestelmälle.

Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat

Milj. euroa	2024	2023
Lomapalkat	75,7	72,4
Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat	37,0	44,1
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat yhteensä	**112,8**	**116,5**

Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat sisältävät lähinnä ennakonpidätysvelat sekä lakisääteisiin henkilösivukuluihin ja henkilöstön palkitsemiseen liittyviä velkoja. Muihin pitkäaikaisiin velkoihin sisältyy 2,6 miljoonaa euroa (1,5) henkilöstön pitkän aikavälin kannustimesta. Lisäksi tilinpäätöksen varauksiin (ks. 1.3.6 Varaukset) sisältyy henkilöstön uudelleenjärjestelyihin liittyviä varauksia yhteensä 0,2 miljoonaa euroa (0,2).

Johdon palkat ja palkkiot

Tuhatta euroa	Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto, 24.4.2024 alkaen	Väliaikainen toimitusjohtaja Jaakko Schildt, 15.1.-23.4.2024	Toimitusjohtaja Topi Manner, 14.1.2024 asti	Johtoryhmä	Yhteensä 2024	Toimitusjohtaja Topi Manner	Johtoryhmä	Yhteensä 2023
Kiinteä palkka	473	165	98	1 985	2 720	771	2 050	2 820
Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot*	124	40	34	779	977	372	1 057	1 428
Luontoisedut	17	4	1	86	108	19	92	111
Pitkän aikavälin kannustimet (osakepalkkiot)	86	39	-629**	886	382	756	1 651	2 407
Lakisääteinen eläke***	99	34	21	459	613	189	519	708
Maksupohjainen lisäeläke	-	-	-	28	28	-	32	32
Yhteensä	**799**	**282**	**-476**	**4 223**	**4 828**	**2 106**	**5 401**	**7 507**

* Tilikauden 2024 lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot perustuvat arvioihin, sillä tavoitteiden lopullista arviointia ei vielä tilinpäätöspäivänä ole tehty. Tilikauden 2023 lopulliset palkkiot toteutuivat 248 tuhatta euroa arviota suurempina. Erotus on raportoitu osana tilikauden 2024 palkkioita.
**Topi Manner ei ollut enää oikeutettu osakepalkkio-ohjelmaan 2023–2025, johon liittyvät kulut purettiin tilikaudella 2024.
*** Lakisääteinen eläke sisältää Suomen lakisääteisen eläkejärjestelmän TyEL:iin liittyvät työnantajamaksut.

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

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

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Hallituspalkkiot

euroa	Yhteensä 2024	Vuosipalkkiot	Kokous-palkkiot	Luontoisedut	Yhteensä 2023
Hallitus	**531 897**	**346 860**	**179 200**	**5 838**	**445 830**
Alahuhta-Kasko Tiina	51 232	36 232	15 000	-	
Brewer Montie	74 450	39 850	34 600	-	
Erlund Jukka	59 254	39 083	19 400	772	
Jakosuo-Jansson Hannele	54 956	39 082	14 200	1 674	
Kjellberg Henrik	71 235	36 232	31 800	3 203	
Large Simon, 30.9.2024 asti	57 975	45 575	12 400	-	
Pajumaa Minna, 18.3.2024 asti	10 575	7 575	3 000	-	
Siitonen Jussi, 19.3.2024 alkaen	41 258	28 658	12 600	-	
Suvanto-Harsaae Sanna	110 963	74 574	36 200	189	

Hallituspalkkiot on esitetty suoriteperusteisina. Hallitukselle maksetaan vuosipalkkion lisäksi kokouspalkkioita. Vuosipalkkiot maksetaan yhtiön osakkeina ja rahana siten, että noin 40 prosentilla palkkion määrästä hankitaan hallituksen jäsenten nimiin ja lukuun yhtiön osakkeita ja loput maksetaan rahana. Hallituksen jäsenet ovat oikeutettuja matkakustannusten korvaukseen Finnairin yleisen matkustussäännön mukaisesti. Lisäksi hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on rajoitettu oikeus lentolippuetuun Finnairin henkilöstölippuohjesäännön hallituksen jäseniä koskevan ohjeistuksen mukaisesti. Lentoliput ovat hallituksen jäsenille Suomessa verotettavaa tuloa (ks. ylläolevasta taulukosta luontoisedut).

Osakeperusteiset maksut (pitkän aikavälin osakepalkkiojärjestelmät)

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

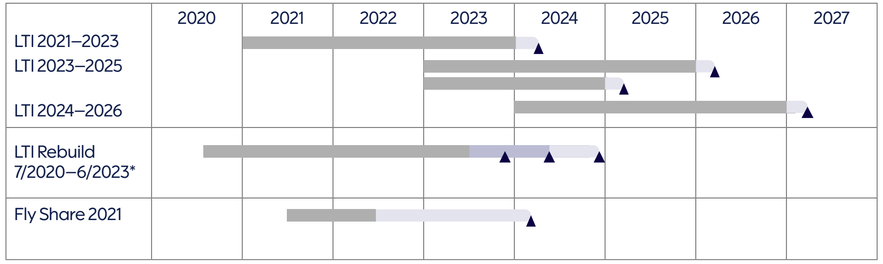
Hallituksen niin päättäessä Finnairilla käynnistyy vuosittain suoriteperusteinen, osakepohjainen pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä rajoitetulle määrälle johtoa ja asiantuntijoita. Järjestelyn tarkoitus on kannustaa heitä työskentelemään pitkällä aikavälillä omistaja-arvoa lisäten ja sitouttaa heitä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

Vuosittain alkavat, rullaavat ohjelmat pitävät sisällään kolmen vuoden ansaintajakson. Poikkeuksen muodostaa 2023–2025-ohjelman kaksivuotinen ansaintajakso, joka kattaa vuodet 2023–2024. Mahdollinen kannustinpalkkio toimitetaan osakkeina osallistujille yhdessä erässä ansaintajaksoa seuraavana vuonna, ja osakkeet ovat osallistujien vapaasti käytettävissä toimituksen jälkeen, pois lukien Rebuild-osakepalkkiojärjestelmä toimitusjohtajalle ja muulle johtoryhmälle, jossa ansaintajakso päättyi kesäkuussa 2023 ja palkkio maksettiin vuosien 2023 ja 2024 aikana.

Johtoryhmän jäsenen odotetaan kerryttävän kiinteän vuosipalkkansa määrää vastaavaa osakeomistusta niin kauan kuin hän on johtoryhmän jäsen. Johtoryhmän jäsenen tulee pitää omistuksessaan vähintään 50 % osakepalkkiona maksetuista osakkeista, kunnes osakeomistusvaatimus täyttyy.

Käynnissä on kaksi osakepalkkio-ohjelmaa; vuodet 2023–2025 kattava ohjelma, jossa on kaksi ansaintakautta 2023–2024 ja 2023–2025 sekä vuodet 2024–2026 kattava ohjelma. Vuonna 2022 ei käynnistetty uutta ohjelmaa Ukrainan sodan aiheuttamien jatkuvien liiketoimintaympäristömuutosten takia.

Finnairin osakeperusteiset kannustinohjelmat



Ansainta-/säästöjakso Rajoitusaika Osakkeiden luovutus

* Yhteenlasketut kannustinpalkkiot eivät saa ylittää 120 % vuotuisesta peruspalkasta, ylimenevä osuus siirtyi vuodelta 2023 vuodelle 2024. Vuonna 2024 hallitus käytti harkintavaltaansa ja päätti poiketa muuttuvan palkitsemisen ylärajasta tavalla, joka on kuvattu Palkitsemisraportissa.

Mittareiden tavoitetasot ja maksimitasot perustuvat yhtiön hallituksen määrittämiin pitkän aikavälin strategisiin tavoitteisiin. Mittareita seurataan vuosineljänneksittäin. Tilikaudella ohjelman 2021–2023 ja vertailukaudella ohjelman 2020–2022 tavoitteet jäivät toteutumatta. Ohjelmille määritetyt suoritusmittarit ovat:

- 2021–2023-ohjelma: osakekohtainen tulos (EPS, paino 45 %), yksikkökustannus (CASK, paino 45 %) kiinteillä valuutoilla ja polttoaineen hinnalla sekä polttoainetehokkuus (paino 10 %),
- 2023–2025-ohjelma: liiketulos sekä
- 2024–2026-ohjelma: vapaa kassavirta (FCF, paino 20 %), osakekohtainen tulos (EPS, paino 60 %) sekä CO_2-päästöt (CO_2/RTK, paino 20 %).

Ohjelmien palkkiomahdollisuudet määritetään osakemääräisenä suhteessa osallistujien vuosittaiseen peruspalkkaan kunkin ohjelman alussa, jolloin suoritusjakson aikaiset muutokset osakekurssissa vaikuttavat palkkiomahdollisuuden euromääräiseen arvoon. Ohjelmista ansaittavien osakkeiden enimmäismäärä on laskettu perustuen 60 prosenttiin toimitusjohtajan ja muiden johtoryhmän jäsenten perusvuosipalkasta ohjelmien alkaessa ja perustuen 20–50 prosenttiin muiden ohjelmaan osallistuvien vuosittaisesta peruspalkasta. Vuoden 2023 aikana toteutetun merkintäoikeusannin yhteydessä vuosia 2021–2023 ja 2023–2025 koskevien ohjelmien osakeallokaatiomääriä korjattiin 6,32-kertaisiksi, jotta ohjelmien palkkiomahdollisuuksien arvo säilyisi näissä meneillään olevissa ohjelmissa. Lisäksi osakeallokaatiomääriä oikaistiin tilikaudella 2024 toteutetun osakkeiden yhdistämisen takia, minkä jälkeen jokaista 100:aa osaketta vastasi yksi osake.

Yksittäiselle osallistujalle maksettavat kokonaiskannustinpalkkiot (sisältäen sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät voi ylittää 120 %:a henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Vuonna 2024 hallitus käytti harkintavaltaansa ja päätti poiketa muuttuvan palkitsemisen ylärajasta tavalla, joka on kuvattu Palkitsemisraportissa. Kannustinpalkkiona maksettavien osakkeiden määrä on ilmaistu ennen veroja. Maksettavista osakkeista vähennetään määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa kannustinpalkkiosta maksettavaa ansiotuloveroa.

Ohjelmista aiheutuvat kulut jaksotetaan oikeuden syntymisjaksolle, joka on kolme vuotta. Myöntämispäivä on ansaintajakson alussa, koska palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana osakkeina. Kokonaisuutena ohjelmista kirjattiin tilikaudelle 2024 kulua yhteensä 1,5 miljoonaa euroa (3,8). Arvio määrästä, joka odotetaan siirrettävän veroviranomaisille työntekijän verovelvoitteen täyttämiseksi, on 1,1 miljoonaa euroa (3,4).

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Osakepalkkioista aiheutuva kulu kirjataan henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin ja sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon.

	Rebuild 2020–2023	2021–2023	2023–2025	2024–2026	Yhteensä
Myöntämispäivä	9.10.2020	26.1.2021	23.1.2023	19.2.2024	
Myöntämispäivän käypä arvo, euroa*	6,63	10,49	8,56	3,14	
Järjestelmän piiriin kuuluvien henkilöiden lukumäärä tilikauden lopussa	-	-	64	72	
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut yhteensä (miljoonaa euroa)	-0,2	-	1,4	0,3	1,5
josta osakkeina toteutettavat (veroilla vähennettynä)	-0,1	-	1,4	0,3	1,6
josta rahana toteutettavat	-0,1	-	-	-	-0,1
Myönnetyt osakkeet, miljoonaa osaketta**	1,6	-	0,9	1,1	3,6

* Myöntämispäivän käypä arvo ohjelmissa, jotka ovat alkaneet 23.1.2023 tai aiemmin, on oikaistu tilikaudella 2023 toteutettuun merkintäoikeusantiin sisältyneellä ilmaiselementillä ja tilikaudella 2024 toteutetulla osakkeiden yhdistämisellä.
** Tilikaudella 2023 toteutetun merkintäoikeusannin yhteydessä 2020–2023 Rebuild -, 2021–2023- ja 2023–2025-ohjelman osakeallokaatiomääriä oikaistiin hallituksen päätöksen mukaisesti, jotta ohjelmien palkkiomahdollisuuksien arvo säilyisi näissä meneillään olevissa ohjelmissa. Lisäksi osakeallokaatiomääriä oikaistiin tilikaudella 2024 toteutetun osakkeiden yhdistämisen takia.

Finnairin henkilöstölle tarkoitetun FlyShare-osakesäästöohjelman viimeisen säästökauden 7/2021—6/2022 lisäosakkeet luovutettiin vuoden 2024 alkupuolella. Osakesäästöohjelmasta kirjattiin tilikaudelle 2024 kulua -0,0 miljoonaa euroa (0,7).

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 eräänyvät suunnilleen samaan aikaan kuin vastaava eläkevelvoite. Kokemusperusteisista tarkistuksista ja vakuutusmatemaattisten oletusten muutoksista johtuvat vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot kirjataan muiden laajan tuloksen erien kautta oman pääoman hyvitykseksi tai veloitukseksi sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät. Jos etuuspohjaiseen järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo on suurempi kuin rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo, näiden nettosumma esitetään konsernin taseessa eläkesaamisina. A

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

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

Konsernin kotimaisten yhtiöiden muu lisäeläketurva on järjestetty pääsääntöisesti Finnairin Eläkesäätiössä, jossa eläkejärjestelyt ovat etuuspohjaisia. Lisäeläketurva kattaa vanhuusajan lisäeläketurvaa ja työkyvyttömyyseläketurvaa työeläkelain mukaisen eläketurvan ylittävältä osalta. Lisäeläketurvan mukainen perhe-eläketurva koskee rajatusti viimeistään 1.1.2005 vanhuuseläkkeelle siirtyneitä eläkkeensaajia sekä aiemmin Finnair Oyj:n perhe-eläkesäännön mukaisia etuudensaajia, jotka siirtyivät eläkesäätiön vastuulle 31.12.2015. Eläkesäätiön vanhuuseläketurvan mukainen toimintapiiri on ollut muiden työntekijöiden osalta suljettuna 1.2.1992 lukien ja 1.1.2010 lukien liikennelentäjiltä. Liikennelentäjät, joiden työsuhde on alkanut 1.1.2010 ja 31.5.2021 välisenä aikana, kuuluvat vain ammatillisen työkyvyttömyyseläketurvan piiriin, mikäli he eivät olleet siirtyneet työnantajan tarjoamaan korvaavaan työhön. Ammatillinen työkyvyttömyyseläke on rajattu koskemaan vain 31.3.2022 saakka karttunutta lisäeläkkeen osaa, eikä siihen sisälly ns. tulevan ajan oikeutta. Ammatillisen lisäeläkkeen myöntäminen edellyttää lisäksi liikennelentäjän työsuhteen päättymistä Finnair Oyj:ssä. Kokonaisuudessaan eläkesäätiön toimintapiiri on suljettu 31.5.2021.

Finnairiin vuonna 2015 ja sen jälkeen palkattujen liikennelentäjien vanhuuseläketurva on maksuperusteinen ja järjestetty henkivakuutusyhtiössä. Lisäeläketurviin liittyy myös rajatusti vapaakirjaoikeus ja eläkesäätiön vapaakirjan nostoikä on sidottu vuonna 2017 voimaan tulleen työeläkelain mukaisen eläkeiän muutokseen tai työeläkelain mukaisen työkyvyttömyyseläketurvan mukaiseen tapahtumaan. Eläkesäätiön etuusperusteisen lisäeläketurvan perusteena olevia ansioita tai maksettavia lisäeläkkeitä ei tarkisteta eläkeindeksin korotuksella vuodesta 2021 alkaen. Korkein hallinto-oikeus kumosi osittain indeksitarkistuksen poistamisen säätöjen muutoshetkellä 30.12.2020 eläkkeellä olleilta tai vapaakirjan saaneilta liikennelentäjiltä 25.9.2024 annetulla ennakkopäätöksellä. Eläkesäätiön sääntöjen mahdollinen muuttaminen ennakkopäätöstä vastaavaksi on vielä kesken, mutta Eläkesäätiö on varautunut kyseiseen vastuun muutokseen ja Eläkesäätiön lisäeläkevastuu on suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. Lisäksi noin 500:lla Finnairin liikennelentäjällä on eläkesäätiön etuusperusteisen vanhuuseläketurvan lisäksi oikeus 55 vuotta täytettyään erilliseen henkivakuutusyhtiössä järjestettyyn maksuperusteiseen lisäeläkkeeseen, mikäli liikennelentäjä jatkaa työskentelyään liikennelentäjän tehtävässä yli 55 vuoden iässä ja jää työstään vanhuuseläkkeelle.

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

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

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

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

A = Laadintaperiaatteet
! = Keskeiset tilinpäätösarviot

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt

Milj. euroa	2024	2023
Tuloslaskelman etuuspohjainen eläkekulu määräytyy seuraavasti		
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	3,7	3,8
Takautuvaan työsuoritukseen perustuvat menot	5,4	4,4
Järjestelyjen muutokset	36,5	-
Järjestelyjen supistamiset	3,7	-
Henkilöstökuluihin sisältyvät eläkekulut yhteensä	**49,3**	**8,3**
Nettokorkomenot ja kurssierot	-3,8	-4,4
Tulosvaikutteiset kulut yhteensä	**45,4**	**3,8**
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset etuuspohjaisista eläkkeistä		
Kokemusperäiset oikaisut	-3,7	-5,7
Muutokset taloudellisissa vakuutusmatemaattisissa olettamissa	0,3	15,2
Järjestelyyn kuuluvien varojen nettotuotto	-9,3	-21,1
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	**-12,6**	**-11,6**
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, eläkesäätiö	3 757	3 893
Järjestelyn piiriin kuuluvan henkilöstön määrä, muut etuuspohjaiset järjestelyt	49	51

Taseessa esitetyt erät

Milj. euroa	2024		2023	
	Eläke-saamiset	Eläke-velvoitteet	Eläke-saamiset	Eläke-velvoitteet
Rahastoitujen velvoitteiden nykyarvo	-290,5	-5,5	-260,6	-5,9
Järjestelyyn kuuluvien varojen käypä arvo	385,5	5,0	388,5	5,1
Eläkesaamiset (+) / eläkevelvoitteet (-) taseessa	**95,0**	**-0,6**	**128,0**	**-0,8**

Eläkesaamiset ovat 95,0 miljoonaa euroa (128,0), josta 95,0 miljoonaa euroa (127,9) liittyy Eläkesäätiön tarjoamiin eläke-etuuksiin ja 0,0 miljoonaa euroa (0,1) muihin lisäeläkejärjestelyihin. Eläkevelvoitteet ovat 0,6 miljoonaa euroa (0,8) ja liittyvät muihin lisäeläkejärjestelyihin. Muutos tilikauden 2024 aikana johtui pääosin Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaisesta palautuksesta korkeimman hallinto-oikeuden antaman ennakkopäätöksen perusteella.

Eläkevelvoitteiden muutokset

Milj. euroa	2024	2023
Järjestelyyn kuuluvat velvoitteet kauden alussa	266,5	264,4
Tilikauden työsuoritukseen perustuvat menot	3,2	3,3
Aikaisempaan työsuoritukseen perustuvat menot	5,4	4,4
Järjestelyjen muutokset	36,5	-
Järjestelyjen supistamiset	3,7	-
Korkokulut ja kurssierot	7,9	9,4
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset	**56,7**	**17,2**
Muutokset vakuutusmatemaattisissa olettamissa	0,3	15,2
Kokemusperäiset tarkistukset	-3,7	-5,7
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut uudelleenarvostukset yhteensä	**-3,3**	**9,5**
Maksetut etuudet	-23,7	-24,6
Järjestelyyn kuuluvien velvotteiden nykyarvo	**296,1**	**266,5**

Järjestelyyn kuuluvien varojen muutokset

Milj. euroa	2024	2023
Järjestelyyn kuuluvien varojen käyvät arvot tilikauden alussa	393,7	383,7
Hallintokulut	-0,5	-0,5
Korkotuotot ja kurssierot	11,7	13,8
Tulosvaikutteisesti kirjatut vaikutukset yhteensä	**11,2**	**13,3**
Varojen tuotto	9,3	21,1
Muiden laajan tuloksen erien kautta kirjatut vaikutukset yhteensä	**9,3**	**21,1**
Kannatusmaksut	0,1	0,1
Maksetut etuudet	-23,7	-24,6
Järjestelyyn kuuluvien varojen arvo tilikauden lopussa	**390,5**	**393,7**

Järjestelyyn kuuluvien varojen jakautuminen omaisuusryhmittäin

%	2024	2023
Pörssiosakkeet	18,8	14,8
Velkakirjat	52,1	56,7
Kiinteistöt	25,9	25,2
Muut	3,2	3,3
Yhteensä	**100,0**	**100,0**

Eläkejärjestelyn varoihin sisältyy Finnair Oyj:n osakkeita käyvältä arvoltaan 0,5 miljoonaa euroa (0,9) sekä konsernin käytössä olevat rakennukset, jotka ovat käyvältä arvoltaan 21,6 miljoonaa euroa (22,0).

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Etuuspohjaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset oletukset

%	2024	2023
Diskonttokorko %	3,04 %	3,01 %
Inflaatio %	1,79 %	-
Vuotuinen palkankorotusolettama %	1,20 %	0,90 %
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 %	-6,2	-2,1 %	6,5	2,2 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	0,25 %	1,3	0,4 %	-1,2	-0,4 %
Tulevat työeläkkeiden korotukset %	0,25 %	2,7	0,9 %	-2,6	-0,9 %
Eliniäolettaman muutos	1 vuosi	6,9	2,4 %	-	-

Eläkesäätiön tulee olla suomalaisen lainsäädännön mukaisesti täysin katettu. Finnair ennakoi, että se ei maksa kannatusmaksua eläkesäätiölle vuoden 2025 aikana. Eläkevelvoitteen duraatio on 9 vuotta. Duraatio on laskettu käyttämällä diskonttokorkokantaa 3,04 %.

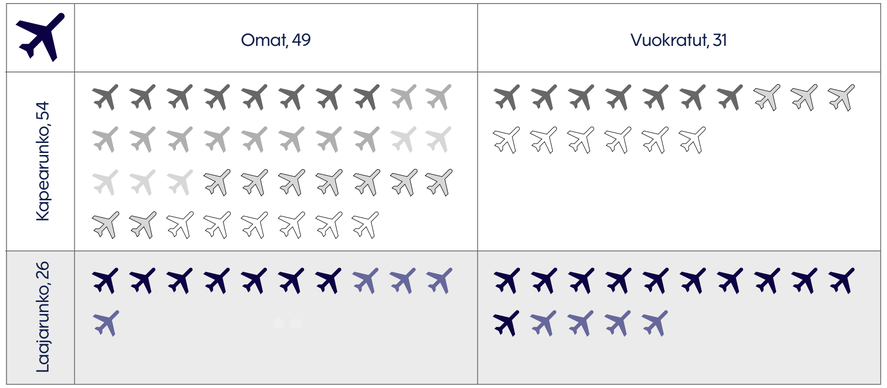
Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

2 Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset

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 2024 lopussa 49 (46) ja vuokrattuja 31 (33). Tilikauden aikana Finnairille toimitettiin yksi uusi A350-lentokone ja lisäksi Finnair osti yhden vuokratun A350- ja yhden vuokratun A321-lentokoneen. Kaikki lentokoneet olivat tilinpäätöshetkellä operatiivisessa käytössä.

Laivasto



Laivasto Finnairin taseessa

Milj. euroa	2024	2023	Muutos
Maksetut ennakot tulevasta laivastosta	37,1	95,8	-58,7
Omistetut lentokoneet	1 183,7	957,2	226,5
Käyttöoikeuslaivasto	636,2	775,0	-138,8
Laivasto yhteensä	**1 857,0**	**1 828,0**	**29,0**
Vuokrasopimusvelat laivastosta	826,4	940,3	-113,9
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset laivastosta			
Tilikauden poistot omistetuista lentokoneista	-164,6	-139,5	-25,1
Tilikauden poistot käyttöoikeuslaivastosta	-127,9	-156,9	29,0
Arvonalennukset omistetuista lentokoneista	-	-	

2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus

A Laivasto ja muu käyttöomaisuus on merkitty taseeseen alkuperäiseen hankintamenoonsa poistoilla ja mahdollisilla arvonalentumisilla vähennettynä. Laivasto sisältää lentokoneita ja lentokoneiden ennakkomaksuja. Lentokoneiden hankintameno kohdistetaan erikseen koneen rungolle, matkustamokomponenteille, moottoreille ja huoltokomponenteille. Huoltokomponentteina käsitellään rungon raskashuollot, määräaikaishuollot, apuvoimalaitteiden huollot, laskeutumislaitteiston ja -siivekkeiden huollot sekä moottoreiden käyttöaikarajoitteisten osien huollot. Lentokoneen ja moottorin runko poistetaan lentokoneen taloudellisen vaikutusajan aikana. Huoltokomponentit poistetaan huoltojakson aikana. Matkustamokomponentit poistetaan niiden taloudellisen vaikutusajan aikana. Sekä omille että vuokratuille koneille tehdyt merkittävät uudistus- ja perusparannusinvestoinnit (modifikaatiot) kirjataan taseeseen erillisenä omaisuuseränä, ja poistetaan taloudellisen vaikutusajan aikana, joka vuokrakoneilla voi korkeintaan olla vuokrakauden loppuun. Korvattujen osien kirjanpitoarvo kirjataan pois taseesta.

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

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

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

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

Taloudellinen vaikutusaika ja jäännösarvo

Laivaston ja muun käyttöomaisuuden poistot perustuvat seuraaviin odotettuihin taloudellisiin vaikutusaikoihin:

- Uudet lentokoneet ja moottorit (lentokalusto) sekä lentokonesimulaattorit (muu kalusto) tasapoistoina seuraavasti:
  - Airbus A350 -laivasto 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
  - Airbus A320- ja Embraer-laivasto 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
  - Airbus A330 -laivasto 18 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
  - Potkuriturpiinikoneet (ATR-laivasto) 20 vuodessa 10 %:n jäännösarvoon
- Rungon raskas- ja määräaikaishuollot, apuvoima- ja laskeutumislaitteiston huollot, työntövoiman kääntölaitteet sekä moottoreiden käyttöaikarajoitteiset osat tasapoistoina huoltojakson aikana
- Matkustamokomponentit 7–20 vuodessa
- Lentokaluston korjauskiertoiset varaosat ja komponentit 15 vuoden kuluessa 0 %:n jäännösarvoon
- Rakennukset 10–50 vuodessa hankintahetkestä 10 %:n jäännösarvoon
- Muut aineelliset hyödykkeet 3–15 vuodessa.
- Tietokoneohjelmat 3–8 vuodessa

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

Tilikauden 2024 aikana Finnairin käytössä olevan Embraer-, A320- sekä A330-laivaston arvioitua käyttöikää pidennettiin seuraavasti:

- Embraer-laivasto 25 vuodessa 0 %:n jäännösarvoon
- A320-laivasto 28 vuodessa 0 %:n jäännösarvoon
- A330-laivasto 22 vuodessa 0 %:n jäännösarvoon

Poistoaikojen muutos vähensi tilikauden poistoja 9,7 miljoonaa euroa. Muutos tulee vähentämään vuoden 2025 poistoja noin 12 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. 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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Laivasto 2024

Milj. euroa	Laivasto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2024	2 096,8	95,8	2 192,7
Lisäykset	375,9	-25,6	350,3
Vähennykset	-39,9	-	-39,9
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus	-	-3,2	-3,2
Siirrot erien välillä	15,2	-29,9	-14,7
Hankintameno 31.12.2024	**2 448,0**	**37,1**	**2 485,1**
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2024	-1 139,7	-	-1 139,7
Vähennykset	39,9	-	39,9
Tilikauden poistot	-164,6	-	-164,6
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2024	**-1 264,3**	-	**-1 264,3**
Kirjanpitoarvo 31.12.2024	**1 183,7**	**37,1**	**1 220,8**

Käyttöomaisuuden lisäykset laivastoon tilikauden 2024 aikana liittyivät pääosin joulukuussa toimitettuun A350-lentokoneeseen, vuokratun A350- ja vuokratun A321-lentokoneen ostoon, sekä Finnairin laajarunkokoneiden matkustamouudistukseen ja lentokoneiden huoltoinvestointeihin. Ennakoiden muutos liittyy pääosin joulukuussa toimitettuun A350-lentokoneeseen. Lentokonehankintojen valuuttasuojauksesta on kerrottu liitteissä 3.5 Rahoitusriskien hallinta ja 3.8 Johdannaiset.

Laivasto 2023

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

Muu käyttöomaisuus 2024

Milj. euroa	Lentokaluston korjaus-kiertoiset varaosat	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Aineettomat hyödykkeet	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2024	37,2	74,5	124,5	32,0	1,0	269,3
Lisäykset	4,0	-	8,9	0,3	1,9	15,1
Vähennykset	-1,6	-	-0,7	-10,2	-	-12,5
Siirrot erien välillä	0,0	-	0,8	-	-0,8	0,0
Hankintameno 31.12.2024	**39,6**	**74,5**	**133,5**	**22,1**	**2,2**	**271,9**
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2024	-24,1	-14,5	-59,3	-29,7	-	-127,5
Vähennykset	1,6	-	0,7	10,2	-	12,5
Tilikauden poistot	-3,3	-1,8	-10,1	-0,5	-	-15,7
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2024	**-25,8**	**-16,3**	**-68,7**	**-19,9**	**-**	**-130,7**
Kirjanpitoarvo 31.12.2024	**13,8**	**58,3**	**64,8**	**2,2**	**2,2**	**141,2**

Käyttöomaisuuteen sisältyvien korjauskiertoisten varaosien lisäksi Finnairin vaihto-omaisuuteen sisältyy kertakäyttöisiä lentokaluston varaosia 29,6 miljoonan euron arvosta (26,7).

Muu käyttöomaisuus 2023

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

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
• Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
• 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

A = Laadintaperiaatteet

Aktivoidut vieraan pääoman kulut

	Lentokalusto		Ennakot		Yhteensä	
Milj. euroa	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Kirjanpitoarvo 1.1.	7,8	8,3	7,4	4,5	15,3	12,8
Lisäykset	6,0	-	-2,0	2,9	4,0	2,9
Poistot	-0,5	-0,5	-	-	-0,5	-0,5
Kirjanpitoarvo 31.12.	**13,3**	**7,8**	**5,4**	**7,4**	**18,7**	**15,3**

Tilikaudella 2024 aktivoitiin aineellisiin hyödykkeisiin vieraan pääoman kuluja 4,0 miljoonaa euroa (2,9) liittyen Airbus A350 -investointiohjelmaan. Finnair käyttää korkokustannuksen aktivoinnissa efektiivistä korkokantaa, joka vastaa investoinnin rahoittamiseen käytetyn lainan kustannuksia. Vuonna 2024 korkokannan keskiarvo oli 5,4 % (5,1 %). Pääomaprosentin laskentaan sisällytetään käyttöomaisuuden hankinnan rahoittamiseen käytetyt yleiset lainat.

Myytäväksi luokitellut omaisuuserät ja velat

Finnairilla ei ollut tilikauden 2024 lopussa myytävissä oleviin omaisuuseriin luokiteltua käyttöomaisuutta.

Pantattu omaisuus ja muut aineellisiin hyödykkeisiin liittyvät rajoitukset

Finnairilla ei ole pantattua omaisuutta pankkilainojen vakuutena. Taseen käyttöomaisuudessa on kolme A350-lentokonetta, joiden hankinnan yhtiö on rahoittanut JOLCO-lainoilla ja kaksi A350-lentokonetta, joissa juridinen omistusoikeus siirtyy Finnairille, kun lainat on maksettu. Näistä järjestelyistä on kerrottu lisää liitetiedossa 3.3. Rahoitusvelat.

Investointisitoumukset

Investointisitoumukset tilikauden lopussa olivat yhteensä 162,6 miljoonaa euroa (313,7) ja luku sisältää lentokonetilaukset, muut lentokoneisiin liittyvät investoinnit sekä huoltositoumuksia. Sitoumuksista 22,6 miljoonaa euroa ajoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 140,0 miljoonaa euroa sitä seuraavan 1–5 vuoden ajalle. Investointisitoumusten summa vaihtelee lentokoneen tilaamisen ja toimittamisen välisenä aikana pääasiassa EUR/USD-valuuttakurssin ja lentokoneiden ostosopimuksiin sisältyvien eskalaatioehtojen takia. Yhtiön lopullinen vastuu määräytyy jokaisen lentokoneen kohdalla koneen toimitushetkellä.

2.2 Vuokrasopimukset

A Konserni vuokralleottajana

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

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

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

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

Finnair kirjaa taseeseen sopimuksen alkamisajankohtana sekä käyttöoikeushyödykkeen että vuokrasopimusvelan.

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

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

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

Koneiden huoltokustannukset voidaan jakaa kahteen pääryhmään:
1) kustannukset, jotka aiheutuvat lentokoneen käytöstä / vuokra-ajan pituudesta riippumatta, ja
2) kustannukset, jotka riippuvat lentokoneen käytöstä / vuokra-ajan pituudesta

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

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

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

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

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

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

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

Konserni vuokralleantajana

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

Aineellisia hyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset, joissa olennainen osa omistukselle ominaisista riskeistä ja eduista siirtyy vuokralleottajalle, luokitellaan rahoitusleasingsopimuksiksi. Finnair kirjaa rahoitusleasingsopimuksella olevat

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

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. A

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

Käyttöoikeusomaisuus sisältyy rahavirtaa tuottavaan yksikköön, joka on testattu arvonalentumisen varalta tilinpäätöspäivänä. Tästä on kerrottu lisää liitetiedossa 2.3. !

Käyttöoikeusomaisuus 2024

Milj. euroa	Lentokalusto	Rakennukset ja maa-alueet	Muu kalusto	Yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2024	775,0	114,8	25,6	915,3
Uudet sopimukset	2,1	8,2	3,6	13,9
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	16,4	13,7	0,1	30,2
Vähennykset	-29,4	-	-	-29,4
Tilikauden poistot	-127,9	-14,6	-6,8	-149,3
Arvonalentumiset	-	-0,7	-	-0,7
Kirjanpitoarvo 31.12.2024	**636,2**	**121,4**	**22,5**	**780,0**

Uudet vuokrasopimukset liittyvät pääasiassa uuteen Schengen-loungeen Helsinki-Vantaan lentoasemalla ja varamoottorin vuokrasopimukseen. Uudelleenarvostusten ja modifikaatioiden muutos johtuu ensisijaisesti yhden A330- ja yhden A321-lentokoneen sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman non-Schengen-puolen loungen vuokrasopimusten jatkosopimuksista. Vähennykset liittyvät Finnairin aiemmin vuokralla olleisiin A350- ja A321-lentokoneisiin, joiden vuokrasopimukset päätettiin koneiden oston yhteydessä.

Käyttöoikeusomaisuus 2023

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

Vuokrasopimusvelat

	Lentokalusto		Rakennukset ja maa-alueet		Muu kalusto	
Milj. euroa	2024	2023	2024	2023	2024	2023
alle vuoden	140,9	143,2	16,7	14,8	7,0	6,0
1–5 vuotta	409,3	464,8	63,8	51,5	16,7	20,5
yli 5 vuotta	276,2	332,3	73,7	81,9	-	-
Yhteensä	**826,4**	**940,3**	**154,2**	**148,2**	**23,7**	**26,6**

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 31:tä vuokralentokonetta, joiden vuokrakaudet päättyvät eri aikoina.

Rahoitusleasingsaamiset, konserni vuokranantajana

Milj. euroa	Rakennukset ja maa-alueet 2024	2023
alle 12 kk	0,3	0,3
13–24 kk	0,0	0,3
25–36 kk	0,0	0,0
37–48 kk	0,0	0,0
49–60 kk	0,0	0,0
yli 60 kk	0,1	0,1
Yhteensä	**0,5**	**0,8**

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

Vuokrasopimukset tuloslaskelmalla

Milj. euroa	2024	2023
Käyttöoikeusomaisuuden poistot	-149,3	-177,8
Vuokrasopimusvelkojen korkokulut	-60,0	-70,7
Korkotuotto alivuokrasopimuksista	0,0	0,0
Valuuttakurssien muutokset	-54,2	37,0
Vuokrasopimusvelan suojaustulos	19,5	-4,6
Lyhytaikaiset lentokonevuokrat miehistöineen	-28,2	-26,9
Lyhytaikaiset toimitilavuokrat	-2,7	-3,8
Muuttuvat ostoliikenteen ja rahtikapasiteetin vuokrat	-83,5	-80,3
Yhteensä	**-358,4**	**-327,1**

Liiketoiminnan kuluihin sisältyy kuluja taseen ulkopuolisista lyhytaikaisista vuokrasopimuksista ja kapasiteettiin perustuvista sopimuksista, jotka eivät ole konsernin kannalta merkittäviä tai eivät ole IFRS 16 -mukaisia vuokrasopimuksia. Lyhytaikaiset lentokonevuokrat miehistöineen ja muuttuvat ostoliikenteen ja rahtikapasiteetin vuokrat sisältyvät tuloslaskelmalla kapasiteettivuokrien erään ja lyhytaikaiset toimitilavuokrat sisältyvät kiinteistö-, IT- ja muihin kuluihin. Voitot myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyistä on kirjattu tuloslaskelmalla liiketoiminnan muihin tuottoihin. Vuokrasopimuksista johtuva tilikauden aikainen kassavirtavaikutus oli -342,6 miljoonaa euroa (-376,3).

A = Laadintaperiaatteet
! = Keskeiset tilinpäätösarviot

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Vuokriin liittyvät taseen ulkopuoliset vastuut, konserni vuokralleottajana

	Kiinteistöjen vuokrat		Muut vuokrat	
Milj. euroa	2024	2023	2024	2023
alle vuoden	2,5	2,6	1,9	0,9
1–5 vuotta	3,4	4,7	1,7	0,5
yli 5 vuotta	6,5	7,0	-	-
Yhteensä	**12,4**	**14,3**	**3,6**	**1,5**

Vuokriin liittyvät taseen ulkopuoliset vastuut sisältää lyhytaikaisia vuokrasopimuksia sekä muita vuokrasopimuksia, joiden kohdeomaisuuserä on arvoltaan vähäinen tai jotka eivät sisällä IFRS 16 -standardin mukaista vuokrasopimusta. Näistä sopimuksista ei siten ole kirjattu käyttöoikeusomaisuutta eikä vuokravelkaa. Merkittävin erä kiinteistöjen vuokrissa on koekäyttöpaikan käyttöoikeus, joka on jätetty vuokravelan ulkopuolelle siitä syystä, että koekäyttöpaikka ei ole yksinomaan Finnairin käytössä. Muut vuokrat sisältävät IT-laitteiden vuokria, jotka eivät ole olennaisia.

Operatiivisiin vuokrasopimuksiin liittyvät taseen ulkopuoliset saamiset, konserni vuokralleantajana

	Lentokalusto		Rakennukset ja maa-alueet	
Milj. euroa	2024	2023	2024	2023
alle 12 kk	22,6	23,5	2,3	2,3
13–24 kk	22,6	23,5	1,9	2,2
25–36 kk	11,6	23,5	1,9	1,9
37–48 kk	3,7	11,3	0,8	1,9
49–60 kk	0,5	3,4	-	0,8
yli 60 kk	-	0,4	-	-
Yhteensä	**60,9**	**85,6**	**6,9**	**9,1**

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

2.3 Poistot ja arvonalentumiset

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

Milj. euroa	2024	2023
Poistot aineettomista hyödykkeistä	0,5	1,0
Poistot omistetuista lentokoneista	164,6	139,5
Poistot käyttöoikeuslaivastosta	127,9	156,9
Poistot muista aineellisista hyödykkeistä	15,3	14,3
Poistot muista käyttöoikeusomaisuuksista	21,4	20,9
Poistot yhteensä	**329,5**	**332,6**
Arvonalentumiset	0,7	13,7
Arvonalentumiset yhteensä	**0,7**	**13,7**
Yhteensä	**330,3**	**346,2**
Poistot ja arvonalentumiset tuloslaskelmalla	**330,3**	**346,2**

Poistot ja arvonalentumiset sisältää sekä suunnitelman mukaiset poistot että kaudella kirjatut arvonalentumiset. Muutos omistettujen lentokoneiden ja käyttöoikeuslaivaston poistoissa johtuu pääosin edellisen tilikauden aikana ostetuista yhdeksästä lentokoneesta, jotka olivat aikaisemmin Finnairin vuokraamia.

Finnair kirjasi tilikauden 2024 aikana 0,7 miljoonan euron (13,7) suuruisen arvonalentumisen liittyen lentokenttäalueella sijaitsevan maa-alueen ja sillä olevan rakennuksen vuokrasopimuksiin. Alaskirjaus johtui vuokrakiinteistön matalasta käyttöasteesta. Finnairin vuokrasopimusveloissa raportoitu kyseiseen kiinteistöön liittyvä vuokrasopimusvelka katsauskauden lopussa oli 12,6 miljoonaa euroa.

Arvonalentumistestaus

A Arvonalentumistestaus
Finnair arvioi jokaisena tilinpäätöspäivänä, onko viitteitä siitä, että laivaston, jonkin muun käyttöomaisuuserän tai muiden pitkäaikaisten varojen arvo olisi alentunut. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Arvonalentuminen kirjataan, mikäli omaisuuserän kirjanpitoarvo ylittää omaisuuserästä kerrytettävissä olevan rahamäärän.

Kerrytettävissä oleva rahamäärä määritetään rahavirtaa tuottavalle yksikölle, ja arvonalentumistarvetta tarkastellaan rahavirtaa tuottavan yksikön tasolla. Finnair on verkostolentoyhtiö, jolla on vahvasti integroitu laivasto, ja se luokittelee laivastonsa (mukaan lukien käyttöomaisuuslaivastonsa) ja muut läheisesti toisiinsa liittyvät varat kuuluvaksi yhteen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Myös aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen pitoaika luokitellaan sisältyvän kyseiseen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Hyödykkeet, jotka on poistettu käytöstä tai joita pidetään ainoastaan myyntitarkoituksessa erotetaan rahavirtaa tuottavasta yksiköstä ja arvioidaan erikseen. A

A = Laadintaperiaatteet

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

! = Keskeiset tilinpäätösarviot
i = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet

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

Finnair ei vuoden 2024 konsernitilinpäätöksen laatimisen yhteydessä tekemässään arviossa ole tunnistanut viitteitä mahdollisesta kassavirtaa tuottavan yksikön arvonalentumisesta. Finnairin johto on viitteiden arvioinnin lisäksi laatinut yhtiön sisäisen prosessin mukaisen vuosittaisen arvonalennustestauksen, joka ei osoittanut tarvetta arvonalentumiselle. Vaikka arvonalentumistestauksessa käytetty EBITDA-marginaalin muutosherkkyys laski -1,6 prosenttiyksikköön viime vuoden -2,7 prosenttiyksiköstä, kuitenkaan minkään yksittäisen keskeisen oletuksen kohtuullinen mahdollinen muutos ei johtaisi arvonalentumiskirjauksen tekemiseen.

3 Pääomarakenne ja rahoituskulut

3.1 Rahoitustuotot ja -kulut

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

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

Milj. euroa	2024	2023
Korkotuotot vuokrasopimuksista	0,0	0,0
Tuotot tulosvaikutteisesti kirjattavista sijoitusinstrumenteista	36,8	38,0
Korkotuotot jaksotettuun hankintamenoon arvostettavista rahoitusvaroista	6,4	14,7
Muut korkotuotot	0,0	0,0
Muut rahoitustuotot	1,6	3,4
Osinkotuotot	0,0	0,0
Rahoitustuotot yhteensä	**44,9**	**56,2**
Korkokulut vuokrasopimuksista	-60,0	-70,7
Muut rahoituskulut	-10,3	-25,4
Korkokulut jaksotettuun hankintamenoon arvostettavista veloista	-36,9	-46,0
Koronvaihtosopimukset käyvän arvon suojaukset	6,3	-
Suojatusta korkoriskistä johtuva käypää arvoa koskeva oikaisu joukkovelkakirjan kirjanpitoarvoon	-6,3	-
Rahoituskulut yhteensä	**-107,2**	**-142,2**
Kurssivoitot ja tappiot	-5,8	13,7
Rahoituskulut, netto	**-68,1**	**-72,3**

Konsernin suojauslaskennan tehokkuustestauksessa todettiin, että sekä rahavirran että käyvän arvon suojaus on tehokasta. Näin ollen rahoituseriin ei sisälly tehottomuutta vuoden 2024 tilinpäätöshetkellä eikä myöskään vertailuvuonna 2023. Rahoitustuottoihin ja -kuluihin sisältyy käyvän arvon suojausinstrumenteistä ja suojattavasta riskistä johtuvista suojauskohteista yhtäläinen määrä voittoja ja tappioita.

Vuoden 2024 rahoituskuluihin kirjatut kurssivoitot ja tappiot koostuvat 25.1 miljoonan euron realisoituneista nettokurssivoitosta ja 30.9 miljoonan euron realisoitumattoimista nettokurssitappiosta, jotka johtuivat pääasiassa Yhdysvaltain dollarin vahvistumisesta euroon nähden. Tilikaudella 2024 on aktivoitu A350-investointiohjelmaan liittyen yhteensä 4,0 miljoonaa euroa korkokuluja (3,0). Korkojen aktivoinnista on kerrottu liitetiedossa 2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus.

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

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

A = Laadintaperiaatteet

3.2 Rahoitusvarat

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

Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat sisältävät varat kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastot. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät varat on hankittu pääasiallisesti voiton saamiseksi lyhyen aikavälin markkinahintojen muutoksista. Kaikki ne johdannaiset, jotka eivät täytä suojauslaskennan soveltamisen edellytyksiä, luokitellaan kaupankäyntitarkoituksessa pidettäviksi ja arvostetaan jokaisessa tilinpäätöksessä käypään arvoon. Käyvän arvon muutoksista johtuvat sekä realisoitumattomat että realisoituneet voitot ja tappiot kirjataan sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät, sekä 12 kuukauden sisällä erääntyvät rahoitusvarat sisältyvät lyhytaikaisiin varoihin.

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

Rahoitusvaroina olevat velkakirjasijoitukset kuten yritystodistukset ja talletukset arvostetaan jaksotettuun hankintamenoon, mutta vain silloin kun liiketoimintamallin tavoitteena on pitää nämä sijoitukset ja kerätä kaikki sopimukseen perustuvat rahavirrat ja kun instrumentin sopimukseen perustuvat rahavirrat koostuvat yksinomaan pääoman ja koron maksusta. Jaksotettuun hankintamenoon arvostettavat rahoitusvarat sisältävät myyntisaamisia ja lentokonevuokrien takuutalletuksia. Lyhytaikaisten myyntisaamisten ja muiden saamisten luonteesta johtuen niiden kirjanpitoarvon oletetaan olevan sama kuin käypä arvo.

Rahoitusvarojen taseesta pois kirjaaminen tapahtuu silloin, kun konserni on menettänyt sopimusperusteisen oikeuden rahavirtoihin tai kun se on siirtänyt merkittäviltä osin riskit ja tuotot konsernin ulkopuolelle.

Rahoitusvarojen arvonalentuminen
Konsernin luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu myyntisaamisten koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin IFRS 9 -standardin mukaisesti. Finnair on päättänyt soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamisiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Näin ollen luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakoiva, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisessa ikääntymisluokassa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti. Myyntisaamisten odotetuista luottotappiosta on kerrottu liitetiedossa 1.2.3. Myyntiin liittyvät saamiset.

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

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

3.2.1 Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat

Milj. euroa	2024	2023
Yritys- ja sijoitustodistukset ja joukkovelkakirjalainat	73,2	53,4
Lyhyen koron rahastot	589,5	723,4
Noteeraamattomat osakkeet	2,2	-
Yhteensä	**664,9**	**776,8**
Vastapuolien luottoluokittelu		
Parempi kuin A		
A	19,8	-
BBB	29,6	21,7
BB	4,9	3,9
Luottoluokittelemattomat	610,6	751,2
Yhteensä	**664,9**	**776,8**

Tilinpäätöshetkellä sijoitukset luottoluokittelemattomiin instrumentteihin sisälsivät pääosin sijoitukset rahamarkkinarahastoihin (EUR 589.5 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	2024	2023
Käteinen raha ja pankkitalletukset	219,1	145,1
Yhteensä	**219,1**	**145,1**

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

3.3 Rahoitusvelat

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

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

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

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Pitkäaikaiset velat

Milj. euroa	2024	2023
Lainat rahoituslaitoksilta, pitkäaikaiset	-	199,8
JOLCO-lainat ja muut lainat	232,9	209,2
Joukkovelkakirjalainat	502,5	381,3
Vuokrasopimusvelat	839,7	951,0
Korolliset velat yhteensä	**1 575,1**	**1 741,3**
Korottomat velat	**7,5**	**6,9**
Yhteensä	**1 582,6**	**1 748,1**

Konsernin korolliset velat laskivat tilikauden 2024 aikana. Merkittävimmät korollisiin velkoihin vaikuttavat rahoitusjärjestelyt vuoden 2024 aikana olivat 500 miljoonan euron joukkovelkakirjan liikkeeseenlasku, vientiluottotakaus yhdelle A350-lentokoneelle, TyEL-takaisinlainan takaisinmaksu kokonaisuudessaan ja vuokrattujen lentokoneiden ostot. Korottomat pitkäaikaiset velat sisältävät pääosin vuokra- ja huoltovarauksia liittyen lentokoneisiin, jotka on vuokrattu muille lentoyhtiöille.

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

Lyhytaikaiset korolliset velat

Milj. euroa	2024	2023
Lainat rahoituslaitoksilta, lyhytaikainen	-	80,0
JOLCO-lainat ja muut lainat	125,4	40,4
Vuokrasopimusvelat	164,6	164,0
Yhteensä	**290,1**	**284,3**

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

	Käypä arvo		Kirjanpitoarvo	
Korolliset velat, miljoonaa euroa	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**
Vuokrasopimusvelat	1004,4	1115,0	1004,4	1115,0
Lainat rahoituslaitoksilta	-	272,1	-	279,7
Joukkovelkakirjalainat	511,0	371,9	502,5	381,3
JOLCO-lainat ja muut	353,4	231,9	358,3	249,5
Yhteensä	**1 868,8**	**1 990,9**	**1 865,2**	**2 025,6**

Velkojen käyvät arvot (poislukien vuokrasopimusvelat) on laskettu diskonttaamalla velkojen tulevat kassavirrat käyttämällä tilinpäätöspäivän markkinakorkoa ja yrityksen luottoriskipreemiota. Joukkovelkakirjalainojen käypä arvo on laskettu käyttämällä tilinpäätöspäivän noteerattua hintaa (102,2).

	Lyhytaikaiset lainat	Pitkäaikaiset lainat	Lyhytaikaiset vuokra-sopimusvelat	Pitkäaikaiset vuokra-sopimusvelat	Yhteensä
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 1.1.2024	**120,3**	**790,2**	**164,0**	**951,0**	**2025,6**
Takaisinmaksut	-121,4	-584,3	-170,3	-	-875,9
Hankinnat	-	495,7	1,8	42,7	540,1
Luovutukset	-	-	-	-38,5	-38,5
Valuuttakurssioikaisut	-	16,9	9,1	44,6	70,6
Siirto lyhytaikaisiin velkoihin	126,4	-126,4	160,0	-160,0	0,0
Muut muutokset, joihin ei liity maksua	0,0	143,3	-	-	143,3
Rahoitukseen liittyvät bruttovelat, 31.12.2024	**125,4**	**735,4**	**164,6**	**839,7**	**1865,2**

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

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2024 milj. euroa	2025	2026	2027	2028	2029	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset	22,5	11,2	-	-	-	-	33,7
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	103,0	45,5	22,2	22,4	22,5	112,2	327,9
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	-	-	-	-	500,0	-	500,0
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	124,6	105,6	96,5	73,8	73,7	276,3	750,5
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	40,0	39,5	41,5	38,9	20,4	73,7	253,9
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	**290,1**	**201,8**	**160,3**	**135,1**	**616,6**	**462,1**	**1 866,0**
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	777,0	94,0	-	-	20,1	-	891,1
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-797,7	-101,3	-	-1,9	-29,3	-	-930,2
Hyödykejohdannaiset	33,7	1,5	-	-	-	-	35,2
Ostovelat ja muut velat	240,4	-	-	-	-	-	240,4
Sopimuksiin perustuvat korkomaksut	92,1	75,3	64,1	56,1	49,5	75,6	412,6
Yhteensä	**635,6**	**271,3**	**224,3**	**189,3**	**657,0**	**537,7**	**2 517,1**

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

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

Konsernin vaihtuvakorkoiset lainat ja leasingsopimukset on sidottu 3 kuukauden viitekorkoihin. Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä joukkovelkakirjalainasta tehtyä 3,8 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2024 ja erääntyy vuonna 2029. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,2 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025. Näin ollen, korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

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

Korolliset velat jakaantuvat valuutoittain seuraavasti:

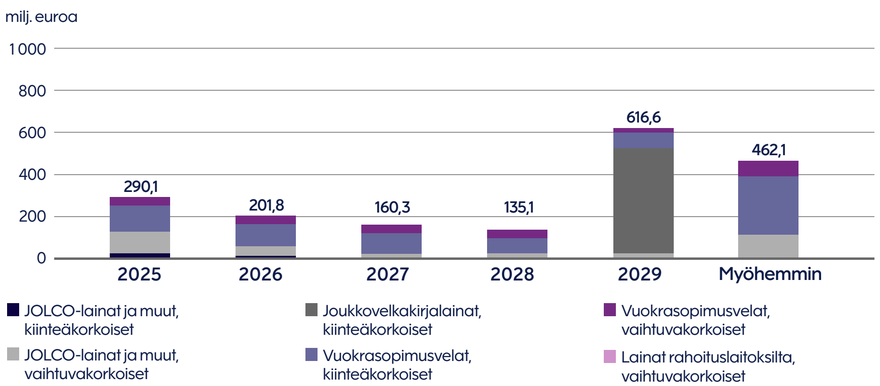
Milj. euroa	2024	2023
EUR	822,5	841,2
USD	1 008,9	1 149,2
JPY	33,7	35,1
HKD	0,1	0,1
	1 865,2	**2 025,6**

Korollisten velkojen efektiivisten korkokantojen painotettu keskiarvo oli 4,9 % (5,0 %).

Korollisten velkojen koronmääräytymisjakso

	2024	2023
Enintään 6 kuukautta	39,7 %	22,2 %
6–12 kuukautta	1,7 %	0,1 %
1–5 vuotta	21,9 %	43,9 %
Yli 5 vuotta	36,7 %	33,8 %
Yhteensä	**100,0 %**	**100,0 %**

Rahoitusvelkojen erääntymisajat



Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

3.4 Vastuusitoumukset

Milj. euroa	2024	2023
Vakuudet samaan konserniin kuuluvien yritysten puolesta, takaukset	58,2	51,5
Yhteensä	**58,2**	**51,5**

3.5 Rahoitusriskien hallinta

Rahoitusriskien hallinnan periaatteet

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

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

Valuutta-, korko- ja 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 noin 63 prosenttia Finnairin polttoaineen ostosopimuksista pohjautuu kyseiseen hintaindeksiin.

Finnair noudattaa lentopetrolisuojauksissaan aikahajauttamisen periaatetta. Finnair päivitti rahoituspolitiikkaansa joulukuussa 2023, ja suojaushorisontti pidennettiin 12 kuukaudesta 18 kuukauteen. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on noin 70 prosentin ja 95 prosentin välillä tavoitetason ollessa 80 prosenttia ensimmäisen vuosineljänneksen osalta. Ensimmäisen vuosineljänneksen jälkeen suojausaste laskee jokaisella vuosineljänneksellä. Suojauksien jaksottamisella periodikohtainen petrolikulu ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa petrolikulu nousee hitaammin.

Polttoainesuojaukset käsitellään kirjanpidossa rahavirran suojauksena IFRS 9 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. Vuoden 2024 aikana Finnair on suojannut polttoaineriskin kokonaan erottamatta sen riskikomponentteja, kuten raakaöljyn hintariski. Finnair on kuitenkin suojannut tiettyjä polttoainekulutuksen kerroksia alla kuvatun mukaisesti.

Suojatessaan polttoainehinnan riskiä, Finnair määrittää polttoainekulutuksen suojatuiksi eriksi kerroksittain. Kerroksilla tarkoitetaan eri vertailuhintojen mukaan laskettua polttoainekulutusta. Ensimmäinen kerros sisältää Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettuja polttoaineostoja, ja muut kerrokset sisältävät muiden indeksien mukaan (etenkin Cargoes FOB Singapore) laskettuja polttoainekuluja. Kaikkien polttoainejohdannaisten kohde-etuutena käytetään Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksiä, ja nämä määritellään korrelaatiosuojiksi, kun suojaudutaan eri indeksien mukaan määräytyvien polttoaineostojen hinnanheilahtelulta. Näin ollen tämä voi aiheuttaa suojauksen tehottomuutta, jos Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin ja alla olevan polttoainekulutuksen vertailuhinnan välinen korrelaatio ei riitä suojausinstrumentin ja suojauskohteen käypien arvojen muutosten kumoutumiseen. Ylisuojauksen tai riittämättömän korrelaation aiheuttama tehottomuus kirjataan Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset-erään.

Päästöoikeuksien hintariski

Päästöoikeuksien hintariski tarkoittaa sitä kassavirran ja tuloksen epävarmuutta, joka aiheutuu päästöoikeuksien (EU-ETS ja UK-ETS) hintavaihtelusta. Tilinpäätöshetkellä kaikki 2024 kalenterivuoden päästöihin tarvittavat päästöoikeudet oli hankittu, ja Finnair oli suojannut 58 % vuoden 2025 ennustetusta päästöoikeustarpeesta käyttämällä päästöoikeustermiinejä. Finnair on tehnyt päästöoikeustermiinejä suojautuakseen päästöoikeushintojen muutoksia vastaan. Päästöoikeustermiinejä ei luokitella IFRS 9:n alaisiksi rahoitusinstrumenteiksi. Näiden päästöoikeustermiinien yhteenlaskettu arvo on noin 45 miljoonaa euroa.

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta	Suojattu hinta $/tonni	Nimellismäärä (tonnit)	Erääntymisaika	
			Vuoden aikana	1–2 vuotta
31.12.2024				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	785,2	776 284	660 284	116 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	801,6	52 716	52 716	-
31.12.2023				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	892,1	655 264	626 264	29 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	918,3	21 736	21 736	-

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 758.35 Yhdysvaltain dollaria tonnilta NWE-kulutuksen puolelta ja 779.54 dollaria SING-kulutuksen puolelta. Suojauslaskennan ulkopuoliset optiot eivät ole mukana kummassakaan laskelmassa.

Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 77 prosenttia ennustetuista polttoaineostoistaan vuoden 2024 ensimmäiseltä kuudelta kuukaudelta ja 46 prosenttia toiselta vuosipuoliskolta. Tilikaudella 2024 lentotoiminnan polttoaineiden osuus suhteessa konsernin liikevaihtoon oli noin 34 prosenttia. Tilinpäätöshetkellä ennuste vuodelle 2025 on noin 37 prosenttia. Tilinpäätöshetkellä lentopetrolin markkinahinnan 10 prosentin nousu lisää – ilman suojaustoimintaa reittiliikenteen ennustetuilla lentomäärillä laskettua – vuosittaista petrolikulua arviolta 76 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – petrolin 10 prosentin nousu alentaa toiminnallista liikevoittoa noin 37 miljoonaa euroa.

Valuuttariski

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

Finnair-konsernin valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja myynneistä, lentokoneiden huoltomaksuista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Konsernin liikevaihdosta noin 59 prosenttia kertyy euroina.Tärkeimmät muut ulkomaiset liikevaihtovaluutat ovat Yhdysvaltain dollari (10 prosenttia liikevaihdosta), Japanin jeni (5 prosenttia) ja Englannin punta (4 prosenttia). Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin 41 prosenttia. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on noin 35 prosenttia kaikista operatiivisista kuluista. Merkittävin dollarikulueriä on polttoainekulut. Suurimmat investoinnit, lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta, tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa.

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

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Kassavirtapositio muodostuu pääasiassa dollarimääräisistä kuluista ja useissa eri valuutoissa tapahtuvista myyntituloista. Ennustetut polttoaineostot, lentokaluston huoltokulut ja liikennöimismaksut muodostavat samankaltaisten suojauskohteiden ryhmän, joka suojataan samalla suojausinstrumentilla. Kassavirran suojaamisen tarkoitus on vähentää kurssivaihteluiden aiheuttamaa volatiliteettia kassavirrassa ja operatiivisessa tuloksessa. Tämä toteutetaan suojaamalla porrastetusti kahta suurinta valuuttaa sekä hyödyntämällä monien valuuttojen portfolion hajautushyötyä. Suojaussopimukset ajoitetaan erääntymään samaan ajankohtaan operatiivisten kulujen rahavirtojen toteutumisen kanssa. Suojauslimiitit on asetettu vain kahdelle suurimmalle valuuttariskilähteelle, eli Japanin jenille (JPY) ja Yhdysvaltain dollarin korille (USD-kori, joka sisältää Yhdysvaltain ja Hong Kongin dollarit). Finnair päivitti rahoituspolitiikkaansa joulukuussa 2023, ja sekä Japanin jenin että Yhdysvaltain dollarin korin suojaushorisonttia pidennettiin 12 kuukaudesta 18 kuukauteen. Suojaushorisontti on jaettu kuuteen kolmen kuukauden periodiin. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on noin 70 prosentin ja 95 prosentin välillä tavoitetason ollessa 80 prosenttia ensimmäisen vuosineljänneksen osalta. Ensimmäisen vuosineljänneksen jälkeen suojausaste laskee jokaisella vuosineljänneksellä.

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

Tasepositio muodostuu valuuttamääräisistä rahoitusvaroista ja -veloista sekä muista valuuttamääräisistä tase-eristä kuten varaukset, myyntisaamiset, ostovelat, vuokravelat ja myytävänä olevista omaisuuseristä. Taseposition maksimisuojausaste on 100 prosenttia ja minimisuojausaste on 0 prosenttia.

Ennustettujen liiketoiminnan nettokassavirtojen osalta, Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 58 prosenttia USD-korista ja 56 prosenttia Japanin jenistä seuraavalle 12 kuukaudelle. Tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 12 kuukauden liiketulokseen noin 70 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti noin 15 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää liiketulosta noin 30 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen huonontaaliike tulosta noin 6 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 92 prosenttia ja jenin osalta 78 prosenttia. Taseposition osalta tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti tulokseen 101 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 4 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta 9 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin vahvistuminen huonontaa tulosta noin 0,9 miljoonaa euroa.

		Erääntymisaika		
Nimellismäärän ajoitus milj. euroa 31.12.2024	**Nimellismäärä (brutto)**	**Vuoden aikana**	**1–2 vuotta**	**2–5 vuotta**
USD	1 156,5	829,3	228,9	98,4
JPY	136,7	131,7	5,1	0,0

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan.

Tuloksen valuuttariski milj. euroa 31.12.2024	**JPY**	**USD-kori**
Ennustetut liiketoiminnan nettokassavirrat, 12kk	168,2	-718,4
Liiketoiminnan nettokassavirtojen suojat, 12kk	-102,3	430,3
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	158,68	1,09
Liiketoiminnan rahavirtojen valuuttariskit suojauksen jälkeen, 12kk	**66,0**	**-288,1**

Erittäin todennäkoisia ennustettuja myyntejä ja ostoja suojaavien instrumenttien suojattu keskikurssi lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan suojaava, eli ostettu, instrumentti optioiden kaulusrakenteesta. Kyseisellä menetelmällä laskettu suojattu hinta edustaa siis konsernin kannalta huonointa toteumaa. Paras mahdollinen suojattu kurssi, joka lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan optioiden kaulusrakenteen myyty instrumentti, on 1,10 Yhdysvaltain dollarin puolelta ja 159,69 Japanin jenin puolelta.

Taseen valuuttariski milj. euroa 31.12.2024	**JPY**	**USD**
Nettotasepositio	-39,7	-676,7
Nettotaseposition suojat	30,9	589,8
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	162,07	1,07
Taseposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	**-8,8**	**-86,8**

Investointiposition valuuttariski milj. euroa 31.12.2024	**USD**
Nettoinvestointipositio	-147,1
Nettoinvestointiposition suojat	75,4
Suojausinstrumenttien painotettu keskikurssi suhteessa euroon	1,09
Investointiposition valuuttariskit suojauksen jälkeen	**-71,7**

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

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

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

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Korkoriski

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

Finnair-konsernissa korkoriskin mittarina käytetään korkosidonnaisuusaikaa. Korkosidonnaisuusajan muokkaamiseksi käytetään tarvittaessa korkojohdannaisia. Rahoituspolitiikan mukaisesti sijoitussalkun korkosidonnaisuusajan mandaatti on 0–12 kuukautta ja korollisten velkojen 36–72 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä sijoitussalkun korkosidonnaisuusaika oli noin 4 kuukautta ja korollisten velkojen ja korollisten velkojen noin 56 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä korkojen yhden prosenttiyksikön nousu lisää vuotuista sijoitussalkun korkotuottoa noin 6,0 miljoonaa euroa ja lainasalkun korkokulua noin 4,7 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetken tilanne kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta.

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

		Erääntymisaika		
Nimellismäärän ajoitus milj. euroa 31.12.2024	Nimellismäärä (brutto)	Vuoden aikana	1–2 vuotta	2–5 vuotta
Koronvaihtosopimukset	592,0	103,7	139,9	348,4

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.

Finnair toteutti useita rahoitustoimia taseen vahvistamiseksi ja maksuvalmiuden ylläpitämiseksi vuoden 2024 aikana. Toisen vuosineljänneksen aikana Finnair allekirjoitti sitovan, 200 miljoonan euron suuruisen, vakuudellisen luottolimiitin ja laski liikkeelle uuden 500 miljoonan euron suuruisen vakuudettoman joukkovelkakirjalainan, joka erääntyy toukokuussa 2029. Toukokuussa 2025 erääntyvä joukkovelkakirjalaina ja TyEL-takaisinlaina ovat maksettu takaisin kokonaisuudessaan vuoden 2024 aikana.

Konsernin likvidit kassavarat olivat tilikauden 2024 päättyessä 844,0 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä Finnairin 200 miljoonan euron luottolimiitti oli käyttämättömänä. Luottolimiitissä on taloudellisena lainakovenanttina nettovelan suhde käyttökatteeseen, jonka taso on 3,75 tai sen alle. Tilinpäätöshetkellä nettovelan suhde käyttökatteeseen oli 2,0. Lisäksi Finnairilla on kotimainen yritystodistusohjelma määrältään 200 miljoonaa euroa, joka ei ollut käytössä tilinpäätöshetkellä.

Pääomarakenteen hallinta

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

S&P Global Ratings on myöntänyt Finnair Oyj:lle pitkäaikaisen luottoluokituksen tasolla BB+, ja sen näkymä on vakaa. Julkinen luottoluokitus mahdollistaa laajempien velkapääomamarkkinoiden käytön ja lisää rahoitustransaktioiden toteutusvarmuutta.

Konsernin pääomarakenteen kehitystä seurataan jatkuvasti oikaistulla nettovelkaantumisasteella (adjusted gearing) ja nettovelan suhteella käyttökatteeseen (net debt to EBITDA). Oikaistua nettovelkaantumisastetta laskettaessa oikaistu korollinen nettovelka on jaettu oman pääoman määrällä. Konsernin oikaistu nettovelkaantumisaste oli vuoden 2024 lopussa 154,8 prosenttia (192,8). Nettovelan suhde käyttökatteeseen oli 2,0 (2,2).

Käyvän arvon rahaston herkkyysanalyysi

Mikäli Jet fuel CIF NWE -hinta olisi ollut 10 prosenttia korkeampi, olisi rahaston saldo ollut 39,1 miljoonaa euroa (27,9) suurempi. Vastaavasti taas 10 prosenttia alempi Jet fuel CIF NWE -hinta olisi pienentänyt rahastoa 43,2 miljoonaa euroa (35,3). Yhdysvaltain dollarin osalta 10 prosenttia heikompi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 38,7 miljoonaa euroa (35,9) ja 10 prosenttia vahvempi dollari olisi vaikuttanut positiivisesti 41,8 miljoonaa euroa (33,3). Japanin jenin osalta 10 prosenttia vahvempi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 9,5 miljoonaa euroa (6,5) ja 10 prosenttia heikompi JPY olisi vaikuttanut positiivisesti 9,8 miljoonaa euroa (6,8). Korkojen muutoksella ei ole olennaista vaikutusta oman pääoman käyvän arvon rahastoon. Oheisissa herkkyysluvuissa ei ole otettu huomioon laskennallisen verovelan (verosaamisen) muutosta.

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
• Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
• 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu

Milj. euroa	Suojaus-laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikuttei-sesti kirjattavat	Jaksotettuun hankintamenoon arvostettavat	Kirjanpitoarvo
31.12.2024				
Rahoitusvarat				
Saamiset	-	-	59,6	59,6
Muut rahoitusvarat	-	664,9	-	664,9
Myyntisaamiset ja muut saamiset	-	-	250,5	250,5
Johdannaiset	55,3	11,2	-	66,5
Rahavarat	-	-	219,1	219,1
Kirjanpitoarvo yhteensä	**55,3**	**676,1**	**529,2**	**1 260,7**
Käypä arvo yhteensä	**55,3**	**676,1**	**529,2**	**1 260,7**
Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat	-	-	860,8	860,8
Leasingvelat	-	-	1 004,4	1 004,4
Johdannaiset	62,6	0,0	-	62,6
Ostovelat ja muut velat	-	-	240,4	240,4
Kirjanpitoarvo yhteensä	**62,6**	**0,0**	**2 105,7**	**2 168,3**
Käypä arvo yhteensä	**62,6**	**0,0**	**1 868,8**	**1 931,4**

Milj. euroa	Suojaus-laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikuttei-sesti kirjattavat	Jaksotettuun hankintamenoon arvostettavat	Kirjanpitoarvo
31.12.2023				
Rahoitusvarat				
Saamiset	-	-	2,6	2,6
Muut rahoitusvarat	-	776,8	-	776,8
Myyntisaamiset ja muut saamiset	-	-	289,0	289,0
Johdannaiset	10,0	1,8	-	11,8
Rahavarat	-	-	145,1	145,1
Kirjanpitoarvo yhteensä	**10,0**	**778,6**	**436,7**	**1 225,3**
Käypä arvo yhteensä	**10,0**	**778,6**	**436,7**	**1 225,3**
Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat	-	-	910,6	910,6
Leasingvelat	-	-	1 115,0	1 115,0
Johdannaiset	34,4	8,9	-	43,4
Ostovelat ja muut velat	-	-	274,1	274,1
Kirjanpitoarvo yhteensä	**34,4**	**8,9**	**2 299,7**	**2 343,0**
Käypä arvo yhteensä	**34,4**	**8,9**	**1 990,9**	**2 034,2**

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

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

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa

Milj. euroa	2024	Taso 1	Taso 2
Varat			
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	664,9	589,5	75,4
Johdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	37,0	-	37,0
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	26,4	-	26,4
Valuuttajohdannaiset	23,2	-	23,2
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	1,8	-	1,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	20,7	-	20,7
Hyödykejohdannaiset	6,4	-	6,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	6,4	-	6,4
Yhteensä	**731,5**	**589,5**	**141,9**
Velat			
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvelat			
Johdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	20,1	-	20,1
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	20,1	-	20,1
Valuuttajohdannaiset	1,0	-	1,0
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,9	-	0,9
Hyödykejohdannaiset	41,6	-	41,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	41,6	-	41,6
Yhteensä	**62,6**	-	**62,6**

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

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

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

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

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

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

A = Laadintaperiaatteet

3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus

Milj. euroa	2024	2023
Johdannaisvarat bruttomäärä	66,5	11,8
Taseessa esitetty rahoitusvarojen määrä	**66,5**	**11,8**
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	-49,7	-11,8
Johdannaisvarat netto	**16,9**	**0,0**

Milj. euroa	2024	2023
Johdannaisvelat bruttomäärä	-62,6	-43,4
Taseessa esitetetyt rahoitusvelkojen määrä	**-62,6**	**-43,4**
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	49,7	11,8
Johdannaisvelat netto	**-13,0**	**-31,5**

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

3.8 Johdannaiset

A Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta

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

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

Johdannaissopimukset kirjataan tekohetkellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenoon (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuosikatsauksessa. Johdannaisten käyvät arvot perustuvat arvoihin, joilla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden ja toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä. Johdannaisten käyvät arvot määritetään seuraavasti:

Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatiliteetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen Black-Scholes-optiohinnoittelumallia. Koronvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Koron - ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

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

Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaissopimuksen käyttötarkoituksen määräämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti suojatun riskin luonteen kanssa. Johdannaissopimukset määritellään syntymishetkellään tulevien kassavirtojen suojauksiksi, taseeseen merkittyjen varojen ja velkojen suojauksiksi, sitovien ostosopimusten suojauksiksi (rahavirtasuojaus tai käyvän arvon suojaus) tai johdannaisiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (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 eräänty 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

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
• Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
• 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

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 suojausastetta suojauskohteille.

Finnair käyttää termiinejä ja optioita suojautuessaan valuuttamääräisten kassavirtojen aiheuttamat riskit. Valuuttamääräisten kassavirtojen suojat käsitellään kirjanpidossa IFRS 9 -standardin mukaisesti rahavirtasuojauksina. Ennakoitujen rahavirtojen suojaamiseksi tehtyjen johdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon rahavirran suojauksiksi määriteltyjen johdannaisten osalta, jotka täyttävät IFRS-suojauslaskennan soveltamisedellytykset. Suojauslaskennan ulkopuolisten termiinien ja optioiden käyvän arvon muutokset kirjataan tuloslaskelman johdannaisten käyvän arvon muutokset – erään. Suojausrahastoon kirjattu käyvän arvon muutos siirretään tulosvaikutteisiksi sillä kaudella, kun suojattu tapahtuma vaikuttaa voittoon tai tappioon. Korkopisteet otetaan mukaan suojausinstrumentissa sekä suojaussuhteessa. Seuraavat tekijät voivat aiheuttaa tehottomuutta: erot suojausinstrumentin ja suojauskohteen nimellismäärän ajoituksessa, merkittävät muutokset suojaussuhteen liittyvien sopimuspuolten luottoriskissä sekä muutokset suojauskohteen kokonaismäärässä, jotka voivat aiheuttaa ylisuojausta, esimerkiksi jos perusteena oleva kassavirtaennuste ei ole riittävästi tarkka. Koska konsernissa ei suojata 100% 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. 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. !

	2024				2023			
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	490,8	19,5	-0,7	18,8	389,7	2,0	-5,5	-3,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	41,7	1,2	-	1,2	53,3	0,0	-	0,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	37,8	-	-0,2	-0,2	48,9	-	-0,6	-0,6
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	75,4	1,8	0,0	1,8	158,9	0,1	-1,5	-1,4
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	**645,7**	**22,6**	**-0,9**	**21,6**	**650,7**	**2,1**	**-7,6**	**-5,5**
Taseen suojaus, termiinit	305,6	0,7	0,0	0,6	321,8	0,2	-0,1	0,2
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	**305,6**	**0,7**	**0,0**	**0,6**	**321,8**	**0,2**	**-0,1**	**0,2**
Valuuttajohdannaiset yhteensä	**951,3**	**23,2**	**-1,0**	**22,3**	**972,6**	**2,3**	**-7,6**	**-5,3**
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	598 000	1,0	-26,6	-25,6	422 000	5,3	-14,9	-9,6
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	231 000	5,4	-	5,4	255 000	2,6	-	2,6
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	231 000	-	-14,9	-14,9	255 000	-	-12,0	-12,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	**-**	**6,4**	**-41,6**	**-35,2**	**-**	**7,9**	**-26,8**	**-18,9**
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	-	-	-	-	187 000	1,6	-	1,6
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**1,6**	**-**	**1,6**
Hyödykejohdannaiset yhteensä	**-**	**6,4**	**-41,6**	**-35,2**	**-**	**9,5**	**-26,8**	**-17,4**
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	250,0	26,4	-20,1	6,3	310,4	-	-8,9	-8,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	**250,0**	**26,4**	**-20,1**	**6,3**	**310,4**	**-**	**-8,9**	**-8,9**
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	342,0	10,5	-	10,5	310,4	-	-8,9	-8,9
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	**342,0**	**10,5**	**0,0**	**10,5**	**310,4**	**-**	**-8,9**	**-8,9**
Korkojohdannaiset yhteensä	**592,0**	**37,0**	**-20,1**	**16,8**	**310,4**	**-**	**-8,9**	**-8,9**
Johdannaiset yhteensä	**-**	**66,5**	**-62,6**	**3,9**	**-**	**11,8**	**-43,3**	**-31,5**

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2024 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset - erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaissopimuksiin perustuvat velat - erässä). Finnair on kuitenkin vuoden 2024 aikana palannut normaaleihin suojausoperaatiohin.

A = Laadintaperiaatteet
! = Keskeiset tilinpäätösarviot

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
• Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
• 3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

A = Laadintaperiaatteet

Suojauskohteet suojaussuhteissa

	Suojauskohteiden kirjanpitoarvo		Suojauskohteiden kirjanpitoarvoon sisältyvät kertyneet käyvän arvon oikaisut		Suojaus-kohde sisältävä taseen erä	Tehottomuuden testauksessa käytetty suojauskohteen käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta	Tehottomuuden testauksessa käytetty suojaus-instrumentin käyvän arvon muutos, edelliset 12 kuukautta
31.12.2024	Varat	Velat	Varat	Velat			
Rahavirtasuojaukset							
Polttoaineen hintariski							
- Ennustetut polttoaineostot	-	-	-	-		76,9	6,3
Valuuttariski							
- Ennustetut myynnit ja ostot, USD	-	-	-	-		-61,8	8,8
- Ennustetut myynnit ja ostot, JPY	-	-	-	-		-8,3	4,4
Käyvän arvon suojaukset							
Valuuttariski							
- Lentokoneiden hankinnat	-2,6		-2,6		Pitkäaikaset varat	-18,4	7,2
Korkoriski							
- Kiinteäkorkoiset lainat		256,3		6,3	Korolliset varat	6,3	-6,3

Johdannaisvastapuolien luottoluokittelu

Milj. euroa	2024	2023
Parempi kuin A	11,4	-3,9
A	4,9	-20,9
BBB	-12,4	-6,7
Yhteensä	**3,9**	**-31,5**

Tulosvaikutteisesti realisoituneet johdannaiset

Milj. euroa		2024	2023
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	-11,9	0,6
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Polttoainekulut	5,8	-7,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Lentokaluston huoltokulut	0,8	-0,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikennöimismaksut	0,2	-0,2
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	Liikevaihto	5,5	4,2
Koronvaihtosopimukset	Rahoituskulut	-7,3	-
Kulut suojauslaskennassa olevista eristä yhteensä		**-6,9**	**-3,3**
Polttoaineen suojaus	Polttoainekulut	0,0	-6,1
Taseen suojaus	Rahoituskulut	15,7	-8,4
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	Rahoituskulut	4,4	3,7
Kulut suojauslaskennan ulkopuolisista eristä yhteensä		**20,2**	**-10,8**

3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

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

Sijoitetun vapaan pääoman rahastoon on kirjattu osakeannista 2007 saadut varat 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. A

Osakkeiden lukumäärä	2024	2023
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden alussa	20 431 573 617	1 407 001 962
Merkintäoikeusanti	-	19 012 413 069
Flyshare henkilöstön osakesäästöohjelmasta myönnetyt osakkeet	9 419 258	1 487 760
Maksuton suunnattu osakeanti	4 714 922	-
Osakkeiden yhdistäminen	-20 241 250 720	-
Johtoryhmän uudelleenrakennuskannustinohjelma	98 031	10 670 826
Ulkona olevien osakkeiden lukumäärä tilikauden lopussa	**204 555 108**	**20 431 573 617**
Emoyhtiön hallussa olevat osakkeet	256 284	49 565 650
Osakkeiden lukumäärä yhteensä tilikauden lopussa	**204 811 392**	**20 481 139 267**

Finnair Oyj:n kokonaan maksettu ja kaupparekisteriin rekisteröity osakepääoma oli vuosien 2023 ja 2024 lopussa 75 442 904,30 euroa. Osakkeilla ei ole nimellisarvoa. Vuoden 2024 aikana yhtiö myönsi 9 419 258 osaketta FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille, Finnair toteutti osakkeiden yhdistämisen suhteella 100:1, sekä myönsi 98 031 osaketta johtoryhmän uudelleenrakennuskannustinohjelman osallistujille.

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Konsernin käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät

Milj. euroa	2024	Siirretty tulosvaikutteisiksi	Realisoitumattomat voitot ja tappiot muun laajan tuloksen kautta	2023	Laajan tuloslaskelman erä, johon luokittelun muutoksesta johtuva oikaisu sisältyy
Polttoaineen hintasuojaus	-31,9	11,9	-30,5	-13,2	Polttoainekulut
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	19,5	-12,3	35,2	-3,5	Lentokaluston leasemaksut
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-2,1	0,7	-	-2,8	Liikevaihto ja kulu-erät*
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	94,6	-	12,6	82,0	
Suojauskustannusten rahasto	-2,9	-	-1,2	-1,7	
Verovaikutus	-15,4	-	-3,3	-12,2	
Yhteensä	**61,8**	**0,4**	**12,8**	**48,6**	

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

Käyvän arvon rahastoon kirjattujen arvostusten erääntymisajat

Milj. euroa	2025	2026	2027	2028	2029	Yhteensä
Polttoaineen hintasuojaus	-30,3	-1,5	-	-	-	-31,9
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus	18,6	0,9	-	-	-	19,5
Tulevien leasemaksujen korkosuojaus	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	0,8	-2,1
Etuuspohjaisten eläkejärjestelyjen vakuutusmatemaattiset voitot ja tappiot	94,6	-	-	-	-	94,6
Suojauskustannusten rahasto	-2,9	-	-	-	-	-2,9
Verovaikutus	-15,8	0,3	0,1	0,1	-0,2	-15,4
Yhteensä	**63,4**	**-1,1**	**-0,6**	**-0,6**	**-0,9**	**61,8**

Osakekohtainen tulos

Laimentamaton osakekohtainen tulos lasketaan jakamalla emoyrityksen osakkeenomistajille kuuluva tilikauden tulos kauden aikana ulkona olevien osakkeiden lukumäärän painotetulla keskiarvolla. Tilikauden tuloksesta oikaistaan tilikaudelle kohdistuvat oman pääoman ehtoisen lainan korot ja pääomalainan korot sekä muut kulut maksuhetkestä riippumatta, uuden lainan liikkeeseenlaskuun liittyvät transaktiokulut ja lainan takaisinmaksun yhteydessä maksettava preemio 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	2024	2023
Tilikauden tulos, milj. euroa	37,0	254,3
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot, milj. euroa	-	-13,7
Pääomalainan korot ja muut kulut, milj. euroa	-	-32,9
Verovaikutus	-	9,3
Oikaistu tilikauden tulos	**37,0**	**216,9**
Keskimääräinen painotettu ulkona olevien osakkeiden määrä, milj. kpl osakemäärä, milj. kpl	204,5	96,4
Laimentaton osakekohtainen tulos, euroa	0,18	2,25
Laimennettu osakekohtainen tulos, euroa	0,18	2,19
Omien osakkeiden vaikutus, euroa	0,00	0,00

Osakekohtainen pääomanpalautus

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että osakkeenomistajille jaetaan pääomanpalautusta 0,11 euroa osaketta kohden kahdessa erässä. Pääomanpalautuksen ensimmäinen erä on 0,06 euroa osakkeelta ja toinen erä 0,05 euroa osakkeelta.

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat

Milj. euroa	2024
Käyvän arvon rahasto	-12,3
Sijoitetun vapaan pääoman rahasto	1 344,9
Edellisten tilikausien voitto	-856,5
Tilikauden voitto/tappio	158,5
Voitonjakokelpoiset varat yhteensä	**634,6**

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

4 Konsolidointi

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

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

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.

Tytäryritykset

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

Northport Oy, FTS Financial Services Oy, Finnair Engine Services Oy ja Kiinteistö Oy Lentokonehuolto sulautuivat Finnair Oyj:öön 31.12.2024.

4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot

Finnairilla ei ollut yrityshankintoja tai -myyntejä tilikausilla 2024 ja 2023.

4.4 Osuudet yhteisyrityksissä

Yritykset, joissa konsernilla on yhteinen määräysvalta toisen osapuolen kanssa ja merkittävät päätökset vaativat molempien osapuolien hyväksynnän, käsitellään luonteensa mukaisesti yhteisyrityksinä ja ne on yhdistetty konsernitilinpäätökseen pääomaosuusmenetelmällä. Konsernilla ei ole yhteisiksi toiminnoiksi luokiteltuja yhteisjärjestelyjä, joissa konsernilla olisi oikeuksia osuuksiin yhteisyritysten omaisuudesta tai veloista ja jotka sen tulisi yhdistellä taseeseensa.

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

Konsernin ja yhteisyrityksen välisistä liiketoimista merkitään konsernitilinpäätökseen vain konsernin ulkopuolisille omistajille kuuluva osuus. Jokaisen raportointikauden lopussa tarkistetaan, onko objektiivista näyttöä siitä, että yhteisyritykseen tehdyn sijoituksen arvo on alentunut. Jos tällaista näyttöä on, arvonalentumistappio määritetään yhteisyrityksestä kerrytettävissä olevan rahamäärän ja sen kirjanpitoarvon välisenä erotuksena ja se merkitään tuloslaskelman erään osuus yhteisyritysten tuloksista.

Yhteisyritysten tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita. Jos yhteisyrityksestä ei ole ollut käytössä vahvistettua tilinpäätöstä, on yhdistelyssä käytetty alustavia tilinpäätöslukuja tai viimeisintä saatua tietoa.

Tiedot konsernin yhteisyrityksistä

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

Milj. euroa	Kotipaikka	Varat	Velat	Liikevaihto	Voitto/ tappio	Omistus-osuus %
31.12.2024	Ruotsi	89,9	88,8	88,2	0,9	40,00
31.12.2023	Ruotsi	110,7	110,4	84,0	0,6	40,00

Konsernin yhteisyritysten tulos tilikaudelta 2024 oli 0,9 (0,6) miljoonaa euroa, josta Finnairin osuus on 0,0 (0,0) miljoonaa euroa. Osuudet yhteisyrityksissä konsernin taseessa olivat 0,0 (0,0) miljoonaa euroa. Yhteisyritysten kanssa tehdyistä liiketoimista on kerrottu lisäksi liitetiedossa 4.5 Lähipiiritapahtumat.

4.5 Lähipiiritapahtumat

Finnair-konsernin lähipiiriin kuuluvat sen tytäryhtiöt, johto (hallitus, toimitusjohtaja ja johtoryhmä), heidän läheiset perheenjäsenensä ja heidän tai heidän läheisten perheenjäsentensä määräysvallassa olevat yhtiöt, osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset, Finnairin Eläkesäätiö sekä Finnair-konsernin sairauskassa. Tytäryhtiöt on esitelty liitteessä 4.2 ja yhteisyritykset liitteessä 4.4. Lähipiiritapahtumina on esitetty sellaiset liiketoimet lähipiirin kanssa, jotka eivät eliminoidu konsernitilinpäätöksessä.

Finnairissa määräysvaltaa käyttävä Suomen valtio omistaa 55,7 % (55,7) Finnairin osakkeista. TyEL-takaisinlaina, jonka pääosaan Suomen valtio oli myöntänyt takauksen, on maksettu kokonaisuudessaan pois tilikauden 2024 aikana. Kaikki liiketoimet Finnairin sekä muiden suomalaisten valtionyhtiöiden ja muun lähipiirin välillä tapahtuvat markkinaehtoisesti ja ne vastaavat ehdoiltaan riippumattomien osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia. Lähipiiriyhteisöjen kanssa toteutuivat seuraavat liiketapahtumat:

i = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
• Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
• 4. Konsolidointi
• 5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Milj. euroa	2024	2023
Tavaroiden ja palvelujen myynnit		
Yhteisyritys	26,0	25,4
Eläkesäätiö	0,2	0,2
Sairauskassa	0,2	0,3
Työsuhde-etuudet		
Eläkesäätiö	49,4	8,3
Sairauskassa	0,7	0,8
Toimitusjohtaja ja johtoryhmä	4,8	7,5
Hallitus	0,5	0,4
Tavaroiden ja palvelujen ostot		
Yhteisyritys	88,6	84,7
Eläkesäätiö	2,4	1,6
Rahoitustuotot		
Eläkesäätiö	3,8	4,4
Saamiset		
Yhteisyritys	7,0	6,7
Eläkesäätiö	95,0	128,1
Sairauskassa	0,2	-
Velat		
Yhteisyritys	5,6	4,6
Eläkesäätiö	16,3	17,3*
Sairauskassa	0,0	0,1

* Tilinpäätöksellä 2023 Eläkesäätiön vuokraama kiinteistö oli tilikaudella 2023 huomioitu virheellisesti kahdesti vuokrasopimusvelassa.

Eläkesäätiön työsuhde-etuuksien kasvu johtui pääosin Finnairin Eläkesäätiön velvoitteiden indeksoinnin osittaisesta palautuksesta korkeimman hallinto-oikeuden antaman ennakkopäätöksen perusteella. Työsuhde-etuudet ja pitkäaikaiset saamiset eläkesäätiöltä liittyvät etuuspohjaisiin eläkejärjestelyihin Finnairin Eläkesäätiössä. Näitä kuvataan tarkemmin liitetiedossa 1.3.8.2. Johdon palkkiot on esitetty liitetiedossa 1.3.8.1. Johdolle ei ole myönnetty lainoja eikä johdon kanssa ole tehty muita liiketoimia. Lisätietoa yhteisyrityksestä löytyy liitetiedosta 4.4.

Finnairin Eläkesäätiö

Finnairin Eläkesäätiö on erillinen juridinen yksikkönsä, joka tarjoaa lähinnä etuuspohjaista lisäeläketurvaa Finnairin henkilöstölle ja hallinnoi säätiön varallisuutta. Eläkesäätiö omistaa Finnairin ulkona olevista osakkeista 0,1 % (0,1). Eläkesäätiön omistamat kiinteistöt on pääosin vuokrattu Finnairille. Vuonna 2024 ja 2023 Finnair ei maksanut Eläkesäätiölle kannatusmaksuja. Eläkesaaminen tilikauden lopussa oli 95,0 miljoonaa euroa (127,9).

Finnair-konsernin sairauskassa

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

5 Muut liitetiedot

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

5.1 Tuloverot

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

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

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

Finnair on soveltanut IAS 12 Tuloverot -standardin mukaista väliaikaista pakollista poikkeusta eikä ole kirjannut tai esittänyt tilinpäätöksessään vähimmäisverosääntelystä (pilari 2) aiheutuvia laskennallisia verosaamisia tai -velkoja. A

! **Laskennalliset verot**
Laskennallisen verosaamisen kirjaaminen perustuu johdon ennusteisiin ja arvioihin siitä, tuleeko yhtiölle tulevaisuudessa riittävästi verotettavaa tuloa. Laskennassa käytetyt arviot perustuvat viimeisimpään tilinpäätöksen yhteydessä laadittuun hallituksen hyväksymään ennusteeseen ja oletuksiin, jotka ovat yhdenmukaisia muualla tilinpäätöksessä käytettyjen oletusten kanssa. Finnairin johto on pyrkinyt tilinpäätöspäivän parhaimpaan tietämykseensä perustuen ottamaan liiketoimintaympäristöön liittyvät riskit (muun muassa kansainväliset konfliktit, maailmanpoliittinen epävakaus ja polttoaineen hinnan tai valuuttakurssien vaihtelut) ja mahdollisuudet huomioon arvioissaan ja olettamuksissaan.

Liiketoimintaympäristön normalisoitumisen seurauksena taseeseen oli kirjattu tilikauden 2023 lopussa laskennallinen verosaaminen vuosien 2020–2021 verotuksellisista tappioista kokonaan ja vuoden 2022 verotuksellisesta tappiosta suurin osa. Perustuen IAS 12:n mukaisiin kriteereihin ja johdon arvioihin Finnair-konsernin ennustetusta tuloksesta tilikaudella 2024 ei ollut tarvetta tehdä laskennallisen verosaamisen alaskirjausta verotuksellisista tappioista tai kirjata taseelle kirjaamatonta osuutta laskennallisesta verosaamisesta vuoden 2022 verotuksellisesta tappiosta. Finnair olettaa pystyvänsä käyttämään taseeseen kirjatut verotukselliset tappiot ennen 10 vuoden vanhentumisaikaa vuosina 2030–2032. !

Globaali vähimmäisverosääntelymalli (pilari 2)

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

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

i = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet
! = Keskeiset tilinpäätösarviot

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
• Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
• 5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Tuloverot

Milj. euroa	2024	2023
Tilikauden verot		
Tilikauden verotettavaan tuloon perustuva vero	-0,1	-0,1
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut	-0,0	-
Laskennalliset verot	-9,0	135,3
Yhteensä	**-9,1**	**135,2**

Tuloverojen täsmäytys Suomen yhteisöverokannan mukaiseen tuloveroon

Milj. euroa	2024	2023
Tulos ennen veroja	46,1	119,1
Verot laskettuna kotimaan verokannalla 20 %	-9,2	-23,8
Ulkomaisten tytäryritysten erilaiset verokannat	0,1	0,1
Verovapaat tulot	0,4	0,4
Vähennyskelvottomat kulut	-0,3	3,2
Taseeseen merkitsemättömät väliaikaiset erot	-0,1	-3,3
Taseeseen takaisinkirjatut verotukselliset tappiot vuosilta 2020–2021	-	117,0
Taseeseen kirjatut väliaikaiset erot vuodelta 2022	-	13,9
Taseeseen kirjatut verotukselliset tappiot vuodelta 2022	-	27,7
Aiempia tilikausia koskevat oikaisut	-0,0	0,0
Tuloverot yhteensä	**-9,1**	**135,2**

Efektiivinen verokanta oli 19,8 % tilikaudella 2024. Mikäli ulkomaiset tytäryritykset maksaisivat osinkoina voittovaransa, aiheutuisi tästä 0,5 miljoonan euron (0,4) verovaikutus.

Laskennalliset verosaamiset ja -velat

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2024 aikana

Milj. euroa	2023	Kirjattu tulos-laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2024
Laskennalliset verosaamiset				
Vahvistetut tappiot	219,5	-40,3	-	179,2
Käyttöomaisuus	49,9	21,8	-	71,7
Vuokrasopimukset	226,0	-22,4	-	203,7
Johdannaisten arvostus käypään arvoon	4,2	-	-0,8	3,5
Muut väliaikaiset erot	17,3	2,3	0,0	19,6
Yhteensä	**517,0**	**-38,6**	**-0,7**	**477,7**
Netotettu laskennallisista veroveloista	-283,0	29,6	-2,5	-256,0
Laskennalliset verosaamiset taseessa	**234,0**	**-9,0**	**-3,3**	**221,7**

Milj. euroa	2023	Kirjattu tulos-laskelmaan	Kirjattu omaan pääomaan	2024
Laskennalliset verovelat				
Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt	-25,5	9,1	-2,5	-18,9
Käyttöomaisuus	-76,4	-6,7	-	-83,1
Vuokrasopimukset	-181,1	27,2	-	-154,0
Yhteensä	**-283,0**	**29,6**	**-2,5**	**-256,0**
Netotettu laskennallisista verosaamisista	283,0	-29,6	2,5	256,0
Laskennalliset verovelat taseessa	**-**	**-**	**-**	**-**

Finnairin verotettava tulos vuonna 2024 oli voitollinen ja osa vuoden 2020 verotuksellisesta tappiosta pystyttiin hyödyntämään. Vahvistetut tappiot vanhenevat vuosina 2030–2032. Finnairin johto seuraa jatkuvasti laskennallisten verosaamisten hyödyntämisen todennäköisyyttä ja harkitsee arvioinnissaan sekä positiivista että negatiivista näyttöä. Johto arvioi tilinpäätöksen laatimisen yhteydessä, että johdon ennuste verotettavasta tuloksesta antaa positiivista näyttöä yhtiön kyvystä hyödyntää käyttämättömät verotukselliset tappiot ja muut verotuksessa vähennyskelpoiset väliaikaiset erot.

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2023 aikana

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

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

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Kirjaamattomat laskennalliset verosaamiset

	2024			2023		
Milj. euroa	Vanhene-misvuosi	Brutto-määrä	Vero-vaikutus	Vanhene-misvuosi	Brutto-määrä	Vero-vaikutus
Verotukselliset tappiot	2032	31,1	6,2	2032	31,1	6,2
Korkovähennysoikeuden rajoittamisen piirissä olevat korkokulut	Ei vanhene	73,7	14,7	Ei vanhene	73,1	14,6
Yhteensä	**-**	**104,8**	**21,0**	**-**	**104,2**	**20,8**

5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit

Finnair raportoi vain olennaisista riidoista ja oikeudenkäynneistä, tai sellaisista, joihin se ei varautunut vakuutuksella. Tilinpäätöshetkellä 31.12.2024 ei ollut vireillä kyseeseen tulevia riita-asioita.

5.3 Tilinpäätöspäivän jälkeiset tapahtumat

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

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
- Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
  1. Liiketulos
  2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
  3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
  4. Konsolidointi
  5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6 Emoyhtiön tilinpäätös

Finnair Oyj:n tuloslaskelma

Milj. euroa	Liite	2024	2023
Liikevaihto	6.2	**2 895,0**	**2 830,0**
Liiketoiminnan muut tuotot	6.3	144,8	131,3
Liiketoiminnan tuotot yhteensä		**3 039,8**	**2 961,3**
Materiaalit ja palvelut	6.4	1 625,7	1 573,3
Henkilöstökulut	6.5	351,3	343,9
Poistot ja arvonalentumiset	6.6	10,2	10,9
Liiketoiminnan muut kulut	6.7	1 101,0	1 045,0
Liiketoiminnan kulut yhteensä		**3 088,2**	**2 973,0**
Liikevoitto/-tappio		**-48,4**	**-11,7**
Rahoitustuotot ja -kulut	6.8	38,9	-41,6
Voitto/tappio ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja		**-9,5**	**-53,3**
Tilinpäätössiirrot	6.9	207,9	165,0
Tuloverot	6.10	-40,0	119,7
Tilikauden voitto/tappio		**158,5**	**231,5**

Finnair Oyj:n tase

Milj. euroa	Liite	2024	2023
VASTAAVAA			
Pysyvät vastaavat			
Aineettomat hyödykkeet	6.11	21,5	16,5
Aineelliset hyödykkeet	6.12	104,5	81,1
Sijoitukset			
Osuudet saman konsernin yrityksissä		621,1	649,4
Osuudet omistusyhteysyrityksissä		0,0	0,0
Muut osakkeet ja osuudet		0,4	0,4
Laina- ja muut saamiset	6.14	59,5	2,4
Sijoitukset yhteensä	6.13	**681,0**	**652,2**
Laskennalliset verosaamiset	6.15	196,5	237,1
Pysyvät vastaavat yhteensä		**1 003,5**	**986,9**
Vaihtuvat vastaavat			
Lyhytaikaiset saamiset	6.16	865,4	783,4
Rahoitusarvopaperit	6.17	664,9	776,8
Rahat ja pankkisaamiset	6.18	217,4	144,3
Vaihtuvat vastaavat yhteensä		**1 747,7**	**1 704,5**
VASTAAVAA YHTEENSÄ		**2 751,2**	**2 691,4**
VASTATTAVAA			
Oma pääoma			
Osakepääoma		75,4	75,4
Ylikurssirahasto		24,7	24,7
Muut rahastot			
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto		1 344,9	1 344,4
Vararahasto		147,7	147,7
Käyvän arvon rahasto		-12,3	-14,7
Edellisten tilikausien voitto (tappio)		-856,5	-1 088,0
Tilikauden voitto (tappio)		158,5	231,5
Oma pääoma yhteensä	6.19	**882,5**	**721,0**
Tilinpäätössiirtojen kertymä	6.20	16,8	17,0
Pakolliset varaukset	6.21	141,7	143,7
Vieras pääoma			
Pitkäaikainen vieras pääoma	6.22	510,6	587,7
Lyhytaikainen vieras pääoma	6.23	1 199,6	1 222,0
Vieras pääoma yhteensä		**1 710,2**	**1 809,6**
VASTATTAVAA YHTEENSÄ		**2 751,2**	**2 691,4**

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
- Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
  1. Liiketulos
  2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
  3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
  4. Konsolidointi
  5. Muut liitetiedot
- 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Finnair Oyj:n rahoituslaskelma

Milj. euroa	2024	2023
Liiketoiminnan rahavirta		
Tilikauden tulos ennen tilinpäätössiirtoja	-9,5	-53,3
Poistot ja arvonalentumiset	10,2	10,9
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	-29,2	-98,0
Rahoitustuotot ja -kulut	-38,9	41,6
Myynti- ja muiden saamisten muutos	55,1	-34,7
Osto- ja muiden velkojen muutos	82,8	149,4
Käyttöpääoman muutos	137,9	114,7
Maksetut korko- ja muut rahoituskulut	-35,8	-88,0
Saadut korko- ja muut rahoitustuotot	43,8	52,2
Liiketoiminnan nettorahavirta	**78,6**	**-19,8**
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin	-26,4	-3,6
Laina- ja muiden saamisten muutos	-65,1	-84,0
Saadut osingot	0,0	0,0
Investointien nettorahavirta	**-91,6**	**-87,7**
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen nostot	500,0	-
Lainojen takaisinmaksut ja muutokset	-689,6	-742,9
Osakeanti	-	570,4
Pääomalainan takaisinmaksut	-	-400,0
Pääomalainan korot ja kulut	-	-48,9
Saadut ja maksetut konserniavustukset	163,8	126,6
Rahoituksen nettorahavirta	**-25,8**	**-494,8**
Rahavirtojen muutos	**-38,8**	**-602,3**
Rahavarojen muutos		
Rahavarat tilikauden alussa	921,1	1 523,4
Rahavirtojen muutos	-38,8	-602,3
Rahavarat tilikauden lopussa	**882,3**	**921,1**

Finnair Oyj:n tilinpäätöksen liitetiedot

6.1 Laadintaperiaatteet

Yleistä

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

Ulkomaanrahan määräiset erät

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

Johdannaissopimukset

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

Johdannaissopimukset kirjataan tekohetkellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenoon (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuosikatsauksessa. Johdannaisten käyvät arvot perustuvat arvoihin, joilla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden ja toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntitilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä.

Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatiliteetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen Black-Scholes-optiohinnoittelumallia. Koron - ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

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

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

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

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

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

Rahoitusvarat ja -velat

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

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

Pysyvät vastaavat ja poistot

Käyttöomaisuuden poistot on määritetty niiden odotetun taloudellisen pitoajan sekä jäännösarvon perusteella. Kaikki omaisuuserät poistetaan tasapoistomenetelmällä. Poistot aloitetaan, kun omaisuuserä on valmis käytettäväksi. Poistot lopetetaan joko silloin, kun omaisuuserä myydään tai omaisuuserä kirjataan pois taseesta. Käyttöomaisuuden taloudelliset pitoajat ovat seuraavat:

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

Tutkimus- ja kehitysmenot

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

Päästökauppa

Finnairin käymän päästökaupan nettovaikutukset on huomioitu liitteissä esitetyissä polttoainekuluissa sekä lentopolttoaineliitännäisissä siirtosaamisissa ja -veloissa.

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 tuloslaskelman erässä tilinpäätössiirrot. Tilinpäätössiirrot sisältävät myös annetut ja saadut konserniavustukset.

Tuloverot

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

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

Eläkejärjestelyt

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

Pakolliset varaukset

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

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

6.2 Liikevaihto liiketoiminta-alueittain

Milj. euroa	2024	2023
Liikevaihto toimialoittain		
	2 895,0	**2 830,0**
Matkustajatuotot	2 530,9	2 511,9
Lisäpalvelut	158,7	126,4
Rahti	205,4	191,8
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain lentoreittien perusteella, % liikevaihdosta		
Suomi	6 %	6 %
Eurooppa	42 %	42 %
Lähi-itä	7 %	7 %
Aasia	33 %	33 %
Pohjois-Amerikka	9 %	9 %
Kohdistamaton	2 %	2 %
Yhteensä	**100 %**	**100 %**

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6.3 Liiketoiminnan muut tuotot

Milj. euroa	2024	2023
Lentokoneiden vuokratuotot	92,2	81,0
Muut vuokratuotot	26,5	24,4
Muut tuotot	26,1	25,9
Yhteensä	**144,8**	**131,3**

6.4 Materiaalit ja palvelut

Milj. euroa	2024	2023
Aineet ja tarvikkeet		
Maaselvitys- ja cateringkulut	303,7	280,1
Polttoainekulut	893,0	899,6
Lentokaluston huoltokulut	302,2	275,0
Tietohallintokulut	18,5	17,2
Muut erät	108,4	101,4
Yhteensä	**1 625,7**	**1 573,3**

6.5 Henkilöstökulut

Milj. euroa	2024	2023
Palkat ja palkkiot	292,6	280,8
Eläkekulut	52,9	50,8
Muut henkilösivukulut	5,8	12,2
Yhteensä	**351,3**	**343,9**

Johdon palkat ja palkkiot sekä hallituspalkkiot on esitetty konsernitilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut.

Henkilöstö keskimäärin	4 089	3 801

6.6 Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset

Milj. euroa	2024	2023
Muista pitkävaikutteisista menoista	5,3	6,3
Rakennuksista	1,2	1,2
Muusta kalustosta	3,7	3,4
Yhteensä	**10,2**	**10,9**

6.7 Liiketoiminnan muut kulut

Milj. euroa	2024	2023
Lentokaluston leasingmaksut	434,8	431,4
Lentokapasiteetin muut vuokrat	111,0	106,7
Toimitila- ja muut vuokrat	35,4	46,3
Liikennöimismaksut	270,6	233,8
Myynti- ja markkinointikulut	116,5	111,3
Muut kulut	132,7	115,4
Yhteensä	**1 101,0**	**1 045,0**

Tilintarkastuspalkkiot

Milj. euroa	2024	2023
Tilintarkastusyhteisö	**KPMG**	**KPMG**
Tilintarkastuspalkkiot	0,4	0,4
Muut palkkiot	0,1	0,2
Yhteensä	**0,5**	**0,7**

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6.8 Rahoitustuotot ja -kulut

Milj. euroa	2024	2023
Osinkotuotot		
Muilta	0,0	0,0
Yhteensä	**0,0**	**0,0**
Korkotuotot		
Saman konsernin yrityksiltä	19,4	16,3
Muilta		
Nettotuotot kaupankäyntitarkoituksessa pidettävistä varoista	36,8	36,3
Muut korkotuotot	6,4	16,4
Yhteensä	**62,6**	**69,0**
Korkokulut		
Saman konsernin yrityksille	-5,7	-6,5
Muille	-36,1	-57,5
Yhteensä	**-41,8**	**-64,0**
Muut rahoitustuotot		
Muut rahoitustuotot	1,5	3,3
Yhteensä	**1,5**	**3,3**
Muut rahoituskulut		
Muut rahoituskulut	-11,3	-32,3
Yhteensä	**-6,8**	**-32,3**
Kurssierot	23,4	-17,6
Rahoitustuotot ja -kulut yhteensä	**38,9**	**-41,6**

6.9 Tilinpäätössiirrot

Milj. euroa	2024	2023
Poistoeron muutos	1,2	1,2
Saadut konserniavustukset	206,7	163,8
Yhteensä	**207,9**	**165,0**

Tilikaudella 2024 saaduista konserniavustuksista 159,6 miljoonaa euroa liittyi Finnair Aircraft Finance Oy:ltä, 9,2 miljoonaa euroa Oy Aurinkomatkat – Suntours Lth Ab:ltä, 23,2 miljoonaa euroa Finnair Kitchen Oy:ltä, 9,0 miljoonaa euroa Finnair Technical Services Oy:ltä, 3,1 miljoonaa euroa Finnair Cargo Oy:ltä, 1,8 miljoonaa euroa Amadeus Finland Oy:ltä, 0,6 miljoonaa euroa Finnair Engine Services Oy:ltä, 0,2 miljoonaa euroa Northport Oy:ltä ja 0,1 miljoonaa euroa FTS Financial Services Oy:ltä saatuihin konserniavustuksiin.

6.10 Tuloverot

Milj. euroa	2024	2023
Tilikauden verot	-	-17,0
Laskennallisten verojen muutos	-40,0	136,8
Yhteensä	**-40,0**	**119,7**

6.11 Aineettomat hyödykkeet

Milj. euroa	2024	2023
Muut pitkävaikutteiset menot		
Hankintameno 1.1.	71,9	79,1
Lisäykset	10,4	2,0
Vähennykset	-10,4	-9,2
Hankintameno 31.12.	**71,9**	**71,9**
Kertyneet poistot 1.1.	-55,4	-58,4
Vähennykset	10,3	9,2
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	-5,3	-6,2
Kertyneet poistot 31.12.	**-50,4**	**-55,4**
Kirjanpitoarvo 31.12.	**21,5**	**16,5**
Aineettomat hyödykkeet 31.12.	**21,5**	**16,5**

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6.12 Aineelliset hyödykkeet

Aineelliset hyödykkeet 31.12.2024

Milj. euroa	Laivasto	Lentokaluston korjauskiertoiset varaosat	Maa-alueet	Rakennukset	Muu kalusto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2024	-	-	0,7	54,2	60,8	0,9	116,6
Lisäykset	12,8	0,1	-	-	1,6	2,4	16,9
Lisäykset fuusiosta	-	-	-	17,5	0,1	-	17,7
Vähennykset	-	-	-	-	-0,6	-0,8	-1,3
Hankintameno 31.12.2024	**12,8**	**0,1**	**0,7**	**71,7**	**62,0**	**2,5**	**149,8**
Kertyneet poistot 1.1.2024	-	-	-	-9,1	-26,4	-	-35,5
Vähennykset	-	-	-	-	0,5	-	0,5
Tilikauden poistot ja arvonalentumiset	-0,1	-0,0	-	-1,2	-3,5	-	-4,8
Kertyneet poistot fuusiosta	-	-	-	-5,3	-0,1	-	-5,5
Kertyneet poistot 31.12.2024	**-0,1**	**0,0**	**-**	**-15,6**	**-29,6**	-	**-45,3**
Kirjanpitoarvo 31.12.2024	**12,7**	**0,1**	**0,7**	**56,1**	**32,4**	**2,5**	**104,5**
Koneiden ja laitteiden osuus pysyvien vastaavien kirjanpitoarvosta 31.12.2024					30,4 %		

Aineelliset hyödykkeet 31.12.2023

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

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6.13 Sijoitukset

Milj. euroa	2024	2023
Konserniyritykset		
Hankintameno 1.1.	649,4	649,4
Lisäykset		
Vähennykset fuusiosta	-28,3	
Kirjanpitoarvo 31.12	**621,1**	**649,4**
Osakkuus- ja yhteisyritykset		
Hankintameno 1.1.	0,0	0,0
Kirjanpitoarvo 31.12.	**0,0**	**0,0**
Osuudet muissa yrityksissä		
Hankintameno 1.1.	0,4	0,4
Muutos	-0,0	-0,0
Kirjanpitoarvo 31.12.	**0,4**	**0,4**

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

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

Northport Oy, Finnair Engine Services Oy, Kiinteistö Oy Lentokonehuolto ja FTS Financial Services Oy sulautuivat Finnair Oyj:öön 31.12.2024.

6.14 Pitkäaikaiset laina- ja muut saamiset

Milj. euroa	2024	2023
Muilta yrityksiltä	59,5	2,4
Yhteensä	**59,5**	**2,4**

6.15 Laskennalliset verosaamiset

Milj. euroa	2024	2023
Laskennalliset verosaamiset 1.1.	237,1	104,0
Tilikauden tuloksesta	-40,3	-17,0
Jaksotuseroista	0,4	4,6
Lisäykset fuusiosta	0,0	-
Johdannaisten arvostuksesta käypään arvoon	-0,6	3,7
Edellisillä kausilla kirjattujen verojen oikaisut	-	141,9
Laskennalliset verosaamiset 31.12	**196,5**	**237,1**

Finnair Oyj ei ole kirjannut 7,5 miljoonan euron laskennallista verosaamista 37,3 miljoonan euron osuudesta vahvistettua tilikauden 2022 verotuksellista tappiota, joka vanhenee vuonna 2032. Lisäksi on jätetty kirjaamatta 13,7 miljoonan euron laskennallinen verosaaminen liittyen korkovähennysoikeuden rajoittamisen piirissä oleviin 68,7 miljoonan euron korkokuluihin, joilla ei ole vanhenemisaikaa.

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6.16 Lyhytaikaiset saamiset

Milj. euroa	2024	2023
Lyhytaikaiset saamiset konserniyrityksiltä		
Myyntisaamiset	16,7	22,4
Konserniavustus	206,7	163,8
Siirtosaamiset	1,4	2,7
Muut saamiset	355,6	334,6
Yhteensä	**580,3**	**523,5**
Lyhytaikaiset saamiset osakkuus- ja yhteisyrityksiltä		
Myyntisaamiset	0,0	-
Siirtosaamiset	7,0	6,7
Yhteensä	**7,0**	**6,7**
Lyhytaikaiset saamiset muilta		
Myyntisaamiset	95,1	91,0
Siirtosaamiset	116,5	84,6
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	53,6	11,5
Muut saamiset	12,9	66,1
Yhteensä	**278,1**	**253,2**
Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	**865,4**	**783,4**

Siirtosaamiset	2024	2023
Konserniavustukset	206,7	163,8
Myynnin jaksotukset	62,4	55,8
Työsuhde-etuuksiin liittyvät saatavat ja ennakkomaksut	2,7	2,2
Muut ennakomaksut	59,7	36,0
Yhteensä	**331,5**	**257,8**

6.17 Rahoitusarvopaperit

Milj. euroa	2024	2023
Lyhytaikaiset sijoitukset käypään arvoon	664,9	776,8

6.18 Rahat ja pankkisaamiset

Milj. euroa	2024	2023
Konsernin pankkitileillä olevat varat ja alle kolmen kuukauden talletukset	217,4	144,3

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6.19 Oma pääoma

Milj. euroa	Osake-pääoma	Ylikurssi-rahasto	Vara-rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sidottu oma pääoma	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarat	Vapaa oma pääoma	Pääoma-laina	Oma pääoma yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2024	**75,4**	**24,7**	**147,7**	**-14,7**	**233,1**	**1 344,4**	**-856,5**	**487,8**	**-**	**721,0**
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	-	2,5	2,5	-	-	-	-	2,5
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	-	-	0,5	-	0,5	-	0,5
Tilikauden tulos	-	-	-	-	-	-	158,5	158,5	-	158,5
Oma pääoma 31.12.2024	**75,4**	**24,7**	**147,7**	**-12,3**	**235,6**	**1 344,9**	**-698,1**	**646,9**	**-**	**882,5**

Milj. euroa	Osake-pääoma	Ylikurssi-rahasto	Vara-rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sidottu oma pääoma	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarat	Vapaa oma pääoma	Pääoma-laina	Oma pääoma yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2023	**75,4**	**24,7**	**147,7**	**-9,9**	**237,9**	**772,9**	**-1 048,9**	**-276,0**	**400,0**	**361,9**
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-	-	-	-4,8	-4,8	-	-	-	-	-4,8
Osakeanti	-	-	-	-	-	570,4	-	570,4	-	570,4
Osakeperusteiset maksut	-	-	-	-	-	1,1	-	1,1	-	1,1
Pääomalainan takaisinmaksut	-	-	-	-	-	-	-	-	-400,0	-400,0
Pääomalainan korot ja kulut	-	-	-	-	-	-	-39,1	-39,1	-	-39,1
Tilikauden tulos	-	-	-	-	-	-	231,5	231,5	-	231,5
Oma pääoma 31.12.2023	**75,4**	**24,7**	**147,7**	**-14,7**	**233,1**	**1 344,4**	**-856,5**	**487,8**	**-**	**721,0**

Jakokelpoiset varat

Milj. euroa	2024	2023
Käyvän arvon rahasto	-12,3	-14,7
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	1 344,9	1 344,4
Edellisten tilikausien voitto	-856,5	-1 088,0
Tilikauden voitto/tappio	158,5	231,5
Yhteensä	**634,6**	**473,1**

Osakkeisiin ja osinkoon liittyvät tiedot ovat konsernitilinpäätöksen liitetiedossa 3.9.

6.20 Tilinpäätössiirtojen kertymä

Milj. euroa	2024	2023
Kertynyt poistoero 1.1.	17,0	18,2
Poistoeron muutos	-1,2	-1,2
Lisäykset fuusiosta	0,9	-
Kertynyt poistoero 31.12.	**16,8**	**17,0**
Tilinpäätössiirrot yhteensä	**16,8**	**17,0**

6.21 Pakolliset varaukset

Milj. euroa	2024	2023
Varaukset 1.1.	143,7	235,8
Uudet varaukset	57,1	58,5
Varausten purku	-65,2	-143,5
Kurssierot	6,1	-7,1
Varaukset 31.12.	**141,7**	**143,7**
Joista pitkäaikaista	108,6	113,9
Joista lyhytaikaista	33,1	29,8
Yhteensä	**141,7**	**143,7**

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

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6.22 Pitkäaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2024	2023
Lainat rahoituslaitoksilta	-	200,0
Joukkovelkakirjalainat	506,3	382,5
Muut velat	4,3	5,2
Yhteensä	**510,6**	**587,7**
Korollisten velkojen erääntymisajat		
1–5 vuotta	506,3	582,5
Yhteensä	**506,3**	**582,5**

Korolliset velat koostuvat pääasiassa vuonna 2024 liikkeeseen lasketusta 500 miljoonan euron joukkovelkakirjalainasta. Joukkovelkakirjalaina erääntyy viiden vuoden kuluttua liikkeeseenlaskusta ja se maksaa sijoittajille 4,75% prosentin koron.

6.23 Lyhytaikainen vieras pääoma

Milj. euroa	2024	2023
Lyhytaikaiset velat konserniyrityksille		
Ostovelat	49,9	114,8
Siirtovelat	14,5	18,3
Konsernipankkitilivelat	139,1	166,3
Yhteensä	**203,5**	**299,4**
Lyhytaikaiset velat osakkuus- ja yhteisyrityksille		
Ostovelat	0,3	0,3
Siirtovelat	1,8	1,0
Yhteensä	**2,1**	**1,3**
Lyhytaikaiset velat muille		
Lainat rahoituslaitoksilta	-	80,0
Ostovelat	48,6	91,8
Siirtovelat	937,2	739,4
Muut velat	8,1	10,0
Yhteensä	**994,0**	**921,2**
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	**1 199,6**	**1 222,0**
Siirtovelat		
Ennakkoon saadut lentolipputulot	524,9	394,5
Lentopolttoaineet ja liikennöimismaksut	73,9	50,4
Lomapalkkavelka	63,4	60,9
Muut työsuhde-etuuksista aiheutuvat velat	25,9	29,8
Kanta-asiakasohjelma Finnair Plus	73,8	67,0
Johdannaissopimuksiin perustuvat velat	62,6	32,9
Jaksotetut muut ostolaskut	91,9	94,7
Muut erät	37,1	28,5
Yhteensä	**953,5**	**758,7**

6.24 Annetut vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut

Milj. euroa	2024	2023
Takaukset ja vastuusitoumukset		
Konserniyritysten puolesta	58,2	51,5
Yhteensä	**58,2**	**51,5**
Lentokoneiden vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	414,9	412,9
1-5 vuoden kuluessa	1 134,3	1 169,5
Myöhemmin	561,6	527,9
Yhteensä	**2 110,7**	**2 110,3**
Yhtiö on pääosin vuokrannut lentokaluston 100 %:sesti omistamaltaan tytäryhtiöltä.		
Muista vuokrasopimuksista maksettavat määrät		
Seuraavan vuoden aikana	26,5	16,2
1-5 vuoden kuluessa	85,2	86,9
Myöhemmin	158,0	174,5
Yhteensä	**269,7**	**277,6**
Eläkevastuut		
Eläkesäätiön kokonaisvastuu	315,0	301,4
Lisäetuusosuutta katettu	-315,0	-301,4
Yhteensä	**-**	**-**

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
• Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
• 6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

6.25 Johdannaissopimukset

	2024				2023			
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	490,8	19,5	-0,7	18,8	389,7	2,0	-5,5	-3,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	41,7	1,2	-	1,2	53,3	0,0	-	0,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	37,8	-	-0,2	-0,2	48,9	-	-0,6	-0,6
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	**570,3**	**20,7**	**-0,9**	**19,8**	**491,8**	**2,0**	**-6,1**	**-4,1**
Taseen suojaus, termiinit	40,3	0,1	-	0,1	-	-	-	-
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	**40,3**	**0,1**	**0,0**	**0,1**	**-**	**-**	**-**	**-**
Valuuttajohdannaiset yhteensä	**610,6**	**20,8**	**-0,9**	**19,9**	**491,8**	**2,0**	**-6,1**	**-4,1**
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	598 000	1,0	-26,6	-25,6	422 000	5,3	-14,9	-9,6
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia	231 000	5,4	-	5,4	255 000	2,6	-	2,6
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia	231 000	-	-14,9	-14,9	255 000	-	-12,0	-12,0
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		**6,4**	**-41,6**	**-35,2**		**7,9**	**-26,8**	**-18,9**
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia		-	-	-	187 000	1,6	-	1,6
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä		**-**	**-**	**-**	**187 000**	**1,6**	**-**	**1,6**
Hyödykejohdannaiset yhteensä		**6,4**	**-41,6**	**-35,2**		**9,5**	**-26,8**	**-17,4**
Korkojohdannaiset								
Koronvaihtosopimukset	250,0	26,4	-20,1	6,3	-	-	-	-
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	**250,0**	**26,4**	**-20,1**	**6,3**	-	**-**	**-**	**-**
Korkojohdannaiset yhteensä	**250,0**	**26,4**	**-20,1**	**6,3**	-	**-**	**-**	**-**
Johdannaiset yhteensä		**53,6**	**-62,6**	**-9,0**		**11,5**	**-32,9**	**-21,4**

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2024 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset -erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaissopimuksiin perustuvat velat -erässä).

6.26 Käypään arvoon arvostettavat varat ja velat

Käypään arvoon arvostetut rahoitusvarat ja -velat raportointikauden lopussa

Milj. euroa	2024	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	664,9	589,5	75,4
Johdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	26,4		26,4
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	26,4		26,4
Valuuttajohdannaiset	20,8		20,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	20,7		20,7
Hyödykejohdannaiset	6,4		6,4
- joista rahavirran suojauslaskennassa	6,4		6,4
Yhteensä	**718,5**	**589,5**	**129,0**
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvelat			
Johdannaiset			
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	20,1		20,1
- joista käyvän arvon suojauslaskennassa	20,1		20,1
Valuuttajohdannaiset	0,9		0,9
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,9		0,9
Hyödykejohdannaiset	41,6		41,6
- joista rahavirran suojauslaskennassa	41,6		41,6
Yhteensä	**62,6**		**62,6**

6.27 Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta

			Erääntymisaika	
31.12.2024	Suojattu hinta $/tonni	Nimellismäärä (tonnit)	Vuoden aikana	1–2 vuotta
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	785,2	776 284	660 284	116 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	801,6	52 716	52 716	

Valuuttariski

			Maturity	
Nimellismäärän ajoitus Milj. euroa 31.12.2024	Average exchange rate of hedging instruments against the euro	Notional amount (gross)	Less than 1 year	1 to 2 years
USD	1,1	504,7	472,7	32,1
JPY	158,7	105,9	100,8	5,1

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 pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat 31.12.2024 olivat 634 622 303,69 euroa, josta tilikauden 2024 tulos on 158 479 436,04 euroa.

Hallitus ehdottaa yhtiökokoukselle, että yhtiökokouksen vahvistaman taseen 31.12.2024 perusteella jaetaan pääomanpalautusta 0,11 euroa osaketta kohden kahdessa erässä ja tilikauden tulos jätetään omaan pääomaan. Pääomanpalautuksen ensimmäinen erä on 0,06 euroa osakkeelta ja toinen erä 0,05 euroa osakkeelta. Pääomanpalautuksen määrä olisi 27.2.2025 ulkona olevien osakkeiden perusteella yhteensä 22 501 061,88 euroa.

Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus

Hallituksen ja toimitusjohtajan lausumat

Vahvistamme, että
- EU:ssa käyttöön hyväksyttyjen kansainvälisten IFRS-tilinpäätösstandardien mukaisesti laadittu konsernitilinpäätös ja emoyhtiön Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti laadittu tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan sekä yrityksen että sen konsernitilinpäätökseen sisältyvien yritysten kokonaisuuden varoista, vastuista, taloudellisesta asemasta sekä voitosta tai tappiosta,
- toimintakertomuksessa on todenmukaisen kuvan antava selostus yrityksen ja konsernitilinpäätökseen sisältyvien yritysten kokonaisuuden liiketoiminnan kehittymisestä ja tuloksesta sekä kuvaus merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä ja muusta yrityksen tilasta ja
- toimintakertomukseen sisältyvä kestävyysraportti on laadittu noudattaen kirjanpitolain 7 luvussa tarkoitettuja kestävyysraportointistandardeja sekä taksonomia-asetuksen 8 artiklaa.

Helsingissä 27. päivänä helmikuuta 2025
Finnair Oyj:n hallitus

Sanna Suvanto-Harsaae
Tiina Alahuhta-Kasko
Montie Brewer
Jukka Erlund
Hannele Jakosuo-Jansson
Henrik Kjellberg
Jussi Siitonen

Turkka Kuusisto
Finnair Oyj:n toimitusjohtaja

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä 27. päivänä helmikuuta 2025

KPMG Oy Ab
Tilintarkastusyhteisö

Kirsi Jantunen
KHT

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
• Tilintarkastuskertomus

Tilintarkastuskertomus

Finnair Oyj:n yhtiökokoukselle

Tilinpäätöksen tilintarkastus

Lausunto

Olemme tilintarkastaneet Finnair Oyj:n (y-tunnus 0108023-3) tilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.–31.12.2024. Tilinpäätös sisältää konsernin taseen, tuloslaskelman, laajan tuloslaskelman, laskelman oman pääoman muutoksista, rahavirtalaskelman ja liitetiedot, mukaan lukien olennainen tilinpäätöksen laatimisperiaatteita koskeva informaatio, sekä emoyhtiön taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja liitetiedot.

Lausuntonamme esitämme, että

- konsernitilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan konsernin taloudellisesta asemasta sekä sen toiminnan tuloksesta ja rahavirroista EU:ssa käyttöön hyväksyttyjen kansainvälisten IFRS-tilinpäätösstandardien mukaisesti,
- tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset.

Lausuntomme on ristiriidaton tarkastusvaliokunnalle annetun lisäraportin kanssa.

Lausunnon perustelut

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

Olemme riippumattomia emoyhtiöstä ja konserniyrityksistä niiden Suomessa noudatettavien eettisten vaatimusten mukaisesti, jotka koskevat suorittamaamme tilintarkastusta ja olemme täyttäneet muut näiden vaatimusten mukaiset eettiset velvollisuutemme.

Emoyhtiölle ja konserniyrityksille suorittamamme muut kuin tilintarkastuspalvelut ovat parhaan tietomme ja käsityksemme mukaan olleet Suomessa noudatettavien, näitä palveluja koskevien säännösten mukaisia, emmekä ole suorittaneet EU-asetuksen 537/2014 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja kiellettyjä palveluja. Suorittamamme muut kuin tilintarkastuspalvelut on esitetty konsernitilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.3.

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

Olennaisuus

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

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat ovat seikkoja, jotka ammatillisen harkintamme mukaan ovat olleet merkittävimpiä tarkastuksen kohteena olevan tilikauden tilintarkastuksessa. Nämä seikat on otettu huomioon tilinpäätökseen kokonaisuutena kohdistuneessa tilintarkastuksessamme sekä laatiessamme siitä annettavaa lausuntoa, emmekä anna näistä seikoista erillistä lausuntoa. EU-asetuksen 537/2014 10 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaiset merkittävät olennaisen virheellisyyden riskit sisältyvät alla kuvattuihin tilintarkastuksen kannalta keskeisiin seikkoihin.

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

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat	Kuinka kyseisiä seikkoja käsiteltiin tilintarkastuksessa
Rahoitusasema ja rahoitusjärjestelyt (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetiedot 3.2, 3.3 ja 3.5)	
Tilikauden päättyessä konsernin rahavarat olivat 644 milj. euroa ja korolliset velat 1 865 milj. euroa. Vahvistaakseen tasettaan Finnair toteutti tilikauden aikana edelleen useita rahoitukseen ja lentokonelaivastoon liittyviä järjestelyitä. Rahoitusasema ja rahoitusjärjestelyt ovat tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka johtuen rahoitusjärjestelyiden merkittävästä vaikutuksesta konsernin rahoitusasemaan ja rahavirtoihin sekä näistä konsernitilinpäätöksessä annettavaan kuvaan.	Tarkastukseen on osallistunut KPMG:n IFRS asiantuntijoita arvioidessamme rahoitusjärjestelyiden ehtoja, luokittelua ja kirjauskäytäntöjä suhteessa konsernin laadintaperiaatteisiin ja sovellettavaan tilinpäätösnormistoon. Tarkastustoimenpiteisiimme on sisältynyt yksittäisten rahoitustapahtumien kirjanpitokäsittelyn arviointia. Olemme myös täsmäyttäneet rahoituserien tilinpäätöshetken tasearvoja ulkopuolisiin vahvistuksiin. Lisäksi arvioimme rahoitusjärjestelyistä ja rahoitusasemasta annettujen tietojen asianmukaisuutta tilinpäätöksessä.

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
• 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 1 857 milj. euroa muodostaen 50 % konsernitaseesta. Lentokoneiden komponenttien arvioidun käyttöiän ja jäännösarvon, lentokoneiden arvonalentumisen ja ostositoumuksiin mahdollisesti sisältyvien tappiollisten sopimusten olemassaolon arviointi edellyttää huomattavaa johdon harkintaa. Laivaston arvostus on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka tasearvojen merkittävyydestä ja tulevaisuuden kassavirtojen ennustamiseen liittyvästä johdon harkinnasta johtuen.	Arvioimme omistettujen ja vuokrattujen lentokoneiden taloudellista vaikutusaikaa, komponentteja ja jäännösarvoja koskevien oletusten kohtuullisuutta ja vertasimme näitä oletuksia lentokoneiden kirjanpitoarvoihin ja niihin liittyviin poistoihin tuloslaskelmassa. Tarkastukseen on osallistunut KPMG:n arvonmääritysasiantuntijoita, jotka ovat arvioineet laskelmissa käytetyn mallin asianmukaisuutta ja testanneet laskelmien teknistä oikeellisuutta. Olemme haastaneet käytettyjä oletuksia, arvioineet niiden kohtuullisuutta ja verranneet oletuksia toimialan ulkoisiin markkinatietoihin, emoyhtiön hallituksen hyväksymään budjettiin ja omiin näkemyksiimme. Olemme myös arvioineet laivaston arvostuksesta esitettyjen liitetietojen asianmukaisuutta.
Verotuksellisiin tappioihin liittyvien laskennallisten verosaamisten arvostus (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 5.1)	
Konsernitaseeseen sisältyvän laskennallisen verosaamisen kokonaismäärä verotuksellisista tappioista oli 179 milj. euroa. Laskennallinen verosaaminen kirjataan siihen määrään asti, kun on todennäköistä, että se voidaan hyödyntää tulevaisuudessa syntyvää verotettavaa tuloa vastaan. Laskennallisen verosaamisen arvostus perustuu ennen niiden vanhentumista kertyviin johdon arvioimiin verotettaviin tuloihin. Verotettavista tuloista laadittuihin ennusteisiin liittyvästä johdon harkinnasta ja tasearvojen merkittävyydestä johtuen verotuksellisista tappioista kirjattujen laskennallisten verosaamisten arvostus on tilintarkastuksessa keskeinen seikka.	Olemme arvioineet tulevaisuudessa käytettävien verotuksellisten tappioiden tunnistamisessa sovelletun menetelmän asianmukaisuutta. Verotuksellisista tappioista kirjattavien laskennallisten verosaamisten arvon määrittämiseksi olemme arvioineet yhtiön ennustamisprosessia ja verranneet ennusteita edellisten vuosien toteumiin. Arvioimme ennusteissa käytettyjen keskeisten oletusten asianmukaisuutta ja vertasimme niitä pitkäaikaisten omaisuuserien arvonalentumistestauksessa käytettyihin oletuksiin. Olemme haastaneet tulevaisuudessa kertyvien verotettavien tulojen todennäköisyyttä, ajoittumista ja määrää ottaen huomioon positiivisen ja negatiivisen näytön merkityksen kokonaisarvioon sekä tarkastelleet näytön vakuuttavuutta. Lisäksi olemme arvioineet laskennallisia verosaamisia koskevien liitetietojen asianmukaisuutta IFRS vaatimuksiin nähden.

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat	Kuinka kyseisiä seikkoja käsiteltiin tilintarkastuksessa
Ennakkoon saadut matkustajatuotot (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 1.2.4)	
Matkustajatuottoihin liittyvä velka konsernitaseessa oli 659 milj. euroa. Lentolipuista saadut ennakkomaksut esitetään velkana, kunnes lento on lennetty ja myynti kirjataan liikevaihdoksi. Käyttämättä jääneiden lentolippujen tuloutus perustuu asiakaskäyttäytymisen mukaiseen odotusarvoon lopullisesti käyttämättä jäävistä lipuista. Kanta-asiakasohjelmaan kertyneet pisteet arvostetaan käypään arvoon ja kirjataan liikevaihdon vähennykseksi ja velaksi pisteitä kerryttävän tapahtuman tuloutushetkellä tai pisteiden vanhentuessa. Suuri määrä tapahtumia kulkee useiden tietojärjestelmien kautta myyntipäivästä liikevaihdon tuloutushetkeen asti. Kirjausprosessin monimutkaisuus lisää virheriskiä liikevaihdon määrän ja tuloutushetken määrittämisessä. Myyntitapahtumien suuresta määrästä ja myyntituottojen tuloutukseen liittyvästä manuaalisesta oikaisusta johtuen ennakkoon saadut matkustajatuotot on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka.	Muodostimme käsityksen matkustajatuottojen kirjaamisprosessista. Käytimme data-analyysityökaluja tulovirtojen ja tuloutukseen liittyvien riskien tunnistamiseen kohdistaaksemme tarkastuksemme keskeisimpiin riskeihin. Lisäksi käytimme data-analyysejä testatessamme ennakkoon saatuja lentolipputuloja. Arvioimme matkustajatuottojen jaksotukseen liittyviä kontrolleja ja testasimme niiden tehokkuutta. Testasimme käyttämättä jäävien lentolippujen tuloutuksessa käytetyn odotusarvoisen laskelman matemaattista oikeellisuutta ja laskelman syöttötietoja. Arvioimme myös kanta-asiakasohjelman tuloutuksessa käytettävien oletusten kohtuullisuutta. Olemme tarkastaneet otannalla liikevaihdoksi kirjattuja matkustajatuottoja ja velkana taseessa olevia käyttämättömiä lentolippuja.

Emoyhtiön tilinpäätöksen osalta emme ole tunnistaneet muita tilintarkastuksen kannalta keskeisiä seikkoja.

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
• Tilintarkastuskertomus

Tilinpäätöstä koskevat hallituksen ja toimitusjohtajan velvollisuudet

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

Hallitus ja toimitusjohtaja ovat tilinpäätöstä laatiessaan velvollisia arvioimaan emoyhtiön ja konsernin kykyä jatkaa toimintaansa ja soveltuvissa tapauksissa esittämään seikat, jotka liittyvät toiminnan jatkuvuuteen ja siihen, että tilinpäätös on laadittu toiminnan jatkuvuuteen perustuen. Tilinpäätös laaditaan toiminnan jatkuvuuteen perustuen, paitsi jos emoyhtiö tai konserni aiotaan purkaa tai toiminta lakkauttaa tai ei ole muuta realistista vaihtoehtoa kuin tehdä niin.

Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa

Tavoitteenamme on hankkia kohtuullinen varmuus siitä, onko tilinpäätöksessä kokonaisuutena väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä, sekä antaa tilintarkastuskertomus, joka sisältää lausuntomme. Kohtuullinen varmuus on korkea varmuustaso, mutta se ei ole tae siitä, että olennainen virheellisyys aina havaitaan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti suoritettavassa tilintarkastuksessa. Virheellisyyksiä voi aiheutua väärinkäytöksestä tai virheestä, ja niiden katsotaan olevan olennaisia, jos niiden yksin tai yhdessä voisi kohtuudella odottaa vaikuttavan taloudellisiin päätöksiin, joita käyttäjät tekevät tilinpäätöksen perusteella.

Hyvän tilintarkastustavan mukaiseen tilintarkastukseen kuuluu, että käytämme ammatillista harkintaa ja säilytämme ammatillisen skeptisyyden koko tilintarkastuksen ajan. Lisäksi:

• Tunnistamme ja arvioimme väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvat tilinpäätöksen olennaisen virheellisyyden riskit, suunnittelemme ja suoritamme näihin riskeihin vastaavia tilintarkastustoimenpiteitä ja hankimme lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä. Riski siitä, että väärinkäytöksestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, on suurempi kuin riski siitä, että virheestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, sillä väärinkäytökseen voi liittyä yhteistoimintaa, väärentämistä, tietojen tahallista esittämättä jättämistä tai virheellisten tietojen esittämistä taikka sisäisen valvonnan sivuuttamista.
• Muodostamme käsityksen tilintarkastuksen kannalta relevantista sisäisestä valvonnasta pystyäksemme suunnittelemaan olosuhteisiin nähden asianmukaiset tilintarkastustoimenpiteet, mutta emme siinä tarkoituksessa, että pystyisimme antamaan lausunnon emoyhtiön tai konsernin sisäisen valvonnan tehokkuudesta.
• Arvioimme sovellettujen tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden asianmukaisuutta sekä johdon tekemien kirjanpidollisten arvioiden ja niistä esitettävien tietojen kohtuullisuutta.
• Teemme johtopäätöksen siitä, onko hallituksen ja toimitusjohtajan ollut asianmukaista laatia tilinpäätös perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta, ja teemme hankkimamme tilintarkastusevidenssin perusteella johtopäätöksen siitä, esiintyykö sellaista tapahtumiin tai olosuhteisiin liittyvää olennaista epävarmuutta, joka voi antaa merkittävää aihetta epäillä emoyhtiön tai konsernin kykyä jatkaa toimintaansa. Jos johtopäätöksemme on, että olennaista epävarmuutta esiintyy, meidän täytyy kiinnittää tilintarkastuskertomuksessamme lukijan huomiota epävarmuutta koskeviin tilinpäätöksessä esitettäviin tietoihin tai, jos epävarmuutta koskevat tiedot eivät ole riittäviä, mukauttaa lausuntomme. Johtopäätöksemme perustuvat tilintarkastuskertomuksen antamispäivään mennessä hankittuun tilintarkastusevidenssiin. Vastaiset tapahtumat tai olosuhteet voivat kuitenkin johtaa siihen, ettei emoyhtiö tai konserni pysty jatkamaan toimintaansa.
• Arvioimme tilinpäätöksen, kaikki tilinpäätöksessä esitettävät tiedot mukaan lukien, yleistä esittämistapaa, rakennetta ja sisältöä ja sitä, kuvastaako tilinpäätös sen perustana olevia liiketoimia ja tapahtumia siten, että se antaa oikean ja riittävän kuvan.
• Suunnittelemme ja suoritamme konsernin tilintarkastuksen hankkiaksemme konsernitilinpäätöstä koskevan tilintarkastuslausunnon laatimisen perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä konserniin kuuluvia yhteisöjä tai liiketoimintayksikköjä koskevasta taloudellisesta informaatiosta. Vastaamme konsernin tilintarkastusta varten suoritettavan tilintarkastustyön ohjauksesta, valvonnasta ja läpikäynnistä. Vastaamme tilintarkastuslausunnosta yksin.

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 5 vuotta.

Muu informaatio

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

Velvollisuutenamme on lukea edellä yksilöity muu informaatio tilinpäätöksen tilintarkastuksen yhteydessä ja tätä tehdessämme arvioida, onko muu informaatio olennaisesti ristiriidassa tilinpäätöksen tai tilintarkastusta suoritettaessa hankkimamme tietämyksen kanssa tai vaikuttaako se muutoin olevan olennaisesti virheellistä. Toimintakertomuksen osalta velvollisuutenamme on lisäksi arvioida, onko toimintakertomus laadittu noudattaen siihen sovellettavia säännöksiä lukuun ottamatta niitä kestävyysraporttia koskevia tietoja, joista säädetään kirjanpitolain 7 luvussa ja kestävyysraportointistandardeissa.

Lausuntonamme esitämme, että toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen tiedot ovat yhdenmukaisia ja että toimintakertomus on laadittu noudattaen siihen sovellettavia säännöksiä. Lausuntomme eivät kata niitä kestävyysraporttia koskevia tietoja, joista säädetään kirjanpitolain 7 luvussa ja kestävyysraportointistandardeissa.

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

Muut lausunnot

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

Helsingissä 27. helmikuuta 2025

KPMG OY AB

Kirsi Jantunen
KHT

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Kestävyysraportin varmennuskertomus

Finnair Oyj:n yhtiökokoukselle

Olemme suorittaneet rajoitetun varmuuden antavan toimeksiannon, jonka kohteena on Finnair Oyj:n (y-tunnus 0108023-3) toimintakertomukseen sisältyvä kirjanpitolain 7 luvun mukainen konsernin kestävyysraportti tilikaudelta 1.1.–31.12.2024.

Lausunto

Suorittamiemme toimenpiteiden ja hankkimamme evidenssin perusteella tietoomme ei ole tullut seikkaa, joka antaisi meille syyn uskoa, että konsernin kestävyysraportissa ei ole kaikilta olennaisilta osiltaan noudatettu
1) kirjanpitolain 7 luvussa säädettyjä vaatimuksia ja kestävyysraportointistandardeja (ESRS);
2) kestävää sijoittamista helpottavasta kehyksestä ja asetuksen (EU) 2019/2088 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/852 artiklassa 8 säädettyjä vaatimuksia (EU-taksonomia).

Edellä kohta 1 käsittää myös prosessin, jolla Finnair Oyj on yksilöinyt tiedot kestävyysraportointistandardien mukaista raportoimista varten (kaksinkertainen olennaisuusanalyysi), sekä tietojen merkitsemisen kirjanpitolain 7 luvun 22 §:ssä tarkoitetulla tavalla.

Lausuntomme ei kata kirjanpitolain 7 luvun 22 § 1 mom. 2 kohdan mukaista konsernin kestävyysraportin merkitsemistä digitaalisilla XBRL-kestävyystunnisteilla, koska kestävyysraportointiyritysten ei ole ollut mahdollista noudattaa kyseistä säännöstä ESEF-asetuksen tai muun Euroopan unionin lainsäädännön puuttumisen vuoksi.

Lausunnon perustelut

Olemme suorittaneet konsernin kestävyysraportin varmentamisen rajoitetun varmuuden antavana toimeksiantona noudattaen Suomessa noudatettavaa hyvää varmennustapaa ja kansainvälistä varmennustoimeksiantostandardia ISAE 3000 (uudistettu) *"Muut varmennustoimeksiannot kuin mennyttä aikaa koskevaan taloudelliseen informaatioon kohdistuva tilintarkastus tai yleisluontoinen tarkastus"*.

Tämän standardin mukaisia velvollisuuksiamme kuvataan tarkemmin kohdassa *Konsernikestävyystarkastajan velvollisuudet*.

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

Muu seikka

Haluamme kiinnittää huomiota siihen, että Finnair Oyj:n kirjanpitolain 7 luvun mukainen konsernin kestävyysraportti on laadittu ja varmennettu ensimmäistä kertaa tilikaudelta 1.1.–31.12.2024. Lausuntomme ei kata konsernin kestävyysraportissa esitettyjä vertailutietoja. Lausuntoamme ei ole mukautettu tämän seikan osalta.

Konsernikestävyystarkastajan riippumattomuus ja laadunhallinta

Olemme riippumattomia emoyhtiöstä ja konserniyrityksistä niiden Suomessa noudatettavien eettisten vaatimusten mukaisesti, jotka koskevat suorittamaamme toimeksiantoa ja olemme täyttäneet muut näiden vaatimusten mukaiset eettiset velvollisuutemme.

Konsernikestävyystarkastaja soveltaa kansainvälistä laadunhallintastandardia ISQM 1, jonka mukaan kestävyystarkastusyhteisön on suunniteltava, otettava käyttöön ja pidettävä toiminnassa laadunhallintajärjestelmä, mukaan lukien eettisten vaatimusten, ammatillisten standardien sekä sovellettavien säädöksiin ja määräyksiin perustuvien vaatimusten noudattamista koskevat toimintaperiaatteet tai menettelytavat.

Hallituksen ja toimitusjohtajan velvollisuudet

Finnair Oyj:n hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat:
- konsernin kestävyysraportista sekä sen laatimisesta ja esittämisestä kirjanpitolain 7 luvussa säädetyn mukaisesti, mukaan lukien kestävyysraportointistandardeissa määritelty prosessi, jolla on yksilöity tiedot kestävyysraportointistandardien mukaista raportointia varten ja tietojen merkitseminen kirjanpitolain 7 luvun 22 §:ssä tarkoitetulla tavalla, sekä
- siitä, että konsernin kestävyysraportissa on noudatettu kestävää sijoittamista helpottavasta kehyksestä ja asetuksen (EU) 2019/2088 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/852 artiklassa 8 säädettyjä vaatimuksia;
- sellaisesta sisäisestä valvonnasta, jonka ne katsovat tarpeelliseksi voidakseen laatikonsernin kestävyysraportin, jossa ei ole väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä.

Luontaiset rajoitukset kestävyysraportin laatimisessa

Kestävyysraportin laatiminen edellyttää yhtiöltä olennaisuusarviointia relevanttien raportoitavien seikkojen tunnistamiseksi. Tähän sisältyy merkittävästi johdon harkintaa ja valintoja. Kestävyysraportoinnille on myös luonteenomaista, että tämäntyyppisten tietojen raportointiin liittyy estimaatteja ja olettamuksia sekä mittaus- ja arviointiepävarmuutta. Lisäksi raportoidessaan tulevaisuuteen suuntautuvia tietoja yhtiön on esitettävä mahdollisia tulevaisuuden tapahtumia koskevat oletukset ja kerrottava yhtiön mahdollisista tulevista toimista näihin tapahtumiin liittyen. Todellinen lopputulos saattaa olla erilainen, koska ennustetut tapahtumat eivät aina toteudu odotetulla tavalla.

Konsernikestävyystarkastajan velvollisuudet

Velvollisuutemme on suorittaa varmennustoimeksianto saadaksemme rajoitetun varmuuden siitä, onko konsernin kestävyysraportissa väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä, sekä antaa rajoitetun varmuuden antava varmennuskertomus, joka sisältää lausuntomme. Virheellisyyksiä voi aiheutua väärinkäytöksestä tai virheestä, ja niiden katsotaan olevan olennaisia, jos niiden yksin tai yhdessä voisi kohtuudella odottaa vaikuttavan päätöksiin, joita käyttäjät tekevät konsernin kestävyysraportin perusteella.

Kansainvälisen varmennustoimeksiantostandardin ISAE 3000 (uudistettu) noudattamiseen kuuluu, että käytämme ammatillista harkintaa ja säilytämme ammatillisen skeptisyyden koko toimeksiannon ajan. Lisäksi:
- Tunnistamme ja arvioimme väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvat konsernin kestävyysraportin olennaisen virheellisyyden riskit, ja muodostamme käsityksen toimeksiannon kannalta relevantista sisäisestä valvonnasta pystyäksemme suunnittelemaan olosuhteisiin nähden asianmukaiset varmennustoimenpiteet, mutta emme siinä tarkoituksessa, että pystyisimme antamaan lausunnon emoyhtiön tai konsernin sisäisen valvonnan tehokkuudesta.
- Suunnittelemme ja suoritamme näihin riskeihin vastaavia varmennustoimenpiteitä hankkiaksemme lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa evidenssiä. Riski siitä, että väärinkäytöksestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, on suurempi kuin riski siitä, että virheestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, sillä väärinkäytökseen voi liittyä yhteistoimintaa, väärentämistä, tietojen tahallista esittämättä jättämistä tai virheellisten tietojen esittämistä taikka sisäisen valvonnan sivuuttamista.

Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys pääomanpalautuksesta
Tilintarkastuskertomus

Kuvaus suoritetuista toimenpiteistä

Rajoitetun varmuuden antavassa toimeksiannossa suoritettavat toimenpiteet poikkeavat luonteeltaan ja ajoitukseltaan kohtuullisen varmuuden antavan toimeksiannon toimenpiteistä, ja ovat niitä suppeampia. Valittavien varmennustoimenpiteiden luonne, ajoitus ja laajuus perustuvat ammatilliseen harkintaan sisältäen arvioinnin väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvasta olennaisen virheellisyyden riskistä. Tämän vuoksi rajoitetun varmuuden antavassa toimeksiannossa saatava varmuuden taso on huomattavasti alempi kuin varmuus, joka saataisiin suorittamalla kohtuullisen varmuuden antava toimeksianto.

Toimenpiteemme sisälsivät mm. seuraavaa:

- Haastattelimme Finnair Oyj:n johtoa sekä kestävyystietojen laatimisesta ja kokoamisesta vastaavia henkilöitä.
- Perehdyimme kestävyystietojen keräämiseen ja yhdistelemiseen liittyviin keskeisiin prosesseihin haastatteluin.
- Tutustuimme kestävyysraportilla esitettyjen tietojen kannalta olennaisiin sisäisiin ohjeistuksiin ja toimintaperiaatteisiin.
- Perehdyimme yhtiön laatimaan taustadokumentaatioon ja asiakirjoihin soveltuvin osin ja arvioimme tukevatko ne kestävyysraporttiin sisältyvää informaatiota.
- Kaksinkertaisen olennaisuuden määrittämistä koskevan prosessin osalta haastattelimme prosessista vastaavia henkilöitä ja perehdyimme kaksinkertaisesta olennaisuusarvioinnista laadittuun prosessikuvaukseen ja muuhun dokumentaatioon ja tausta-aineistoon.
- EU-taksonomiatietojen osalta haastattelimme yrityksen johtoa ja taksonomiatietojen raportoinnin kannalta avainasemassa olevia henkilöitä selvittääksemme miten taksonomiakelpoiset toiminnot on tunnistettu, hankimme haastatteluja tukevaa evidenssiä ja täsmäytimme raportoidut EU-taksonomiatiedot taustalaskemiin ja soveltuvin osin kirjanpitoon.
- Arvioimme ESRS-kestävyysraportointistandardien raportointia koskevien periaatteiden soveltamista kestävyystietojen esittämisessä.

Helsingissä 27. helmikuuta 2025

KPMG OY AB
Kestävyystarkastusyhteisö

Kirsi Jantunen
KHT

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Selvitys hallinto- ja ohjaus-järjestelmästä

- Säädösympäristö
- Hallintoelimet
- Hallitus
- Tarkastusvaliokunta
- Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
- Yhtiön johtaminen
- Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
- Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Säädösympäristö

Finnair Oyj (jäljempänä "Finnair" tai "yhtiö") on suomalainen julkinen osakeyhtiö, jonka kotipaikka on Helsinki. Finnair on Finnair-konsernin emoyhtiö, ja sen osake on noteerattu Nasdaq Helsingissä. Suomen valtio oli 55,69 prosentin osakeomistuksellaan Finnairin suurin omistaja 31.12.2024.

Finnairin hallinto perustuu Suomen lakiin ja yhtiön yhtiöjärjestykseen. Finnair noudattaa poikkeuksetta Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodia (Corporate Governance Code) 2025, jonka mukaan tämä selvitys on laadittu. Selvitys hallinto- ja ohjausjärjestelmästä annetaan erillisenä hallituksen toimintakertomuksesta ja se on Finnairin hallituksen tarkastusvaliokunnan käsittelemä.

Finnair laatii konsernitilinpäätöksen ja osavuosikatsaukset kansainvälisten IFRS-raportointistandardien, arvopaperimarkkinalain ja soveltuvien Finanssivalvonnan määräysten ja ohjeiden sekä Nasdaq Helsingin sääntöjen mukaisesti. 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 2025 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 2025
- 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

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Hallintoelimet

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

Hallintoelinten tehtävät ja vastuut on kuvattu jäljempänä.

Yhtiökokous

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

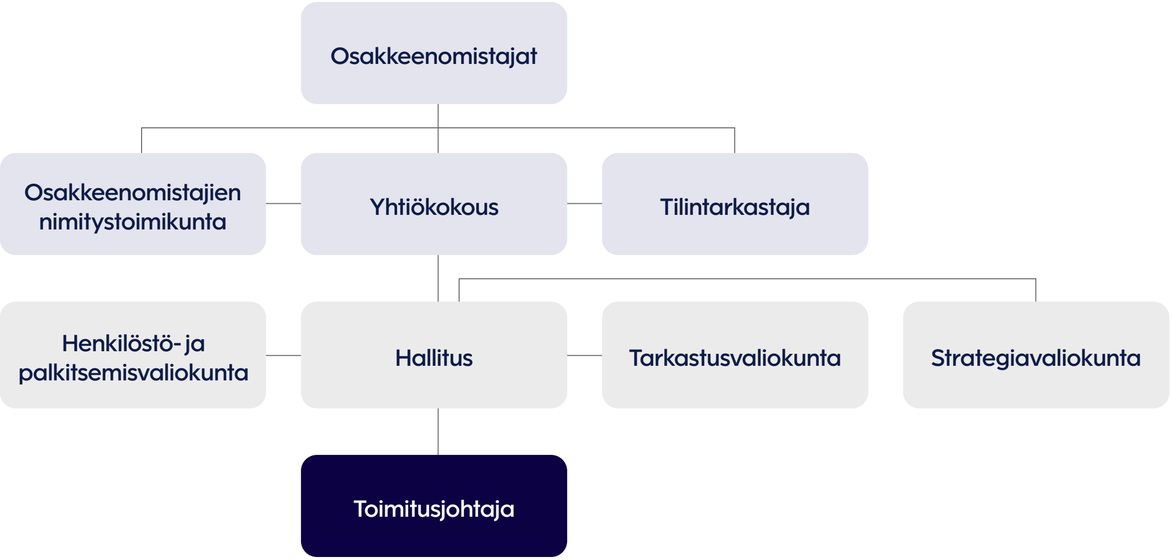
Yhtiökokouksen toimivalta on määritelty osakeyhtiölaissa ja Finnairin yhtiöjärjestyksessä. Varsinainen yhtiökokous päättää vuosittain seuraavista asioista:

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

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

Oikeus osallistua yhtiökokoukseen on niillä Finnairin osakkeenomistajilla, jotka on merkitty osakkeenomistajiksi Euroclear Finland Oy:n

Finnairin hallintoelimet



Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

pitämään yhtiön osakasluetteloon yhtiön erikseen ilmoittamana täsmäytyspäivänä. Hallintarekisteröidyn osakkeenomistajan, joka haluaa osallistua yhtiökokoukseen, on rekisteröidyttävä tilapäisesti osakasluetteloon. Voidakseen osallistua yhtiökokoukseen osakkeenomistajan on lisäksi ilmoittauduttava kokoukseen kokouskutsussa määritellyllä tavalla.

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

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

Yhtiökokous 2024

Finnairin varsinainen yhtiökokous 2024 pidettiin 18.3.2024 Messukeskuksessa Helsingissä. Osakkeenomistajilla ja näiden asiamiehillä oli mahdollisuus osallistua yhtiökokoukseen paikan päällä. Osakkeenomistajilla oli mahdollisuus käyttää äänioikeuttaan myös äänestämällä ennakkoon. Yhtiökokoukseen osallistui henkilökohtaisesti tai asiamiehen edustamana yhteensä 266 osakkeenomistajaa. Edustettuna oli 63,67 prosenttia yhtiön osakkeista ja äänivallasta. Yhtiön johdolle ei tehty vastaehdotuksia. Yhtiön hallitukselle ei oltu määräaikaan mennessä toimitettu kysymyksiä.

Läsnä olivat kokouksessa vahvistetusta ääniluettelosta ilmenevät osakkeenomistajat, yhtiön hallituksen puheenjohtaja ja kaikki hallituksen jäsenet, hallituksen uusi jäsenehdokas Jussi Siitonen, yhtiön toimitusjohtajan sijainen, yhtiön tilintarkastajan päävastuullinen tilintarkastaja, yhtiön ylintä johtoa sekä teknistä henkilökuntaa.

Tilintarkastaja

Finnairin varsinaisessa yhtiökokouksessa vuonna 2024 valittiin yhtiön tilintarkastusyhteisöksi KPMG, ja päävastuullisena tilintarkastajana toimi Kirsi Jantunen.

Vuoden 2024 ajalta maksetut tilintarkastuspalkkiot olivat yhteensä 626 tuhatta euroa ja muista palveluista maksetut palkkiot yhteensä 71 tuhatta euroa.

Osakkeenomistajien nimitystoimikunta

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

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

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

Nimitystoimikunta valitsee puheenjohtajan keskuudestaan. Nimeämiseen oikeutetut yhtiön suurimmat osakkeenomistajat määräytyvät vuosittain yhtiön osakasluetteloon kesäkuun ensimmäisenä arkipäivänä rekisteröityinä olevien omistustietojen perusteella. Osakasluetteloa ylläpitää Euroclear Finland Oy. Jos osakkeenomistaja päättää olla käyttämättä nimitysoikeuttaan, oikeus siirtyy seuraavaksi suurimmalle osakkeenomistajalle.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

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**.

2023 nimitystoimikunta

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

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

Nimitystoimikunta antoi 31.1.2024 Finnairin hallitukselle ehdotuksensa 18.3.2024 pidettävää varsinaista yhtiökokousta varten. Ehdotukset ovat nähtävissä yhtiön **verkkosivuilla**.

2024 nimitystoimikunta

Vuonna 2024 nimitystoimikunnan muodostivat kesäkuun 2024 ensimmäisen arkipäivän suurimman, toiseksi ja kolmanneksi suurimman osakkeenomistajan eli Suomen valtion, Keskinäisen Työeläkevakuutusyhtiö Varman ja Keskinäisen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen edustajat. Osakkeenomistajien nimitystoimikunnan jäseninä toimivat:

- Maija Strandberg, s. 1969, osastopäällikkö, valtioneuvoston kanslia, omistajaohjausosasto (pj.)
- Timo Sallinen, s. 1970, sijoitusjohtaja, Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Varma
- Esko Torsti, s. 1964, pääomasijoitusjohtaja, Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen

Nimitystoimikunta antoi 24.1.2025 Finnairin hallitukselle ehdotuksensa 27.3.2025 pidettävää varsinaista yhtiökokousta varten. Ehdotukset ovat nähtävissä yhtiön **verkkosivuilla**.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Hallitus

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

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

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

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

Hallituksen päätehtävät:

- hyväksyy yhtiön strategiset tavoitteet ja valvoo tavoitteiden saavuttamista
- huolehtii yhtiön hallinnon ja sen toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä
- vahvistaa yhtiön toiminnassa noudatettavat arvot ja ylemmän tason politiikat
- seuraa ja arvioi yhtiön kirjanpidon, taloudellisen raportointijärjestelmän, kestävyysraportoinnin ja riskienhallintajärjestelmän asianmukaisuutta
- hyväksyy strategisesti tärkeät hankkeet, liiketoimintasuunnitelmat ja kumppanuudet sekä muut toimitusjohtajan päätöksentekovaltuudet ylittävät päätökset
- päättää takauksista ja muista sitoumuksista kolmansien osapuolien hyväksi
- nimittää ja erottaa toimitusjohtajan ja muut johtoryhmän jäsenet sekä arvioi heidän suoriutumistaan ja päättää heidän palkitsemisestaan, osallistuu lisäksi johdon seuraajasuunnitteluun
- päättää yhtiön henkilöstöpolitiikasta ja palkitsemisen pääperiaatteista sekä arvioi niitä säännöllisesti
- arvioi omaa työskentelyään vuosittain
- laatii ja hyväksyy hallituksen ja sen valiokuntien työjärjestykset sekä vahvistaa sisäisen tarkastuksen sekä Risk & Compliance -valvontatoiminnon työjärjestykset.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Hallituksen jäsenet vuonna 2024

Sanna Suvanto-Harsaae

A PR S

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

Päätoimi:
Hallitusammattilainen

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen puheenjohtaja, Posti Group Oyj, Orthex Oyj, BoConcept AS, N'Age AS, Awardit Ab, Hallituksen jäsen, Motonet Oy

Osakeomistus 31.12.2024:
14 008

Tiina Alahuhta-Kasko

PR

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

Päätoimi:
Toimitusjohtaja, Marimekko Oyj

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

Osakeomistus 31.12.2024:
6 518

Montie Brewer

A S

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

Päätoimi:
Hallitusammattilainen

Keskeiset luottamustehtävät:
Hallituksen jäsen, Allegiant Travel Company, Hallituksen jäsen, ID90 Travel, Inc.

Osakeomistus 31.12.2024:
5 313

Jukka Erlund

A S

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

Päätoimi:
Talous- ja rahoitusjohtaja, Fazer-konserni

Keskeiset luottamustehtävät:
-

Osakeomistus 31.12.2024:
18 268

Valiokunnat
A = Tarkastusvaliokunta
PR = Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
S = Strategiavaliokunta

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Hannele Jakosuo-Jansson

PR

s. 1966, DI
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2021 alkaen

Päätoimi:
Henkilöstö-, turvallisuus- ja viestintäjohtaja, Neste Oyj

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

Osakeomistus 31.12.2024:
5 768

Henrik Kjellberg

A S

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

Päätoimi:
Toimitusjohtaja, Awaze

Keskeiset luottamustehtävät:
-

Osakeomistus 31.12.2024:
14 768

Jussi Siitonen

A

s. 1969, KTM
Finnairin hallituksen jäsen vuodesta 2024 alkaen

Päätoimi:
Talousjohtaja ja toimitusjohtajan sijainen, Fiskars Oyj

Keskeiset luottamustehtävät:
-

Osakeomistus 31.12.2024:
4 768

Simon Large (hallituksen jäsen 30.9.2024 saakka)

PR

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

Minna Pajumaa (hallituksen jäsen yhtiökokoukseen 18.3.2024 saakka)

PR

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

Valiokunnat
A = Tarkastusvaliokunta
PR = Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
S = Strategiavaliokunta

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Hallituksen jäsenet ja heidän riippumattomuutensa yhtiöstä

18.3.2024 pidetty Finnairin varsinainen yhtiökokous valitsi hallituksen puheenjohtajaksi Sanna Suvanto-Harsaaen ja muiksi jäseniksi Tiina Alahuhta-Kaskon, Montie Brewerin, Jukka Erlundin, Hannele Jakosuo-Janssonin, Henrik Kjellbergin, Simon Largen ja Jussi Siitosen. Hallitus valitsi Montie Brewerin varapuheenjohtajakseen. Simon Large jätti paikkansa Finnairin hallituksessa 30.9.2024 siirtyessään Finnairin johtoryhmään 1.10.2024.

Finnair noudattaa voimassa olevia hallituksen riippumattomuutta koskevia vaatimuksia Suomen lakien ja asetusten sekä hallinnointikoodin mukaisesti. Hallitus katsoo, että kaikki osakkeenomistajien valitsemat jäsenet ovat hallinnointikoodin mukaan riippumattomia yhtiöstä ja sen merkittävistä osakkeenomistajista.

Hallituksen jäsenten ja heidän määräysvaltayhteisöjensä omistus konsernissa

Vuoden 2024 lopussa hallituksen jäsenistä Sanna Suvanto-Harsaaella, Tiina Alahuhta-Kaskolla, Montie Brewerillä, Jukka Erlundilla, Hannele Jakosuo-Janssonilla, Henrik Kjellbergillä ja Jussi Siitosella oli osakkeita tai osakeperusteisia oikeuksia Finnair-konsernin yhtiöissä, kuten esitetään sivuilla 213 ja 214.

Hallituksen valiokunnat

Hallitus delegoi osan tehtävistään tarkastusvaliokunnalle, henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnalle sekä strategiavaliokunnalle. Strategiavaliokunta perustettiin vuonna 2024 tukemaan väliaikaisesti uuden strategian valmistelua. Strategiavaliokunta avustaa yhdessä toimivan johdon kanssa hallituksen strategiatyöskentelyä.

Hallitus nimittää keskuudestaan valiokunnan jäsenet ja puheenjohtajat. Kussakin valiokunnassa on oltava vähintään kolme jäsentä.

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

Hallituksen ja sen valiokuntien kokousten lukumäärä ja jäsenten osallistumisaste

Jäsen	Hallitus	Tarkastus-valiokunta	Henkilöstö- ja palkitsemis-valiokunta	Strategia-valiokunta
Sanna Suvanto-Harsaae	11/11	5/5	5/6	7/7
Tiina Alahuhta-Kasko	11/11		6/6	
Montie Brewer	9/11	5/5		7/7
Jukka Erlund	11/11	5/5		7/7
Hannele Jakosuo-Jansson	10/11		6/6	
Henrik Kjellberg	10/11	5/5		7/7
Simon Large (jäsen 30.9.2024 saakka)	7/7	1/1	1/1	
Minna Pajumaa (jäsen 18.3.2024 saakka)	3/3		2/2	
Jussi Siitonen (jäsen 18.3.2024 alkaen)	9/9	4/4		

Yhdentoista kokouksen lisäksi hallitus teki päätöksiä viisi kertaa kokoontumatta.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Hallituksen monimuotoisuutta koskevat periaatteet

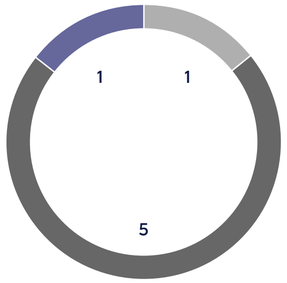
Hallitus on määritellyt hallituksen monimuotoisuutta koskevat periaatteet, jotka ovat osakkeenomistajien nimitystoimikunnan käytettävissä, kun se valmistelee hallituksen kokoonpanoa koskevaa ehdotustaan yhtiökokoukselle.

Hallituksen monimuotoisuutta koskevat periaatteet ovat:

- Hallituksella on kokonaisuudessaan oltava riittävä osaaminen ja kokemus, jotta se voi hoitaa tehtävänsä huolellisesti ja tehokkaasti ottaen huomioon yhtiön toiminnan laadun, laajuuden ja kansainvälisyyden, yhtiön strategiset tavoitteet sekä liike-elämän ja muun yhteiskunnan muutokset.
- Hallituksen jäsenten tulee kyetä toimimaan yhteistyössä muiden jäsenten sekä yhtiön johdon kanssa.
- Hallituksen jäsenillä tulisi olla toisiaan täydentävä koulutus ja 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.

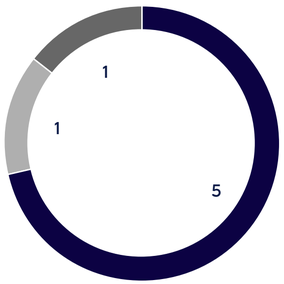
Hallituksen monimuotoisuus

Ikä



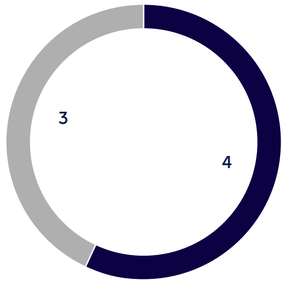
>70: 0 %
60–69: 14 %
50–59: 71 %
40–49: 14 %
30–39: 0 %

Kansalaisuus



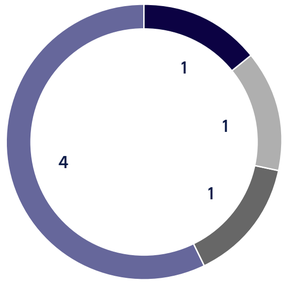
Suomi: 71 %
Ruotsi: 14 %
Yhdysvallat: 14 %

Sukupuoli



Miehiä: 57 %
Naisia: 43 %

Toimikausi



1 vuosi: 14 %
2–3 vuotta: 14 %
4–5 vuotta: 14 %
yli 5 vuotta: 57 %

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Tarkastusvaliokunta

Tarkastusvaliokunta avustaa hallitusta taloudellisen raportoinnin ja kestävyysraportoinnin prosessiin ja valvontaan liittyvien tehtävien hoitamisessa lainsäädännössä ja Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodissa tarkastusvaliokunnille määriteltyjen velvollisuuksien mukaisesti.

Tarkastusvaliokunta seuraa ja arvioi yhtiön taloudellisen raportoinnin ja kestävyysraportoinnin prosessia sekä yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien tehokkuutta. Valiokunta seuraa lakisääteistä tilintarkastusta ja kestävyysraportoinnin tarkastusta sekä arvioi kummankin tarkastajan riippumattomuuden. Lisäksi tarkastusvaliokunta käsittelee sisäisen tarkastuksen sekä Risk & Compliance -valvontatoiminnon valiokunnalle toimittamat raportit.

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

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

Tarkastusvaliokunta 2024

18.3.2024 pidetyn varsinaisen yhtiökokouksen jälkeen hallitus valitsi keskuudestaan tarkastusvaliokunnan puheenjohtajaksi Jukka Erlundin sekä jäseniksi Montie Brewerin, Henrik Kjellbergin, Jussi Siitosen ja Sanna Suvanto-Harsaaen. Yhtiökokoukseen saakka tarkastusvaliokuntaan kuuluivat puheenjohtaja Jukka Erlund sekä jäseninä Montie Brewer, Henrik Kjellberg, Simon Large ja Sanna Suvanto-Harsaae. Tarkastusvaliokunta kokoontui viisi kertaa, ja osallistumisprosentti oli 100.

Tarkastusvaliokunnan päätehtävät:

- valvoo yhtiön taloudellista tilaa
- seuraa ja arvioi taloudellisen raportoinnin ja kestävyysraportoinnin prosessia
- seuraa ja arvioi yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien tehokkuutta, sisältäen prosessit joiden tavoitteena on varmistaa lakien ja säännösten noudattaminen
- seuraa tilinpäätösten lakisääteistä tilintarkastusta ja kestävyysraportoinnin tarkastusta
- seuraa ja arvioi lakisääteisen tilintarkastajan ja kestävyysraportin tarkastajan riippumattomuutta erityisesti näiden tarjoamien lisäpalveluiden osalta
- valmistelee tilintarkastajan ja kestävyysraportin tarkastajan valintaa sekä näiden palkkioita koskevat hallituksen ehdotukset varsinaiselle yhtiökokoukselle
- käsittelee tilintarkastajan ja kestävyysraportin tarkastajan suunnitelmat ja raportit
- käsittelee sisäisen tarkastuksen ja Risk & Compliance -valvontatoiminnon suunnitelmat ja raportit
- seuraa ja arvioi tietoturvan johtamisen tilaa
- seuraa ja arvioi lähipiiritoimia sekä näihin liittyvien hallinnointi- ja tiedonantovaatimusten noudattamista
- käsittelee yhtiön selvityksen hallinto- ja ohjausjärjestelmästä
- valmistelee hallituksen päätettäväksi yhtiön riskienhallintapolitiikat
- valmistelee hallituksen käsiteltäväksi päätökset merkittävistä muutoksista yhtiön kirjanpitoperiaatteissa tai konsernin varojen arvostuksessa
- pitää yhteyttä tilintarkastajaan ja kestävyysraportin tarkastajaan.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta

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

Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta 2024

18.3.2024 pidetyn varsinaisen yhtiökokouksen jälkeen hallitus valitsi keskuudestaan henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan puheenjohtajaksi Hannele Jakosuo-Janssonin sekä jäseniksi Tiina Alahuhta-Kaskon, Simon Largen ja Sanna Suvanto-Harsaaen. Yhtiökokoukseen saakka henkilöstö- ja palkitsemisvaliokuntaan kuuluivat puheenjohtaja Hannele Jakosuo-Jansson sekä jäseninä Tiina Alahuhta-Kasko, Minna Pajumaa ja Sanna Suvanto-Harsaae. Valiokunta kokoontui kuusi kertaa, ja osallistumisprosentti oli 95.

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.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Yhtiön johtaminen

Finnairin yhtiörakenne

Finnairin lentoliikenteen ydintoiminnot ovat konsernin emoyhtiössä, Finnair Oyj:ssä, kun taas tekniset huoltopalvelut, matkapalvelut, catering-palvelut sekä taloushallinon ja liiketoiminnan palvelukeskus ovat kokonaan omistetuissa tytäryhtiöissä. Finnairilla on yksi liiketoiminta-alue, joka muodostuu kolmesta yksiköstä: Tuotteet ja asiakkaat, tuotot, ja operaatiot. Finnairin konsernihallintoon kuuluvat yhteiset toiminnot ovat talous ja strategia, henkilöstö ja kulttuuri, digitaaliset palvelut, viestintä, lakiasiat, Risk & Compliance -valvontatoiminto sekä sisäinen tarkastus.

Toimitusjohtaja

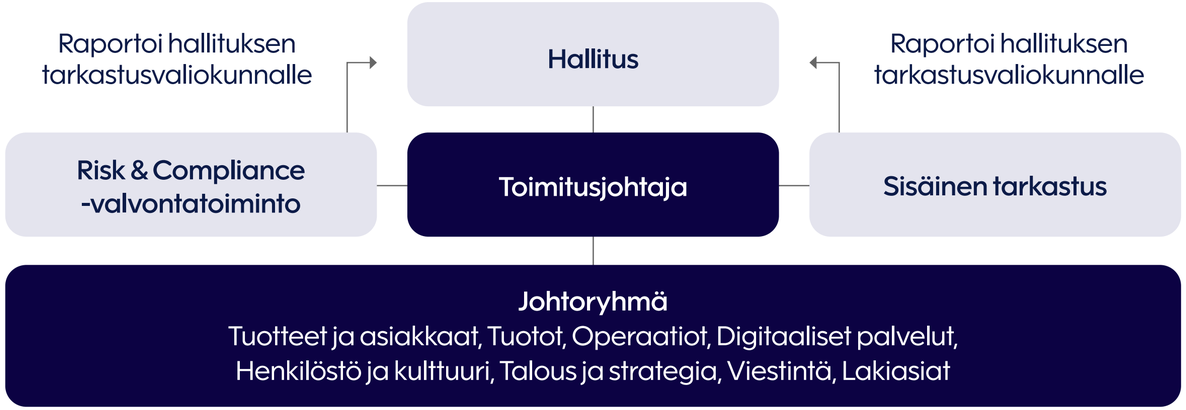
Toimitusjohtajan nimittää yhtiön hallitus. Toimitusjohtajan tehtävänä on johtaa yhtiön toimintaa osakeyhtiölain ja hallituksen antamien ohjeiden ja määräysten mukaisesti. Toimitusjohtaja toimii johtoryhmän puheenjohtajana.

Hallitus päättää toimitusjohtajan palkitsemisesta ja asettaa hänen lyhyen ja pitkän aikavälin tavoitteensa. Toimisuhteen keskeiset ehdot, sisältäen palkitsemisen ja edut, on kuvattu Finnairin palkitsemisraportissa sekä yhtiön hallinnointia koskevalla **verkkosivulla**.

Finnair tiedotti 11.1.2024 nimittäneensä Turkka Kuusiston, DI, s. 1979, Finnairin uudeksi toimitusjohtajaksi. Kuusisto nimitettiin Topi Mannerin, KTM, s. 1974, seuraajaksi, joka lähti yhtiön palveluksesta 15.1.2024 siirtyäkseen Elisa Oyj:n toimitusjohtajaksi.

Ennen siirtymistään Finnairille Kuusisto toimi vuodesta 2020 lähtien kansainvälisen logistiikkayhtiö Posti Group Oyj:n toimitusjohtajana. Ennen siirtymistään Posti Groupin toimitusjohtajaksi Kuusisto toimi vaativissa johtotehtävissä Posti Groupissa ja Lindorff Groupissa. Kuusisto aloitti Finnairin toimitusjohtajana 24.4.2024. Finnairin operatiivinen johtaja Jaakko Schildt toimi toimitusjohtajan sijaisena 15.1.–23.4.2024.

Yhtiön johtaminen



Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Toimitusjohtajan palkitseminen on kuvattu tilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.8.1 sekä palkitsemisraportissa.

Johtoryhmä

Johtoryhmän puheenjohtajana toimii yhtiön toimitusjohtaja ja siihen kuuluvat Finnairin tuotteista ja asiakkaista, tuotoista, operaatioista, digitaalisista palveluista, taloudesta ja strategiasta, henkilöstöstä, viestinnästä sekä lakiasioista vastaavat johtajat. Johtoryhmän jäsenten nimittämisestä ja palkitsemisesta päättää yhtiön hallitus.

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

Lentoturvallisuuden ohjausryhmä

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

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

Johtokunta

Finnairin johtokunta on pääasiassa viestintä- ja yhteistyöfoorumi, jonka kautta henkilöstö voi osallistua yhtiön hallintoon erityisesti henkilöstöä koskevissa asioissa. Johtokunta keskustelee myös Finnairin henkilöstöä koskevien yhtiön strategisten tavoitteiden ja kehitysprojektien toteuttamisesta sekä yhtiön liiketoimintasuunnitelmista, taloudellisesta tilanteesta, operatiivisen toiminnan laadusta ja asiakastyytyväisyydestä. Johtokunta muodostuu johtoryhmän jäsenistä, eräistä muista ylimmän johdon edustajista sekä kaikkien henkilöstöryhmien edustajista. Vuonna 2024 Finnairin johtokunta kokoontui viisi kertaa.

Finnairin tytäryhtiöhallinto

Finnairin tytäryhtiöt on esitelty tilinpäätöksen 2024 liitetiedossa 4.2.

Vuonna 2024 osa Finnairin johtoryhmän jäsenistä toimi Finnairin tytäryhtiöiden hallituksissa.

Merkittävien kumppanuuksien hallinnointi

Finnair on osakkaana 40 prosentin omistusosuudellaan Nordic Regional Airlines Oy:n omistavassa Nordic Regional Airlines AB:ssä (31.12.2024). 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 ja Lufthansa Technikiltä. Uusiutuvan lentopolttoaineen (sustainable aviation fuel, SAF) käytön lisääntymisen seurauksena yhteistyö Nesteen kanssa on muodostunut Finnairille strategiseksi.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

IT-palveluissa Finnairin kumppaneita ovat muun muassa Amadeus ja Nordcloud. Näiden sopimusten kustannus- ja laatutavoitteet on pyritty asettamaan niin, että ne vastaavat vähintään hyvää yleistä markkinatasoa.

Finnair on mukana eräiden **one**world-allianssiin kuuluvien lentoyhtiöiden muodostamissa yhteishankkeissa. Näiden yhteishankkeiden tavoitteena on kilpailukyvyn ja tehokkuuden lisääminen matkustajia hyödyttävällä tavalla. Finnairin vaikutusvalta yhteishankkeissa perustuu sopimusjärjestelyihin. Yhteishankkeiden päätöksenteossa pyritään yksimielisyyteen.

Kaikkien Finnairin palveluntarjoajien odotetaan toimivan Finnairin hankinnan eettisten periaatteiden (Supplier Code of Conduct) mukaisesti. Finnairin tavoitteena on, että sillä on oikeus tarkastaa yhteistyökumppaneidensa hallintoa ja turvallisuuskäytäntöjä tämän varmistamiseksi.

Finnairin eettiset toimintaohjeet (Code of Conduct) ja hankinnan eettiset periaatteet (Supplier Code of Conduct) ovat saatavilla Finnairin **verkkosivuilla**.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Johtoryhmä vuonna 2024

Turkka Kuusisto

s. 1979, DI

Päätoimi:

Toimitusjohtaja 24.4.2024 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen jäsen, Palvelualojen työnantajat PALTA ry, Hallintoneuvoston jäsen, Ilmarinen

Osakeomistus 31.12.2024

20 000

Kaisa Aalto-Luoto

s. 1979, kauppatieteiden maisteri

Päätoimi:

Henkilöstöjohtaja 23.10.2023 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen jäsen, Uudenmaan Osuuspankki

Osakeomistus 31.12.2024

-

Antti Kleemola

s. 1980, kauppatieteiden maisteri

Päätoimi:

Digitalisaatiojohtaja 10.9.2024 alkaen, tietohallintojohtaja 1.6.2022 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen jäsen, ICT Leaders Finland ry

Osakeomistus 31.12.2024

15 647

Simon Large

s. 1969, BA (Bachelor of Arts)

Päätoimi:

Chief Customer Officer 1.10.2024 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:

-

Osakeomistus 31.12.2024

-

Kristian Pullola

s. 1973, kauppatieteiden maisteri

Päätoimi:

Talousjohtaja 1.10.2022 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen jäsen, Kemira Plc, Hallituksen jäsen, Terveystalo Plc, Hallituksen puheenjohtaja, Instructor HoldCo Oy ja FinanceKey Oy

Osakeomistus 31.12.2024

26 526

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
• Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Christine Rovelli

s. 1974, MBA

Päätoimi:

Chief Revenue Officer 10.9.2024 alkaen, Strategiasta ja laivastosta vastaava johtaja 1.10.2022 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen jäsen, UATP, Hallituksen jäsen, Nordic Regional Airlines Oy, Hallituksen varapuheenjohtaja, AmCham Finland, Valtuutettu, International Society of Transport Aircraft Trading (ISTAT) Foundation

Osakeomistus 31.12.2024

14 509

Sami Sarelius

s. 1971, OTK

Päätoimi:

Lakiasiainjohtaja 20.8.2010 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:

-

Osakeomistus 31.12.2024

46 410

Jaakko Schildt

b. 1970, B.Sc. (Eng.), MBA

Päätoimi:

Operatiivinen johtaja 1.3.2016 alkaen. Toimitusjohtajan sijainen 15.1.2024–23.4.2024. Toimitusjohtajan sijainen 10.9.2024 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:

Hallituksen puheenjohtaja, Nordic Regional Airlines Oy, Hallituksen jäsen, Kallioinen Yhtiöt Oy, Hallituksen jäsen, Pirkanmaan Osuuskauppa

Osakeomistus 31.12.2024

56 381

Päivyt Tallqvist

s. 1970, kauppatieteiden maisteri

Päätoimi:

Viestintäjohtaja 1.11.2020 alkaen

Keskeiset luottamustehtävät:

-

Osakeomistus 31.12.2024

34 690

Topi Manner (johtoryhmän jäsen 15.1.2024 saakka)

s. 1974, kauppatieteiden maisteri

Päätoimi:

Toimitusjohtaja 1.1.2019 alkaen

Ole Orvér (johtoryhmän jäsen 10.9.2024 saakka)

s. 1966, kaupallisen alan tutkinto

Päätoimi:

Kaupallinen johtaja 1.5.2019 alkaen

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024

Osakkeenomistajat

Rahoitus- ja vakuutuslaitosten omistusosuus laski vuoden 2023 lopun 8,25 prosentista 7,96 prosenttiin vuonna 2024. Eläkevakuutusrahastojen osuus nousi vuoden 2023 lopun 5,17 prosentista 5,24 prosenttiin. Suurin osakkeenomistaja vuoden 2024 lopussa oli Suomen valtio, joka omisti 55,69 prosenttia yhtiön osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Seuraavaksi suurimmat omistajat olivat Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Varma (2,85 %), Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen (1,36 %) ja Keskinäinen Työeläkevakuusyhtiö Elo (1,03 %). Hallintarekisteröityjen osakkeiden omistusosuus laski 9,42 prosentista 9,01 prosenttiin. Osakkeenomistajien lukumäärä laski 123 046:sta 119 987:ään vuoden 2024 aikana. Finnair Oyj:n varsinainen yhtiökokous pidettiin 18.3.2024.

Maaliskuussa 2024 Finnair toteutti osakkeiden yhdistämisen, eli osakkeiden lukumäärän vähentämisen, sekä siihen liittyvän maksuttoman suunnatun osakeannin, osakkeiden lunastamisen ja osakkeiden mitätöinnin.

Tytäryhtiöt

Yhtiön konsernirakenne muuttui vuonna 2024, kun Finnair Engine Services Oy, Kiinteistö Oy Lentokonehuolto, Northport Oy ja FTS Financial Services Oy sulautuivat Finnair Oyj:hin vuoden 2024 lopussa.

Tilintarkastaja

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

Hallitus ja johtoryhmä

Hallituksen kokoonpano muuttui vuonna 2024, kun yhtiökokous valitsi yhden uuden jäsenen ja kaksi jäsentä jäi pois hallituksesta. Hallitus ja johtoryhmä keskittyivät vuonna 2024 kehittämään strategiaa vuonna 2025 alkavaa strategiakautta varten, henkilöstöagendaan, asiakaslähtöisyyteen ja digitaalisiin kyvykkyyksiin sekä yhtiön rahoitusportfolion uudistamiseen.

Vuonna 2024 yksi johtoryhmän jäsenistä vaihtui. Lisäksi Finnairin aiempi toimitusjohtaja Topi Manner, KTM, s. 1974, jätti yhtiön 15.1.2024 siirtyäkseen Elisa Oyj:n toimitusjohtajaksi.

Turkka Kuusisto, DI, s. 1979, nimitettiin Finnairin uudeksi toimitusjohtajaksi ja hän aloitti roolissaan 24.4.2024. Finnairin operatiivinen johtaja Jaakko Schildt toimi toimitusjohtajan sijaisena 15.1.–23.4.2024 välisenä aikana. Schildt nimitettiin toimitusjohtajan sijaiseksi 10.9.2024. Simon Large, BA, nimitettiin tuotteesta ja asiakkaista vastaavaksi Chief Customer Officeriksi 1.10.2024 alkaen, kun kaupallinen johtaja Ole Orvér jätti yhtiön johtoryhmän. Strategiasta ja laivastosta vastaava johtaja Christine Rovelli, MBA, nimitettiin tuotoista vastaavaksi Chief Revenue Officeriksi 10.9.2024 alkaen. Tietohallintojohtaja Antti Kleemola, KTM, nimitettiin digitalisaatiojohtajaksi (Chief Digital Officer) 10.9.2024 alkaen. Lisäksi Finnairin strategiatoiminto siirtyi talousjohtaja Kristian Pullolan, KTM, alaisuuteen.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Johtokunta

Johtokunnan kokoonpano muuttui vuonna 2024 kun osa henkilöstöryhmistä vaihtoi edustajiaan.

Sisäinen valvonta ja riskienhallinta

Vuoden 2024 aikana vahvistettiin edelleen kolmen puolustuslinjan mallin mukaista toimintatapaa, jossa organisaation eri puolustuslinjojen mukaiset roolit sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan suhteen on selkeästi eriytetty. Risk & Compliance on toisessa puolustuslinjassa oleva valvontatoiminto, jonka vastuulla on sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan rakenteiden ja mallin kehittäminen ja ylläpitäminen sekä niissä määriteltyjen politiikkojen, sääntöjen, menettelytapojen ja avainkontrollien toimeenpanon seuranta.

Sisäinen tarkastus

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

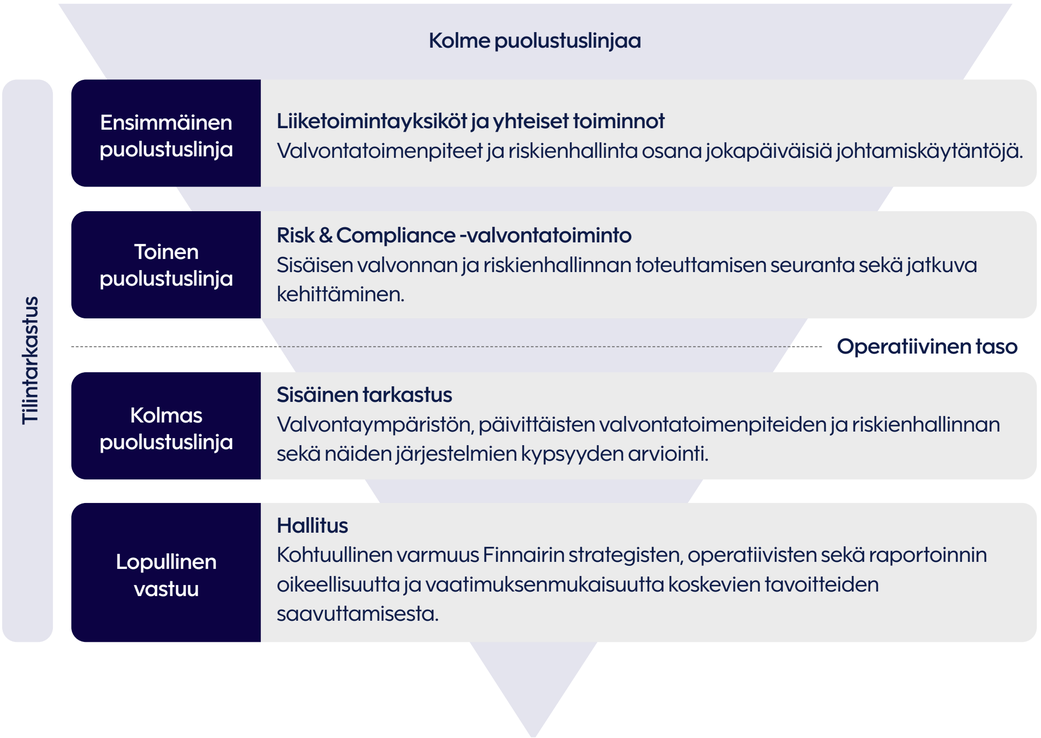
Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Osakeyhtiölain mukaan yhtiön johdon on huolellisesti toimien edistettävä yhtiön etua. Hallitus huolehtii yhtiön hallinnosta ja sen toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä. Hallitus vastaa siitä, että yhtiön kirjanpidon ja varainhoidon valvonta on asianmukaisesti järjestetty. Toimitusjohtaja hoitaa yhtiön juoksevaa hallintoa hallituksen antamien ohjeiden mukaisesti. Toimitusjohtaja vastaa siitä, että yhtiön kirjanpito on lain mukainen ja varainhoito luotettavalla tavalla järjestetty.

Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimenpiteet ovat olennainen osa johdon kokonaisvastuuta sen varmistamiseksi, että yhtiön liiketoiminnalliset tavoitteet saavutetaan. Poikkeamat tavoitteisiin nähden voidaan ehkäistä tai havaita mahdollisimman varhaisessa vaiheessa tehokkaiden sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien avulla. Hallitus vastaa yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien tehokkuuden seurannasta ja arvioinnista.

Roolit sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien käytännön toteuttamisessa



Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
• Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Finnairin sisäisen valvonnan rakenne ja malli on määritelty sekä siihen kuuluvat yhtiön sisäiset politiikat, säännöt, menettelytavat ja avainkontrollit. Rakennetta ja mallia kehitetään ja ylläpidetään järjestelmällisesti sisäisen valvonnan järjestelmän tehokkuuden varmistamiseksi. Sisäisellä valvonnalla varmistetaan, että toiminta on tehokasta, että riskit tunnistetaan asianmukaisesti ja että niitä mitataan ja pienennetään riittävästi, että liiketoimintaa harjoitetaan harkiten turvaten yhtiön varat, että hallinnolliset ja kirjanpitoa koskevat menettelytavat ovat luotettavia, että taloudellinen ja muu (niin sisäinen kuin ulkoinen) raportointi on luotettavaa ja että lakeja, määräyksiä, valvontaviranomaisen vaatimuksia sekä Finnairin sisäisiä politiikkoja ja sääntöjä noudatetaan.

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

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

Taloudelliseen 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 talous ja strategia -toiminto sekä tietyt muut konsernitoiminnot, kun taas Risk & Compliance -valvontatoiminto toisessa puolustuslinjassa avustaa ensimmäistä puolustuslinjaa riskien tunnistamisessa ja arvioinnissa, valvontatoimenpiteiden määrittämisessä sekä valvoo valvontatoimenpiteiden ja riskienhallinnan toteuttamista. Kolmannessa puolustuslinjassa sisäinen tarkastus antaa yhtiön hallitukselle riippumattomia arvioita hallinnon, riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan tehokkuudesta.

Riskien arviointi

Riskejä tunnistetaan ja analysoidaan jatkuvasti osana riskienhallintaprosessia. Riskienhallinta on olennainen osa liiketoimintaa. Riskien arvioinnin tekeminen osana liiketoimintaa parantaa riskiarviointien

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
• Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

merkityksellisyyttä ja laatua. Päävastuu taloudellisen raportointiprosessin riskiarviointien tekemisestä on liiketoimintayksiköillä ja konsernitoiminnoilla eli ensimmäisellä puolustuslinjalla. Business controllerit ja financial controllerit sekä muu taloushallinon palvelukeskuksen henkilöstö toteuttavat jatkuvaa taloudellisen raportoinnin prosesseihin liittyvää riskien arviointia osana työtään.

Kolmen puolustuslinjan mallin mukaisesti Risk & Compliance -valvontatoiminnon tehtävänä on kehittää ja ylläpitää Finnairin riskienhallinnan rakennetta ja mallia.

Valvontatoimenpiteet

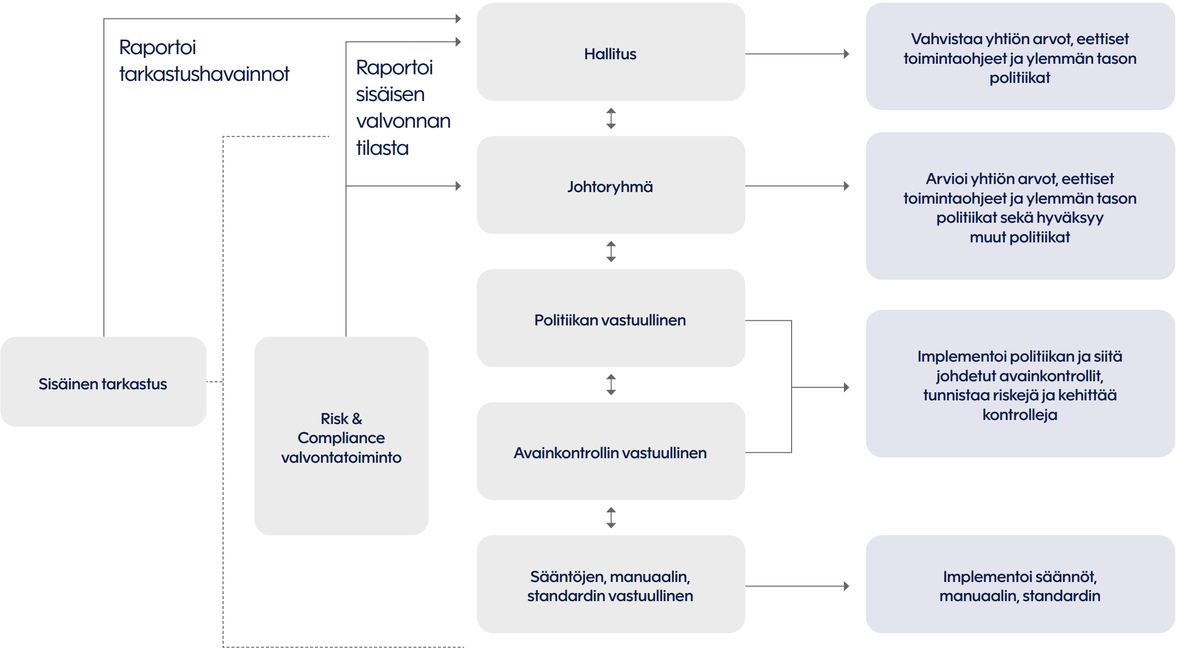
Finnairissa on laadittu taloudellisen raportoinnin manuaalit ja ohjeet, joita tulee noudattaa koko organisaatiossa. Manuaalit ja ohjeet sisältävät tiedot raportoinnin sisällöstä ja raportointiaikatauluista, ja niiden tavoitteena on lisätä taloudellisen raportointiprosessin valvottavuutta sekä varmistaa,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

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

Liiketoimintaprosesseissa käytettävillä valvontatoimenpiteillä varmistetaan taloudellisen raportoinnin näkökulmasta, että mahdolliset virheet tai poikkeamat ehkäistään tai havaitaan ja korjataan. Taloudellisen raportoinnin kontrollit käsittävät liiketoimien aloittamisen, tunnistamisen, mittaamisen, hyväksynnän, kirjaamisen ja raportoinnin sekä taloudellisen tiedon julkaisemisen.

Yleiset IT-kontrollit täydentävät talousraportoinnin valvontaa käyttöoikeuksien ja varmuuskopiointien osalta. Vastuualueet on jaettu talous ja strategia -toiminnossa sen varmistamiseksi, että liiketoiminnan tuloksellisuuden analyysit, mm. toiminnan volyymin, tuottojen, kustannusten, käyttöpääoman ja omaisuuserien analyysit, suoritetaan vaatimusten mukaisesti.

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



Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
• Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

Tiedonkulku ja viestintä

Talous ja strategia -toiminto vastaa, että taloudellisen raportoinnin manuaalit ja ohjeet ovat ajantasaisia ja että muutoksista tiedotetaan asianomaisia yksiköitä ja toimintoja. Talouden pääprosesseista vastaavat tiedottavat tulevista kansainvälisten laskentastandardien (IAS) muutoksista, uusista laskentaperiaatteista sekä muista raportointivaatimusten muutoksista.

Seuranta ja kehittäminen

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

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

Sisäinen tarkastus

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

Sisäinen tarkastus toimii kolmannessa puolustuslinjassa antaen yhtiön hallitukselle riippumattomia arvioita hallinnon, riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan tehokkuudesta.

Finnairin sisäisen tarkastuksen tehtävänä on tuottaa riippumattomia ja objektiivisia varmistus- ja konsultointipalveluita, joilla pyritään luomaan lisäarvoa ja parantamaan organisaation toimintaa. Järjestelmällisellä ja kurinalaisella riskienhallinta-, valvonta- ja hallintoprosessien arvioinnilla sisäinen tarkastus auttaa organisaatiota hallitsemaan sellaisten tekijöiden vaikutusta, jotka uhkaavat liiketoimintatavoitteiden saavuttamista.

Lähipiiriliiketoimet

Lähipiiritoimia sääntelevät osakeyhtiölaki, Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n julkaisema hallinnointikoodi sekä IAS 24 -standardi. Finnairin lähipiiri koostuu tytäryhtiöistä, osakkuusyhtiöistä, sekä yhteisyrityksistä. Lisäksi hallituksen jäsenet, toimitusjohtaja, muut johtoryhmän jäsenet, heidän läheisensä sekä heidän IAS 24 -määritelmän mukaiset joko suorasti tai epäsuorasti hallinnoimat yhteisöt, kuuluvat Finnairin lähipiiriin. Suuret osakkeenomistajat, jotka omistavat enemmän kuin 20 prosenttia osakkeista tai yhtiön äänioikeuksista, kuuluvat lähipiiriin. Finnairilla on määritellyt periaatteet lähipiiriliiketoimien tunnistamista varten.

Lähipiirin on hankittava ennakolta lupa yhtiön kanssa tehtäviin liiketoimiin. Luvasta päättää Finnairin johtoryhmä tai, mikäli liiketoimi koskee toimitusjohtajaa tai hallituksen jäsentä, yhtiön hallitus. Asianosainen ei saa osallistua lupa-asian käsittelyyn johtoryhmässä tai hallituksessa eikä osallistua yhtiön puolesta liiketoimen valmisteluun, päättämiseen eikä täytäntöönpanoon.

Johtoryhmän ja hallituksen jäseniltä vaaditaan lisäksi vuosittain ilmoitus heidän tai heidän läheistensä tai edellä tarkoitettujen yhteisöjen ja Finnairin välillä tilikauden aikana tehdyistä tai seuraavan tilikauden aikana suunnitelluista liiketoimista. Lupa- ja ilmoitusmenettelyt koskevat vain neuvoteltuja liiketoimia. Menettelyt eivät siten koske esimerkiksi yleisesti saatavilla olevin ehdoin eivätkä henkilökuntaehdoin tehtyjä palvelu- ja tavaraostoja tai -myyntejä.

Merkittävät lähipiirin ja Finnairin väliset liiketoimet julkistetaan pörssitiedotteella Nasdaq Helsingin sääntöjen mukaisesti. Lähipiiriasioista on tietoa myös yhtiön tilinpäätöksen liitetiedossa 4.5. Liiketoimet ovat markkinahinnan mukaisia.

Säädösympäristö
Hallintoelimet
Hallitus
Tarkastusvaliokunta
Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta
Yhtiön johtaminen
Keskeiset tapahtumat Finnairin hallinnossa vuonna 2024
• Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien pääpiirteet

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**.

Johdanto

Palkitsemisen kehitys vuosina 2020–2024

Hallitukselle vuonna 2024 maksetut palkkiot

Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2024 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2024 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

Palkitsemisraportti

• Johdanto
Palkitsemisen kehitys vuosina 2020–2024
Hallitukselle vuonna 2024 maksetut palkkiot
Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2024 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2024 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

Johdanto

Tässä raportissa esitetään Finnairin hallituksen jäsenten, toimitusjohtajan ja toimitusjohtajan sijaisen vuoden 2024 aikana maksetut ja ansaitut palkat ja palkkiot. Raportti on laadittu EU:n osakkeenomistajien oikeuksia koskevan direktiivin mukaisen Suomen listayhtiöiden hallinnointikoodin 2025 perusteella. Vuoden 2024 varsinaisen yhtiökokouksen neuvoa-antavassa äänestyksessä hyväksyttiin palkitsemisraportti vuodelta 2023. Tähän raporttiin ei siten ole tehty muutoksia, jotka olisivat seurausta yhtiökokouksen äänestyksestä. Muille johtoryhmän jäsenille kuin toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle maksetut palkat ja palkkiot on esitetty hallinnointikoodin mukaisesti internetsivuilla osoitteessa **investors.finnair.com**.

Finnairissa palkitseminen perustuu suoriutumisen, oikeudenmukaisuuden ja kilpailukykyisyyden periaatteisiin. Palkitsemisen tulee tukea Finnairin strategisten tavoitteiden saavuttamista, yhdenmukaistaa johdon edut osakkeenomistajien edun kanssa, kannustaa Finnairin arvojen mukaiseen toimintaan, sekä palkita erinomaisista saavutuksista. Nämä palkitsemisperiaatteet ohjaavat myös Finnairin Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan työtä.

Vuonna 2024 Finnairin johdossa tapahtui muutoksia, kun edellinen toimitusjohtaja oli eronnut ja uudeksi toimitusjohtajaksi nimitettiin Turkka Kuusisto, jonka toimisuhteen alkua edelsi Jaakko Schildtin väliaikainen toimitusjohtajan sijaisuus. Uuden toimitusjohtajan rekrytoinnin yhteydessä hallitus käytti harkintavaltaansa poiketakseen palkitsemispolitiikasta poikkeuksellisissa olosuhteissa, ja hyväksyi harkinnanvaraisen kertaluonteisen bonuksen toimitusjohtajalle vuodelle 2024. Koska Finnair on nyt jättämässä taakseen kaksoiskriisin vuodet, hallitus päätti myös hyväksyä jäljellä olevat maksut johtoryhmän Rebuild-kannustinohjelman osallistujille, mukaan lukien toimitusjohtajan sijainen Jaakko Schildt. Maksu ylitti vuonna 2024 palkitsemispolitiikassa määritellyn vuosittaisen muuttuvan palkkion 120 prosentin ylärajan, mutta jaettuna Rebuild-kannustinohjelman kolmen vuoden kestoajalle, palkkio pysyi rajan sisällä. Rebuild-kannustinohjelma kattoi vuodet 2020–2023 ja tuki yhtiön uudelleenrakentamista sekä kannattavuuden palauttamista kaksoiskriisin jälkeen.

"Finnair-tiimi jatkoi määrätietoista työtä liiketoiminnan kehittämiseksi ja yhtiön taloudellisen aseman vahvistamiseksi vuoden 2024 aikana. Tiimi saavutti onnistuneesti monet vuoden 2024 lyhyen aikavälin kannustinjärjestelmälle asetetuista tavoitteista ja myös yhtiön pitkän aikavälin kannustinjärjestelmän vuosien 2023–2024 liikevoittoprosentin tavoite ylitettiin.", kertoo Finnairin hallituksen puheenjohtaja **Sanna Suvanto-Harsaae**.

"Vahvistaaksemme yhtiön sitoutumista vastuullisuustavoitteiden saavuttamiseen, sisällytimme CO_2-päästöihin liittyvän vastuullisuusmittarin suoriteperusteisen osakepalkkiojärjestelmän tavoitteisiin kaudelle 2024–2026. Olen myös iloinen voidessani kertoa, että hallituksen vuosipalkkiot maksettiin ensimmäistä kertaa osakkeiden ja rahan yhdistelmänä, mikä yhdenmukaistaa hallituksen jäsenten edut osakkeenomistajiemme etujen kanssa. Haluan kiittää kaikkia Finnairin työntekijöitä, jotka ovat osoittaneet suurta joustavuutta ja myötävaikuttaneet yhteisten tavoitteidemme saavuttamiseen."

Johdanto
Palkitsemisen kehitys vuosina 2020–2024
Hallitukselle vuonna 2024 maksetut palkkiot
Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2024 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2024 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

Palkitsemisen kehitys vuosina 2020–2024

Hallituksen palkkioita korotettiin maaliskuussa 2024, mikä oli ensimmäinen merkittävä korotus sitten vuoden 2008. Hallituksen palkkioita korotettiin nimellisesti vuonna 2020, kun osakkeenomistajien nimitystoimikunta aloitti ohjelman hallituksen palkkioiden nostamiseksi markkinatasolle. Vuonna 2024 käyttöön otettu uusi palkkiorakenne yhdenmukaistaa paremmin hallituksen jäsenten ja osakkeenomistajien edut, sillä 40 prosenttia kiinteästä vuosipalkkiosta käytetään Finnairin osakkeiden hankkimiseen hallituksen jäsenille. Vuosina 2020–2023 hallituspalkkiot pysyivät muuttumattomina ja maksettiin kokonaan käteisellä. Kokonaispalkkioiden vaihtelut johtuivat kokousten ja hallituksen jäsenten määrän vaihteluista.

Toimitusjohtajan palkitseminen on vaihdellut merkittävästi vuosien 2020 ja 2024 välillä saavutettujen tulosten, johdon muutosten ja Euroopan komission rajoitusten vuoksi. Ylimmän johdon lyhyen ja pitkän aikavälin kannustinohjelmat peruttiin vuosina 2020–2022, ja tänä aikana käytössä oli vain Rebuild-kannustinohjelma. Tämä ohjelma, joka kattoi myös 63 prosenttia Finnairin työntekijöistä, päättyi vuonna 2023. Palkkiot maksettiin henkilöstölle vuonna 2023 ja johtoryhmälle vuonna 2024. Keskimääräiseen työntekijän palkitsemiseen vaikuttivat väliaikaiset lomautukset vuosina 2020–2021 ja sitä seuranneet Rebuid-kannustinmaksut vuosina 2023 ja 2024. Vuonna 2024 tapahtui myös muutoksia toimitusjohtajan tehtävässä, ja tehtävää hoitivat Topi Manner, Jaakko Schildt ja Turkka Kuusisto lyhyempien jaksojen ajan vuoden aikana.

Johdanto
- Palkitsemisen kehitys vuosina 2020–2024

Hallitukselle vuonna 2024 maksetut palkkiot

Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2024 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2024 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

Maksetut palkat ja palkkiot vuosina 2020–2024

	2024	2023	2022	2021	2020
Hallituksen puheenjohtaja[1]	136 571[2]	94 200	80 627	68 228	71 968
Hallituksen varapuheenjohtaja	88 009[2]	56 834	54 300	43 410	52 365
Hallituksen muut jäsenet, keskiarvo	66 993[2]	42 199	46 583	41 695	46 102
Toimitusjohtaja[3]	2 495 231	1 724 053	754 452	756 713	1 125 233
Työntekijät keskimäärin (aktiivisessa työsuhteessa)[4]	70 227	72 361	66 191	62 016	66 072
Työntekijät keskimäärin (kaikki työsuhteessa olevat)[5]	66 430	67 109	55 719	32 522	33 835

[1] Jouko Karvinen 24.4.2023 asti ja Sanna Suvanto-Harsaae 24.4.2023 alkaen

[2] Yhteensä sisältäen osakkeina ja rahana maksetut vuosipalkkiot, kokouspalkkiot ja luontoisedut

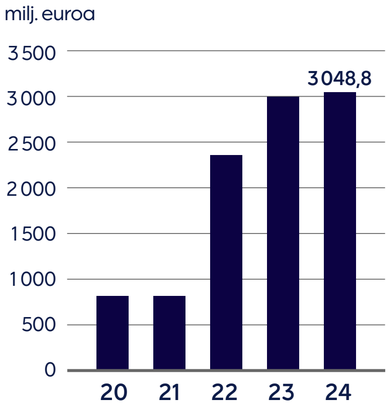
[3] Turkka Kuusisto 24.4.–31.12.2024, Jaakko Schildt 15.1–23.4.2024 ja Topi Manner 1.1.–14.1.2024.

[4] Aktiivisessa työsuhteessa olevien keskimääräinen palkitseminen on laskettu jakamalla maksetut palkat ja palkkiot vuoden keskimääräisellä aktiivisessa työsuhteessa olevalla henkilöstömäärällä. Työntekijöiden luvuissa on mukana johtoryhmän jäsenten palkitseminen, pois lukien toimitusjohtaja ja toimitusjohtajan sijainen.

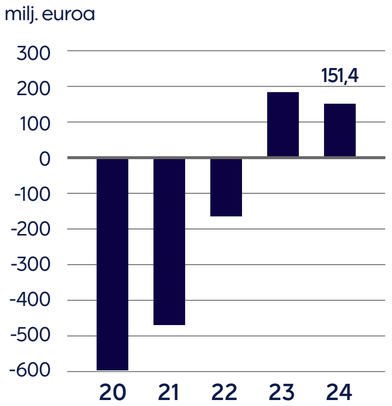
[5] Kaikkien työsuhteessa olevien keskimääräinen palkitseminen on laskettu jakamalla maksetut palkat ja palkkiot vuoden keskimääräisellä työsuhteessa olevalla henkilöstömäärällä sisältäen sekä aktiiviset että inaktiiviset työntekijät. Vuosina 2020 ja 2021 lomautuksilla oli merkittävä vaikutus keskimääräiseen palkitsemiseen. Työntekijöiden luvuissa on mukana johtoryhmän jäsenten palkitseminen, pois lukien toimitusjohtaja ja toimitusjohtajan sijainen.

Taloudellinen kehitys vuosina 2020–2024

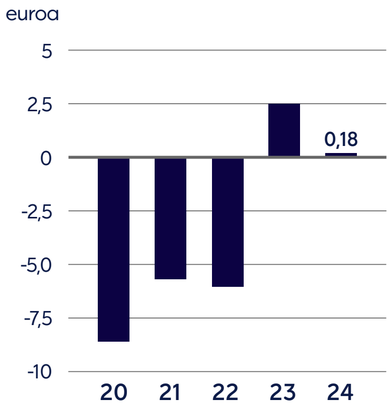
Liikevaihto



Vertailukelpoinen liiketulos



Osakekohtainen tulos*



* Yhtiö toteutti marraskuussa 2023 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi osakemäärään perustuvia tunnuslukuja on vuosien 2020–2022 osalta oikaistu.

Johdanto

Palkitsemisen kehitys vuosina 2020–2024

• Hallitukselle vuonna 2024 maksetut palkkiot

Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2024 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2024 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

Hallitukselle vuonna 2024 maksetut palkkiot

Yhtiökokous päättää hallituksen jäsenten palkkioista osakkeenomistajien nimitystoimikunnan ehdotuksen perusteella. Yhtiökokouksen päätös kattaa yhtiökokousten välisen ajanjakson. Finnairin 18.3.2024 pidetty yhtiökokous päätti seuraavista hallituksen jäsenten vuosipalkkioista ja kokouspalkkioista.

Puheenjohtaja	72 000 euroa
Varapuheenjohtaja	39 000 euroa
Hallituksen muut jäsenet	35 000 euroa
Valiokuntien puheenjohtajat (Tarkastusvaliokunta, Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta ja Strategiavaliokunta)	6 000 euroa
Valiokuntien jäsenet	3 000 euroa

Hallituksen tai valiokunnan kokouksista maksettava kokouspalkkio on 600 euroa kokoukselta, mikäli kokous pidetään hallituksen jäsenen kotimaassa. Muista kokouksista maksetaan palkkiota 2 400 euroa ja puhelinkokouksista 600 euroa. Kokoontumatta tehdyistä päätöksistä (per capsulam) ei makseta palkkiota.

Hallituksen vuosipalkkio maksettiin osakkeina ja rahana vuonna 2024. Alla olevassa taulukossa on esitetty ne kokoukset, joista on maksettu palkkio.

Jäsenet 1.1.–31.12.2024	Vuosi-palkkiot[1]	Hallitus-kokoukset	Valiokunta-kokoukset	Kokous-palkkiot yhteensä	Verotettavat edut[2]	Yhteensä
Sanna Suvanto Harsaae (puheenjohtaja, Hallitus ja Strategiavaliokunta)	94 182	19 000	23 200	42 200	189	136 571
Montie Brewer (varapuheenjohtaja)	50 409	19 200	18 400	37 600	0	88 009
Henrik Kjellberg	45 785	18 200	16 600	31 800	3 203	83 788
Jukka Erlund (puheenjohtaja, Tarkastusvaliokunta)	49 385	10 600	11 800	22 400	771	72 556
Tiina Alahuhta-Kasko	45 785	10 600	4 400	15 000	0	60 785
Hannele Jakosuo-Jansson (puheenjohtaja, Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta)	49 385	9 800	4 400	14 200	1 674	65 259
Jäsenet 18.3.–31.12.2024						
Jussi Siitonen	38 210	9 400	3 200	12 600	0	50 810
Jäsenet 1.1.–30.9.2024						
Simon Large	45 785	11 000	1 400	12 400	0	58 185
Jäsenet 1.1.–18.3.2024						
Minna Pajumaa	7 575	1 800	1 200	3 000	0	10 575

[1] Yhteensä, sisältäen osakkeet ja käteisen

[2] Verotettavia etuja ovat henkilökunnan lentolippuetu. Hallituksen jäsenillä ja heidän puolisoillaan on oikeus käyttää henkilökuntalippuja, Finnairin henkilökuntalippusääntöjen mukaisesti.

Johdanto
Palkitsemisen kehitys vuosina 2020–2024
Hallitukselle vuonna 2024 maksetut palkkiot
Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2024 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2024 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2024 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2024 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

Finnairin hallitus päättää toimitusjohtajan ja toimitusjohtajan sijaisen palkitsemisesta Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan ehdotuksen pohjalta. Palkitseminen koostuu kiinteästä palkasta, luontoiseduista sekä lyhyen ja pitkän aikavälin kannustimista. Muuttuvat palkitsemiselementit on suunniteltu tasapainottamaan pitkän aikavälin arvonluontia lyhyen aikavälin tavoitteiden saavuttamisen kanssa, tukemaan Finnairin strategisia tavoitteita, maksimoimaan osakkeenomistajien arvonluontia ja palkitsemaan erinomaisesta suorituksesta. Toimitusjohtajalla ja toimitusjohtajan sijaisella ei ole lisäeläke-etua.

Toimitusjohtajalle maksettujen muuttuvien palkkioiden kokonaismäärä oli rajoitettu 120 prosenttiin vuosipalkasta vuonna 2024. Toimitusjohtaja Topi Manner ilmoitti 18.8.2023 jättävänsä tehtävänsä, ja hänen oikeutensa vuoden 2024 aikana kertyneisiin lyhyen aikavälin kannustimiin sekä käynnissä olevien pitkän aikavälin kannustinohjelmien palkkioihin peruutettiin. Operatiivinen johtaja Jaakko Schildt toimi väliaikaisesti toimitusjohtajan sijaisena 15.1.–23.4.2024, ja Turkka Kuusisto aloitti toimitusjohtajana 24.4.2024. Finnairin hallitus nimitti Jaakko Schildtin toimitusjohtajan sijaiseksi 10.9.2024 alkaen.

Toimitusjohtaja Topi Manner ja johtoryhmän jäsenet osallistuivat Rebuild-kannustinohjelmaan, joka on kuvattu yksityiskohtaisesti vuoden 2023 palkitsemisraportissa. Muiden muuttuvien palkitsemiselementtien puuttuessa toimitusjohtajan enimmäisansaintamahdollisuus tässä ohjelmassa oli 120 prosenttia kolmen vuoden suoritusjakson vuosipalkasta. Ohjelman sääntöjen mukaisesti toimitusjohtaja Manner oli oikeutettu palkkioon myös vuonna 2024 muuttuvan palkitsemisen enimmäisansaintamahdollisuuden puitteissa. Tämän rajan ylittävän osan hän menetti. Palkkio maksettiin käteisenä irtisanoutumisen vuoksi. Toimitusjohtajan sijainen, Jaakko Schildt, sai Rebuild-maksuja maaliskuussa ja joulukuussa 2024. Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto ei ole oikeutettu Rebuild-kannustinohjelman palkkioihin.

Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto on oikeutettu palkkioon vuosien 2023–2024 pitkän aikavälin kannustinohjelmasta suhteessa toimitusjohtajan toimisuhteen pituuteen ohjelman aikana. Toimitusjohtaja Turkka Kuusistolle maksettava harkinnanvarainen kertaluonteinen bonus vuodelta 2024 on 80 prosenttia hänen peruspalkastaan ajalta 24.4.–31.12.2024. Toimitusjohtaja Kuusisto ei ole oikeutettu palkkioon vuoden 2024 lyhyen aikavälin kannustinjärjestelmän perusteella.

Johdanto

Palkitsemisen kehitys vuosina 2020–2024

Hallitukselle vuonna 2024 maksetut palkkiot

• Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2024 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2024 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

Maksetut palkat ja palkkiot, euroa vuodessa	Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto 24.4.–31.12.2024	Toimitusjohtaja Topi Manner 1.1.–14.1.2024	Toimitusjohtajan sijainen Jaakko Schildt 15.1.–23.4.2024	Toimitusjohtajan sijainen Jaakko Schildt 10.9.–31.12.2024
Peruspalkka[1]	473 004	122 197	164 720	98 387
Lomaraha	0	68 453[3]	0	0
Luontoisedut[2]	16 539	764	4 269	3 027
Lyhyen aikavälin kannustimet	0	405 108	193 196	0
Pitkän aikavälin kannustimet[4]	0	0	0	0
Rebuild-uudelleenrakennuskannustin 07/2020–06/2023 [5]	0	529 356	273 267	142 944
Muuttuva palkitseminen yhteensä	0	934 464	466 463	142 944
Kiinteän ja muuttuvan palkitsemisen suhde (prosenttina kokonaisansiosta)[6]	100 % / 0 %	17 % / 83 %	27 % / 73 %	42 % / 58 %
Lisäeläkkeet	0	0	0	0
Maksetut palkat ja palkkiot yhteensä	489 543	1 125 878	635 452	244 358

[1] Rahana maksettu peruspalkka, pois lukien autoedun vähennys, työsuhteen päättymiseen 29.2.2024 asti.

[2] Etuihin sisältyvät esimerkiksi puhelinetu, sairausvakuutus, henkilöstölippuetu ja peruspalkasta vähennetyn autoedun verotusarvo

[3] Perustuu toimitusjohtajakauden aikana kertyneeseen lomaan.

[4] Vuosien 2020–2022 ja 2021–2023 pitkän aikavälin kannustinohjelmat peruttiin toimitusjohtajalta ja johtoryhmän jäseniltä.

[5] Jaakko Schildtille maksetut Rebuild-palkkiot ylittivät vuonna 2024 palkitsemispolitiikassa määritellyn vuosittaisen muuttuvan palkkion 120 prosentin ylärajan, mutta jaettuna Rebuild-kannustinohjelman kolmen vuoden kestoajalle, palkkio pysyi rajan sisällä. Maksut perustuvat hänen tehtäväänsä operatiivisena johtajana, ja hallitus on hyväksynyt ohjelman toteuman elokuussa 2023.

[6] Mannerista raportoidaan vain toimisuhteen ajalta maksetut tai erääntyneet palkat ja palkkiot. Schildtistä raportoidaan vain palkat ja palkkiot kausilta, jolloin hän toimi toimitusjohtajan sijaisena vuoden 2024 aikana. Tämän vuoksi kiinteän ja muuttuvan palkitsemisen osuus ei anna täydellistä kuvaa palkitsemiselementtien osuudesta koko vuoden ajalta.

Vuoteen 2024 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

Lyhyen aikavälin kannustinjärjestelmä		
Toimitusjohtaja Kuusisto	Vuoden 2024 lyhyen aikavälin kannuspalkkio	Ei oikeutettu palkkioon
Toimitusjohtajan sijainen Schildt	Vuoden 2024 lyhyen aikavälin kannuspalkkio	95 067 euroa
Pitkän aikavälin kannustinjärjestelmä		
Toimitusjohtaja Kuusisto	Vuosien 2023–2024 pitkän aikavälin ohjelman palkkio	22 153 brutto-osaketta
Toimitusjohtajan sijainen Schildt	Vuosien 2023–2024 pitkän aikavälin ohjelman palkkio	23 378 brutto-osaketta
Harkinnanvarainen kertaluontoinen bonus		
Toimitusjohtaja Kuusisto	Maksu vuodelta 2024	390 486 euroa

Johdanto

Palkitsemisen kehitys vuosina 2020–2024

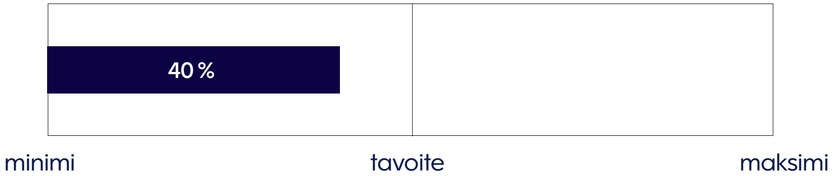
Hallitukselle vuonna 2024 maksetut palkkiot

- Toimitusjohtajalle ja toimitusjohtajan sijaiselle vuonna 2024 maksetut palkkiot, sekä vuoteen 2024 mennessä ansaitut, mutta vielä maksamattomat palkkiot

Vuonna 2024 päättyneiden kannustinohjelmien mittarit ja toteumat

Lyhyen aikavälin kannustinohjelma (soveltuu toimitusjohtajan sijaiseen Schildtiin)

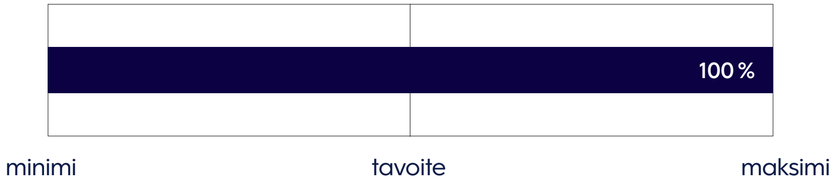
Vuoden 2024 lyhyen aikavälin kannustinohjelman tulos oli 40 prosenttia ohjelman enimmäismäärästä, jonka hallitus oli asettanut vuonna 2024 60 prosenttiin toimitusjohtajan sijaisen vuosittaisesta peruspalkasta.



Lyhyen aikavälin kannustinpalkkio 2024, toteuma yhteensä, prosenttia		40% maksimista
Mittari	**Painoarvo**	**Toteuma, % maksimista**
Vertailukelpoinen liikevoitto EBIT	20 %	18 %
Operatiivinen kassavirta	20 %	67 %
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä CASK	10 %	40 %
Henkilöstön suositteluhalukkuus eNPS	10 %	0 %
Asiakkaiden suositteluhalukkuus NPS	10 %	40 %
Strategiset tavoitteet	30 %	50 %

Pitkän aikavälin kannustinohjelma

Pitkän aikavälin ohjelma 2023–2024. Maksetaan maaliskuussa 2025.



Pitkän aikavälin kannustinohjelma 2023–2024, toteuma yhteensä, prosenttia		100% maksimista
Mittari	**Painoarvo**	**Toteuma, % maksimista**
Vuoden 2024 liikevoittoprosentti	100 %	100 %

Toimitusjohtaja Kuusistolle[1] vuonna 2024 ja toimitusjohtajan sijaiselle Schildtille vuosina 2023 ja 2024 myönnetyt pitkän aikavälin kannustinpalkkiot

Ohjelma	Mittari	Painoarvo	Turkka Kuusistolle myönnetyt osakkeet, brutto	Jaakko Schildtille myönnetyt osakkeet, brutto	Oikeuden syntymispäivä
LTI 2023–2025	Liikevoittomarginaali	100 %	36 244	23 378	15.3.2026
LTI 2024–2026	Kassavirta Osakekohtainen tulos Hiilidioksidi-intensiteetti (CO_2/RTK)	20 % 60 % 20 %	106 104	53 770	15.3.2027

[1] *Toimitusjohtaja Turkka Kuusisto osallistuu ohjelmiin suhteessa toimisuhteensa pituuteen ansaintakauden aikana.*

Taloudellinen vastuu

• Taloudellinen vastuu

Taloudellinen vastuu

Raportointiperiaatteet

Finnairin taloudellinen vastuu on integroitu osaksi vuosikertomusta, mutta se ei ole osa hallituksen toimintakertomuksen uutta Kestävyysraporttia, koska taloudellinen vastuu ei noussut olennaisena kestävyysseikkana esiin yhtiön tekemässä, viimeisimmässä kaksoisolennaisuusarvioinnissa, jota päivitetään jatkuvasti liiketoimintaympäristön analysoinnin ja sidosryhmien kanssa käytyjen keskustelujen ja yhteydenpidon perusteella.

Taloudellisessa vastuussa raportoidut tiedot kattavat emoyhtiö Finnair Oyj:n ja kaikki sen tytäryhtiöt. Vaikka Finnair ei enää raportoi GRI-standardiin perustuen siirryttyään noudattamaan uusia EU:n kestävyysraportointistandardeja (ESRS), taloudellisen vastuun raportointi mukailee edelleen GRI-standardin aihekohtaisia raportointiperiaatteita. Finnairin organisaatiorakenteeseen ja tilinpäätöstietojen laskentaan liittyviä muutoksia kuvataan tarkemmin Finnairin tilinpäätöksen yhteydessä.

• Taloudellinen vastuu

Taloudellinen vastuu

Finnairin hallitus on asettanut yhtiölle taloudelliset tavoitteet, joista on viestitty sijoittajille suunnatussa aineistossa. Julkisena osakeyhtiönä Finnair on sitoutunut tavoittelemaan voittoa osakkeenomistajilleen. Voitonjakoperiaatteet on ilmaistu Finnairin osakkeenomistajien voitonjakopolitiikassa. Yhtiön taloudellinen raportointi pyrkii välittämään läpinäkyvästi tietoa Finnairin taloudellisesta asemasta ja kehityksestä.

Keskeiset epäsuorat taloudelliset vaikutukset ja niiden laajuus

Finnairin kestävä kasvu ja kasvava reittiverkosto antavat suomalaisille paremmat yhteydet muihin osiin maailmaa kuin pelkkä kotimainen kysyntä voisi ylläpitää. Tällä on merkittävä vaikutus suomalaisten matkustusmahdollisuuksiin ja suomalaisen elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Lisäksi ilmailuala on merkittävä suorien ja epäsuorien työpaikkojen luoja suomalaisessa yhteiskunnassa.

Tuotettu suora taloudellinen lisäarvo

Milj. euroa	2024	2023	2022	2021	2020
Liikevaihto	3 048,8	2 988,5	2 356,6	838,4	829,2
Liiketoiminnan muut tuotot	128,0	117,0	146,7	39,2	48,4
Lentokone- ja muiden transaktioiden voitot ja -tappiot	12,0	13,3	6,6	5,6	0,8
Rahoitustuotot	44,9	56,2	6,5	12,8	38,7
Yhteensä	**3 233,7**	**3 174,9**	**2 516,3**	**896,0**	**917,2**
Jaettu taloudellinen lisäarvo					
Materiaalit, palvelut ja liiketoiminnan muut kulut	2 182,7	2 094,1	1 940,3	787,7	831,8
Henkilöstökulut	552,4	489,7	443,1	223,0	158,6
Maksut osakkeenomistajille ja lainantarjoajille	128,0	197,7	197,2	160,8	247,2
Osingot	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	0,0	69,2	20,5	20,5	18,5
Rahoituskulut	128,0	128,5	176,7	140,3	228,6
Maksut valtioille	10,0	11,1	9,9	7,1	8,7
Lahjoitukset ja muut yleishyödylliset panokset	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	**2 873,1**	**2 792,6**	**2 590,5**	**1 178,6**	**1 246,3**
Toiminnan kehittämiseen jäänyt taloudellinen lisäarvo	**360,6**	**382,3**	**-74,1**	**-282,6**	**-329,1**
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin sekä tytäryritysten hankinnat	463,8	484,2	199,6	434,5	515,9
Vertailukelpoinen liiketulos	151,4	184,0	-163,9	-468,9	-595,3
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), %	6,2	8,8	-6,1	-13,9	-15,2

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

Julkiselta sektorilta saatu taloudellinen avustus

Finnairin vuosina 2023–2024 saamat kotimaiset julkiset tuet koostuivat Finnairin saamista koulutustuista,jotka liittyvät lähinnä Finnairin tarjoamiin lentoliikenteen koulutuspalveluihin, kun taas vuoden 2022 luku muodostui pääasiassa koronapandemiaan liittyvistä tuista. Saadut julkiset tuet eivät sisällä muiden maiden viranomaisten lentoyhtiöille maksamia tukia, koska niitä pidetään liikesalaisuuksina.

	2024	2023	2022
Julkiset tuet	0,2	0,2	6,5

Taulukon tiedot on johdettu tilinpäätöksestä.

Verotusperiaatteet ja riskienhallinta

Finnairin periaatteena on maksaa, kerätä, tilittää ja raportoida kussakin maassa sille kuuluvat välilliset ja välittömät verot paikallisten lakien ja säännösten mukaisesti. Finnairin verosuunnittelun tavoitteena on tukea liiketoimintaratkaisuja ja varmistaa niiden asianmukainen toteuttaminen myös verotuksen näkökulmasta. Laadukas veroilmoittaminen ja -raportointi ovat Finnairille erittäin tärkeitä, minkä vuoksi yhtiö täyttää veroilmoituksensa huolellisesti ja ajallaan. Finnair keskustelee myös avoimesti veroviranomaisten kanssa. Finnair-konsernilla ei ole rakenteita, joilla pyrittäisiin siirtämään verotettavaa tuloa Suomesta matalamman veroasteen valtioihin. Finnairin veroriskienhallinta perustuu vastuunmääritysmatriisiin (RACI-matriisi) ja Finnairin verotoiminnon lisäksi sen riskienhallinnan toteutumista valvoo konsernin sisäinen tarkastus. Mahdollisista veroriskeistä raportoidaan myös Finnairin johtoryhmälle sekä tarkastusvaliokunnalle.

Kansainväliseen liiketoimintaan liittyvät verot

Finnairin kansainvälinen liiketoiminta liittyy pääsääntöisesti Finnair Oyj:n ulkomaisten myyntiyksiköiden kautta tapahtuvaan lentolippujen ja rahdin myyntiin sekä myynnin edistämiseen paikallisesti. Myyntiyksiköt eivät ole erillisiä juridisia yhtiöitä. Finnairin ulkomaisten tytäryhtiöiden toiminta on liittynyt lähinnä tukitoimintoihin, jotka ovat suhteessa konsernin koko liiketoimintaan hyvin vähäisiä. Finnairilla on lisäksi liiketoiminnallisista syistä osuuksia (alle 20 prosenttia) vakuutusjärjestelyistä Guernseyllä. Näiden tulos verotetaan Suomessa.

Finnairin verollinen toiminta yksittäisissä maissa Suomen ulkopuolella on vähäistä, mikä näkyy myös alla esitetyissä taulukoissa. Alla olevassa taulukossa on esitetty ulkomaisten tytäryhtiöiden osalta erittely ulkoisesta liikevaihdosta, tuloksesta ennen veroja, maksetuista tuloveroista ja henkilöstömäärästä maittain. Maakohtainen raportointivelvollisuus koskee konserneja, joiden liikevaihto ylittää 750 miljoonaa euroa. Finnair-konserni raportoi maakohtaisesti lain edellyttämällä tavalla ja laatii ilmoitukset vuosittain.

Myyntiyksiköiden tulot verotetaan kansainvälistä lentoliikennettä koskevien säädösten ja verosopimusten perusteella osana emoyhtiön verotettavaa tuloa Suomessa eikä niille erikseen vahvisteta liikevaihtoa, tulosta ennen veroja, maksettavaa tuloveroa tai henkilöstömääriä. Finnair-konsernin ulkomaiset operatiiviset tytäryhtiöt ovat Virossa, jossa tuloveroja tulee maksuun osingonjaon perusteella. EU-alueella sovelletaan vuodesta 2024 alkaen maailmanlaajuista vähimmäisveroa (pilari 2). Finnair kuuluu uuden sääntelyn soveltamisalaan ja siksi se on arvioinut sääntelyn vaikutuksia. Olennaisia täydennysvero-oikaisuja ei ole odotettavissa verovuosina 2024–2026. Finnair jatkaa lainsäädäntöympäristön seuraamista aktiivisesti.

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 1 129 miljoonaa euroa johtuen COVID-19-pandemian ja Venäjän ilmatilan sulun negatiivisista vaikutuksista yhtiön liiketoimintaan. Vuoden 2024 tuloksen jälkeen vahvistettavien tappioiden arvioitu määrä on yhteensä noin 927 miljoonaa euroa, josta 31 miljoonaa euroa ei ole kirjattu taseeseen. Vahvistettuihin tappioihin liittyvä lakisääteinen vanhentumisaika on 10 vuotta ja vastaavat taseeseen tällä hetkellä kirjatut laskennalliset verot vanhenevat vuosina 2030–2032. Lisätietoa välittömistä veroista,

kuten konsernin tuloslaskelman mukaiset verot, laskennalliset verosaamiset ja -velat sekä efektiivisen verokannan täsmäytys, on nähtävillä Finnair-konsernin tilinpäätöksen liitetiedossa 5.1.

Tilikaudella kerätyt välilliset verot sisältävät merkittävimpinä erinä ennakonpidätysvelat, arvonlisäverot ja valmisteverot. Finnair ei katso, että lentomatkustajilta kerätyt matkustajamaksut olisivat luonteeltaan sellaisia viranomaisille tilitettäviä veroluonteisia maksuja, jotka raportoitaisiin osana verojalanjälkeä, sillä nämä maksut tilitetään tyypillisesti kunkin maan lentoaseman toimintaa harjoittavalle taholle (yksityinen tai julkinen).

Alla on esitetty vuoden 2024 maakohtaiset tiedot vain niistä maista, joissa maksettavan, tilitettävän tai vähennettävän veron määrä on vähintään 0,05 miljoonaa euroa. Ne maat, joissa veron määrä on ollut vähemmän kuin 0,05 miljoonaa euroa, on esitetty alla kahtena erillisenä alueena. Luvut sisältävät tytäryhtiöiden ja myyntiyksiköiden maksamat ja tilittämät verot.

Finnairin maksamat työnantajamaksut liittyvät ulkomailla olevien työntekijöiden lakisääteisiin maksuihin. Finnair myös perii ennakonpidätykset palkoista muissa maissa paikallisen lainsäädännön perusteella. Myyntien ja ostojen arvonlisäverot muissa maissa liittyvät pääosin matkustajamyynnin ja rahtipalveluiden arvonlisäveroihin.

Valmisteverojen määrä on ollut vuonna 2024 yhteensä alle 0,4 miljoonaa euroa. Kaikki valmisteverot on maksettu Suomeen.

	2024				2023			
Finnairin toiminta Suomessa ja muualla	**Suomi[1]**	**Viro**	**Muut maat**	**Yhteensä**	**Suomi[1]**	**Viro**	**Muut maat**	**Yhteensä**
Liikevaihto, miljoonaa euroa	3 048,8	0,0	0,0	3 048,8	2 988,5	0,0	0,0	2 988,5
Tulos ennen veroja, miljoonaa euroa	45,7	0,4	0,0	46,1	118,7	0,4	0,0	119,1
Henkilöstömäärä[2]	5 084	245	214	5 543	4 769	208	218	5 195

[1] Sisäinen liikevaihto on eliminoitu.

[2] Keskimääräinen henkilöstömäärä.

	2024			2023		
Maksettavat välittömät verot, miljoonaa euroa	**Suomi**	**Muut maat**	**Yhteensä**	**Suomi**	**Muut maat**	**Yhteensä**
Työnantajamaksut	4,8	2,2	7,0	6,1	2,2	8,3
Kiinteistöverot	0,8	0,0	0,8	0,8	0,0	0,8
Muut verot	2,0	0,0	2,0	1,9	0,0	1,9
Saadut julkiset tuet	-0,2	0,0	-0,2	-0,1	-0,1	-0,2
Välittömät liiketoiminnan kuluihin sisältyvät verot ja tuet yhteensä	**7,4**	**2,3**	**9,7**	**8,7**	**2,0**	**10,8**
Maksettavat tuloverot[1]	40,4	0,0	40,4	19,1	0,0	19,1
Maksettavat välittömät verot yhteensä	**47,8**	**2,3**	**50,1**	**27,8**	**2,0**	**29,9**

[1] Maksettavat tuloverot ovat verotettavan tuloksen perusteella kirjatut verokulut, jotka on käytetty aikaisempia verotappioita vastaan.

Tilikaudelta tilitettävät välilliset verot, miljoonaa euroa	2024 Suomi	2024 Muut maat	2024 Yhteensä	2023 Suomi	2023 Muut maat	2023 Yhteensä
Arvonlisäverot, myynnit	94,6	6,3	100,9	104,4	0,5	104,9
Arvonlisäverot, ostot	114,2	5,9	120,1	126,8	4,5	131,3
Arvonlisäverot, netto	**-19,6**	**0,4**	**-19,2**	**-22,4**	**-4,0**	**-26,3**
Palkkoihin liittyvät ennakonpidätykset ja muut välilliset verot	102,9	1,8	104,7	100,2	2,1	102,3
Valmisteverot	0,4	0,0	0,4	0,5	0,0	0,5
Yhteensä	**83,7**	**2,2**	**85,9**	**78,2**	**-1,8**	**76,4**

Maakohtainen erittely, miljoonaa euroa	Työnantaja-maksut	Arvonlisäverot, myynnit	Arvonlisäverot, ostot	Arvonlisäverot, netto	Palkkoihin liittyvät ennakonpidätykset	Yhteensä
Maat						
Intia	0,0	5,7	0,9	4,8	0,0	4,8
Viro	1,6	0,1	0,2	-0,1	0,9	2,5
Yhdysvallat	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,3
Kiina	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2
Kreikka	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0	0,2
Etelä-Korea	0,1	0,0	0,3	-0,3	0,1	0,0
Irlanti	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Itävalta	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
Italia	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
Sveitsi	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
Australia	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
Singapore	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
Tanska	0,0	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
Saksa	0,0	0,1	0,3	-0,2	0,0	-0,2
Japani	0,2	0,0	0,9	-0,9	0,3	-0,4
Ruotsi	0,0	0,0	0,4	-0,4	0,0	-0,4
Norja	0,0	0,0	0,7	-0,7	0,1	-0,6
Thaimaa	0,0	0,0	0,7	-0,7	0,0	-0,6
Yhdistynyt kuningaskunta	0,0	0,0	0,7	-0,7	0,0	-0,7
Alueet						
Muut Euroopan-maat[1]	0,0	0,1	0,2	-0,1	0,1	0,0
Euroopan ulkopuoliset maat[2]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	**2,2**	**6,3**	**5,9**	**0,4**	**1,8**	**4,5**

[1] *Latvia, Liettua, Portugali, Slovenia, Alankomaat, Tsekki, Belgia, Unkari, Ranska, Puola, Espanja, Kroatia*

[2] *Yhdistyneet Arabiemiirikunnat, Kanada*

Yhteystiedot

House of Travel and Transportation
Finnair Oyj
Tietotie 9 A (Helsinki Airport)
01053 FINNAIR

Puh. +358 600 0 81881
(1,25€/vastattu puhelu + pvm)

company.finnair.com
investors.finnair.com

www.facebook.com/finnair
www.facebook.com/finnairsuomi

www.x.com/Finnair
www.x.com/FinnairSuomi

https://blog.finnair.com/en/
https://blog.finnair.com/

www.instagram.com/feelfinnair/