



Finnair Oyj

Merkintäoikeusanti enintään 19 012 413 069 Tarjottavaa Osaketta

Merkintähinta 0,03 euroa Tarjottavalta Osakkeelta

Finnair Oyj (**"Finnair"** tai **"Yhtiö"**), Suomessa rekisteröity julkinen osakeyhtiö, tarjoaa merkintäoikeusannissa merkittäväksi osakkeenomistajien merkintäetuoikeuden perusteella enintään 19 012 413 069 Yhtiön osaketta (**"Tarjottavat Osakkeet"**) merkintähintaan 0,03 euroa Tarjottavalta Osakkeelta (**"Merkintähinta"**) tässä esitteessä (**"Esite"**) jäljempänä määritellyn menettelyn mukaisesti (**"Osakeanti"**).

Jokainen Finnairin osakkeenomistaja, joka on rekisteröity Euroclear Finland Oy:n (**"Euroclear Finland"**) ylläpitämään Yhtiön osakasluetteloon täsmäytyspäivänä 31.10.2023 (**"Täsmäytyspäivä"**) saa yhden (1) arvo-osuusmuotoisen merkintäoikeuden, joka oikeuttaa merkitsemään Tarjottavia Osakkeita (**"Merkintäoikeus"**), jokaista osakkeenomistajan Täsmäytyspäivänä omistamaa Yhtiön osaketta kohden. Normaalien arvopaperikauppojen selvitysaikojen mukaisesti Nasdaq Helsinki Oy:ssä (**"Helsingin Pörssi"**) Yhtiön osakkeella viimeistään 27.10.2023 tehdyt kaupat vaikuttavat Täsmäytyspäivän osakasluetteloon. Jokainen kaksi (2) Merkintäoikeutta oikeuttaa merkitsemään kaksikymmentäseitsemän (27) Tarjottavaa Osaketta Merkintähintaan (**"Ensisijainen Merkintäoikeus"**). Osakkeiden murto-osia ei anneta eikä yksittäistä Merkintäoikeutta voi käyttää osittain. Merkintäoikeudet kirjataan osakkeenomistajien arvo-osuustileille Euroclear Finlandin ylläpitämässä arvo-osuusjärjestelmässä 1.11.2023.

Tarjottavien Osakkeiden merkintäaika alkaa 3.11.2023 kello 9.30 (Suomen aikaa) ja päättyy 17.11.2023 kello 16.30 (Suomen aikaa) (**"Merkintäaika"**). Merkintäoikeudet ovat vapaasti luovutettavissa ja ne ovat kaupankäynnin kohteena Helsingin Pörssissä (kaupankäyntitunnus "FIA1SU0123") 3.11.2023 ja 13.11.2023 välisenä aikana. Merkintäajan päättyessä 17.11.2023 kello 16.30 (Suomen aikaa) käyttämättä jääneet Merkintäoikeudet raukeavat arvottomina. Katso *"Tärkeitä päivämääriä"*.

Sekä Merkintäoikeuksien haltijat että sijoittajat, joilla ei ole Merkintäoikeuksia, voivat jättää tarjouksen sellaisten Tarjottavien Osakkeiden merkitsemiseksi, joita ei merkitä Ensisijaisen Merkintäoikeuden perusteella (**"Toissijainen Merkintäoikeus"**). Ensisijaisen Merkintäoikeuden ja Toissijaisen Merkintäoikeuden perusteella merkitsemättä jääneet Tarjottavat Osakkeet voidaan suunnata merkittäviksi Yhtiön hallituksen päätöksen mukaisesti, katso kohta *"Osakeannin ehdot"*.

Yhtiön suurin osakkeenomistaja Suomen valtio sekä Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varma, Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo ja Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen ovat peruuttamattomasti sitoutuneet merkitsemään Tarjottavia Osakkeita täysimääräisesti niille allokoitavien Merkintäoikeuksien perusteella (**"Merkintäsitoumukset"**). Merkintäsitoumukset edustavat noin 59,3 prosenttia Tarjottavista Osakkeista. Nordea Bank Oyj ja Deutsche Bank Aktiengesellschaft ovat solmineet Yhtiön kanssa merkintätakaussopimuksen (**"Merkintätakaussopimus"**), jonka mukaan ne ovat kumpikin erikseen tiettyjen ehtojen mukaisesti sitoutuneet hankkimaan merkittävää osaa Tarjottaville Osakkeille, jotka mahdollisesti jäävät merkitsemättä Osakeannissa lukuun ottamatta Merkintäsitoumuksilla katettuja Tarjottavia Osakkeita, tai merkitsemään itse kyseiset Tarjottavat Osakkeet. Lisätietoja aiheesta kohdassa *"Osakeannin järjestäminen"*.

Finnairin osakkeet (**"Osakkeet"**) ovat kaupankäynnin kohteena Helsingin Pörssissä kaupankäyntitunnuksella "FIA1S" (ISIN-koodi: FI0009003230). Kaupankäynnin Merkintäoikeuksien perusteella merkityillä Tarjottavista Osakkeista vastaavilla väliaikaisilla osakkeilla (**"Väliaikaiset Osakkeet"**) odotetaan alkavan omana osakelajinaan Helsingin Pörssissä (kaupankäyntitunnus "FIA1SN0123") 6.11.2023. Väliaikaiset Osakkeet yhdistetään Yhtiön Osakkeisiin, kun Tarjotut Osakkeet on rekisteröity Patentti- ja rekisterihallituksen ylläpitämään kaupparekisteriin (**"Kaupparekisteri"**). Ensisijaisen Merkintäoikeuden ja Toissijaisen Merkintäoikeuden perusteella merkityt Tarjottavat Osakkeet rekisteröidään Kaupparekisteriin arviolta 24.11.2023. Kaupankäynnin Tarjottavilla Osakkeilla yhdessä Yhtiön olemassa olevien Osakkeiden kanssa odotetaan alkavan Helsingin Pörssin pörssilistalla arviolta 27.11.2023.

Osakeanti koostuu (i) yleisöannista Suomessa ja Ruotsissa sekä (ii) private placement -järjestelystä tietyissä muissa maissa Yhdysvaltojen ulkopuolella Yhdysvaltain vuoden 1933 arvopaperilain (muutoksineen, **"Yhdysvaltain Arvopaperilaki"**) nojalla annetun Regulation S -säännöksen ja soveltuvien arvopaperilakien mukaisesti. Merkintäoikeuksia ja Tarjottavia Osakkeita ei ole rekisteröity eikä niitä tulla rekisteröimään Yhdysvaltain Arvopaperilain tai minkään Yhdysvaltain osavaltion arvopaperilain mukaisesti, eikä niitä saa tarjota tai myydä suoraan tai välillisesti Yhdysvalloissa.

Tätä Esitettä ei saa lähettää kenellekään Yhdysvalloissa, Australiassa, Kanadassa, Hongkongissa, Japanissa, Uudessa-Seelannissa, Singaporessa, Etelä-Afrikassa tai muissa maissa tai tällaisiin maihin, joihin Merkintäoikeuksien toimittaminen tai joissa Tarjottavien Osakkeiden tarjoaminen olisi kiellettyä. Merkintäoikeuksia tai Tarjottavia Osakkeita ei saa, suoraan tai välillisesti, tarjota, myydä, jälleenmyydä, siirtää tai toimittaa tällaisissa maissa tai tällaisiin maihin.

Katso Merkintäoikeuksiin tai Tarjottaviin Osakkeisiin sijoittamiseen liittyvistä tietyistä riskitekijöistä kohta *"Riskitekijät"* sivulta 8 alkaen.

Pääjärjestäjät



Nordea

ESITETTÄ KOSKEVIA TIETOJA

Osakeannin yhteydessä Yhtiö on laatinut tämän Esitteen seuraavien säädösten mukaisesti: arvopaperimarkkinalaki (746/2012, muutoksineen) (**”Arvopaperimarkkinalaki”**), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2017/1129, muutoksineen, arvopapereiden yleisölle tarjoamisen tai kaupankäynnin kohteeksi säännellyllä markkinalla ottamisen yhteydessä julkaistavasta esitteestä ja direktiivin 2003/71/EY kumoamisesta (**”Esiteasetus”**), komission delegoitu asetus (EU) 2019/980, muutoksineen, arvopapereiden yleisölle tarjoamisen tai kaupankäynnin kohteeksi säännellyllä markkinalla ottamisen yhteydessä julkaistavasta esitteestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2017/1129 täydentämisestä esitteen muodon, sisällön, tarkastuksen ja hyväksymisen osalta sekä komission asetuksen (EY) 809/2004 kumoamisesta (Liitteet 3 ja 12), komission delegoitu asetus (EU) 2019/979, muutoksineen, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2017/1129 täydentämisestä esitteen tiivistelmään sisältyviä keskeisiä taloudellisia tietoja, esitteiden julkaisemista ja luokittelua, arvopapereita koskevaa mainontaa, esitteen täydennyksiä ja notifiointiportaalia koskevilla teknisillä sääntelystandardeilla sekä komission delegoidun asetuksen (EU) 382/2014 ja komission delegoidun asetuksen (EU) 2016/301 kumoamisesta sekä Finanssivalvonnan määräykset ja ohjeet.

Tämä Esite on laadittu Esiteasetuksen 14 artiklan mukaisena yksinkertaistettuna esitteenä. Esite sisältää myös Esiteasetuksen 7 artiklan mukaisen tiivistelmän vaaditussa muodossa. Esitteestä ja tiivistelmästä on laadittu englanninkielinen asiakirja, joka vastaa suomenkielistä Esitettä tiettyjä muille kuin suomalaisille osakkeenomistajille ja sijoittajille tarkoitettuja lisätietoja lukuun ottamatta. Lisäksi on laadittu erillinen englanninkielinen käännös suomenkielisestä Esitteestä ja tiivistelmästä, joka sisältää myös ruotsinkielisen käännöksen tiivistelmästä ja joka Esiteasetuksen mukaisesti notifioidaan Ruotsin finanssivalvonnan (*Finansinspektionen*) käytettäväksi Ruotsissa (**”Ruotsissa Notifiotava Esite”**). Tästä Esitteestä vastuussa olevat henkilöt vastaavat myös Ruotsissa Notifiotavasta Esitteestä. Finanssivalvonta on Esiteasetuksen mukaisena toimivaltaisena viranomaisena hyväksynyt Esitteen. Finanssivalvonta hyväksyy tämän Esitteen vain siltä osin, että se täyttää Esiteasetuksen mukaiset kattavuutta, ymmärrettävyyttä ja johdonmukaisuutta koskevat vaatimukset. Sijoittajien on tehtävä oma arvionsa arvopapereihin sijoittamisen tarkoituksenmukaisuudesta. Tätä Finanssivalvonnan hyväksyntää ei tule pitää osoituksena sen liikkeeseenlaskijan hyväksynnästä, jota tämä Esite koskee. Tämän Esitteen hyväksymispäätöksen numero on FIVA/2023/1805. Mikäli alkuperäisen suomenkielisen Esitteen ja englanninkielisen asiakirjan välillä on eroavaisuuksia, suomenkielinen versio on ratkaiseva.

Tämän Esitteen voimassaoloaika päättyy, kun Tarjottavat Osakkeet otetaan kaupankäynnin kohteeksi Helsingin Pörssissä. Esiteasetuksen mukaista velvollisuutta täydentää tätä Esitettä olennaisten uusien seikkojen, olennaisten virheiden tai olennaisten epätarkkuuksien osalta ei ole enää tämän Esitteen voimassaolon päättymisen jälkeen.

Tässä Esitteessä termit ”Yhtiö”, ”Finnair” tai ”Konserni” tarkoittavat Finnair Oyj:tä ja sen tytäryhtiöitä yhdessä, ellei asiayhteydestä ilmene, että termillä tarkoitetaan ainoastaan Finnair Oyj:tä tai tiettyä tytäryhtiötä tai liiketoimintayksikköä. Viittauksilla liittyen osakkeisiin, osakepääomaan tai hallinnointitapaan tarkoitetaan kuitenkin Finnair Oyj:n Osakkeita, osakepääomaa ja hallinnointitapaa.

Yhtiö on nimittänyt Deutsche Bank Aktiengesellschaft (**”Deutsche Bank”**) ja Nordea Bank Oyj:n (**”Nordea”**) toimimaan Osakeannin pääjärjestäjinä (Deutsche Bank ja Nordea yhdessä **”Pääjärjestäjät”**) (*engl. Joint Global Coordinators*).

Mahdollisten sijoittajien ei tule tukeutua Pääjärjestäjiin tai niiden lähipiiriin kuuluvien tahoihin minkään tähän Esitteeseen sisältyvien tietojen oikeellisuutta koskevan tutkimuksen tai sijoituspäätöksen yhteydessä. Osakkeenomistajien ja mahdollisten sijoittajien tulee luottaa ainoastaan Esitteen sisältämiin tietoihin. Finnair tai Pääjärjestäjät eivät ole valtuuttaneet ketään antamaan mitään muita kuin Esitteeseen sisältyviä tietoja tai lausuntoja. Tämän Esitteen luovuttaminen ei missään olosuhteissa merkitse sitä, että sen sisältämät tiedot pitäisivät paikkaansa muulloin kuin Esitteen päivämääränä tai että Finnairin liiketoiminnassa ei olisi tapahtunut muutoksia Esitteen päivämäärän jälkeen. Mikäli tässä Esitteessä kuitenkin ilmenee, sen jälkeen, kun Finanssivalvonta on hyväksynyt Esitteen, mutta ennen kuin Merkintäaika päättyy tai Tarjottavat Osakkeet tai Väliaikaiset Osakkeet on hyväksytty kaupankäynnin kohteeksi Helsingin Pörssissä (sen mukaan kumpi tapahtuu myöhemmin), merkittävä uusi seikka, olennainen virhe tai olennainen epätarkkuus, joka voi vaikuttaa arvopapereiden arviointiin, Esitettä täydennetään Esiteasetuksen mukaisesti.

Monissa maissa, erityisesti Yhdysvalloissa, Australiassa, Kanadassa, Hongkongissa, Japanissa, Uudessa Seelannissa, Singaporessa ja Etelä-Afrikassa, Esitteen jakelu ja Tarjottavien Osakkeiden tarjoaminen ovat lakisääteisten rajoitusten alaisia (rajoitukset koskevat esimerkiksi rekisteröintiä, listalleottoa, edellytyksiä sekä muita asioita). Tarjottavien Osakkeiden merkittäväksi tarjoaminen ei koske henkilöitä, jotka ovat sellaisissa maissa, joissa tällainen tarjoaminen olisi lainvastaista. Yhtiön tai Pääjärjestäjien toimesta ei ole tehty eikä tulla tekemään mitään toimia Esitteen (tai muiden Osakeantiin liittyvien tarjous- tai julkistusmateriaalien tai lomakkeiden) hallussapidon tai jakelun sallimiseksi sellaisilla lainkäyttöalueilla, joilla tällainen jakaminen voi muutoin johtaa lakien tai säännösten rikkomiseen.

Merkintäoikeuksia tai Tarjottavia Osakkeita ei saa tarjota tai myydä suoraan tai välillisesti eikä tätä Esitettä tai Tarjottaviin Osakkeisiin liittyviä muita asiakirjoja tai mainoksia saa levittää tai julkaista valtioissa, joissa tämä rikkoisi voimassa olevaa lainsäädäntöä. Yhtiö ja Pääjärjestäjät eivät ole tehneet eivätkä tule tekemään mitään toimenpiteitä Merkintäoikeuksien tai Tarjottavien Osakkeiden julkisen tarjoamisen sallimiseksi Suomen ja Ruotsin ulkopuolella. Yhtiö ja Pääjärjestäjät kehottavat tämän Esitteen haltuunsa saavia henkilöitä hankkimaan asianmukaiset tiedot näistä rajoituksista ja noudattamaan niitä.

Merkintäoikeuksia ja Tarjottavia Osakkeita ei ole rekisteröity eikä niitä tulla rekisteröimään Yhdysvaltain Arvopaperilain mukaisesti tai missään Yhdysvaltain osavaltion arvopaperiviranomaisessa. Merkintäoikeuksia tai Tarjottavia Osakkeita ei saa tarjota, myydä, myydä edelleen, pantata, siirtää tai toimittaa suoraan tai välillisesti Yhdysvaltoihin tai Yhdysvalloissa. Yhdysvaltojen lisäksi tiettyjen muiden maiden lainsäädäntö saattaa rajoittaa tämän Esitteen jakelua. Tätä Esitettä ei tule pitää arvopaperien tarjoamisena sellaisessa maassa, johon Tarjottavien Osakkeiden tarjoaminen olisi kiellettyä. Merkintäoikeuksia tai Tarjottavia Osakkeita ei saa suoraan tai välillisesti tarjota, myydä, myydä edelleen, siirtää tai toimittaa tällaisiin maihin tai tällaisissa maissa.

Yhtiö tai Pääjärjestäjät eivät ota mitään oikeudellista vastuuta sellaisten henkilöiden puolesta, jotka ovat hankkineet Esitteen vastoin näitä rajoituksia riippumatta siitä, ovatko nämä henkilöt tulevia Merkintäoikeuksien tai Tarjottavien Osakkeiden merkitsijöitä tai ostajia.

Yhtiö varaa oikeuden yksinomaisella harkinnallaan päättää sellaisten Tarjottavien Osakkeiden merkinnän hylkäämisestä, jonka Yhtiö tai sen edustaja uskoo voivan johtaa minkä tahansa lain, säännön tai säännöksen rikkomiseen.

Sijoittajien ei tule pitää tässä Esitteessä esitettyjä tietoja oikeudellisenä, sijoitus- tai veroneuvonantona. Jokaisen sijoittajan tulisi konsultoida omaa neuvonantajansa, tilintarkastajansa tai yritysneuvojaansa koskien oikeudellista sekä sijoitus- ja veroneuvonantoa sekä muita Osakeantiin liittyviä näkökohtia, mikäli katsoo tämän tarpeelliseksi.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITETTÄ KOSKEVIA TIETOJA.....	II
TIIVISTELMÄ	1
JOHDANTO JA VAROITUKSET.....	1
KESKEISET TIEDOT LIIKKEESEENLASKIJASTA	1
KESKEISET TIEDOT ARVOPAPEREISTA.....	4
KESKEISET TIEDOT ARVOPAPEREIDEN YLEISÖLLE TARJOAMISESTA JA KAUPANKÄYNNIN KOHTEEKSI OTTAMISESTA	5
RISKITEKIJÄT.....	8
A. LENTOLIIKENNEALAAAN LIITTYVIÄ RISKEJÄ	8
B. SÄÄNTELYRISKEJÄ.....	15
C. FINNAIRIN LIIKETOIMINTAAN LIITTYVIÄ RISKEJÄ.....	19
D. FINNAIRIN RAHOITUKSEEN LIITTYVIÄ RISKEJÄ.....	25
E. OSAKKEISIIN LIITTYVIÄ RISKEJÄ.....	27
F. MERKINTÄOIKEUKSIIN JA OSAKEANTIIN LIITTYVIÄ RISKEJÄ	28
ESITTEESTÄ VASTUUSSA OLEVAT TAHOT	31
ESITETTÄ KOSKEVA VAKUUTUS	31
ULKOPUOLISISTA LÄHTEISTÄ OLEVAT TIEDOT	31
ESITTEEN JA ENGLANNINKIELISEN ESITTEEN SAATAVILLA OLO.....	31
VERKKOSIVUSTON TIEDOT EIVÄT KUULU ESITTEeseen	31
TILINPÄÄTÖKSEEN LIITTYVIÄ JA ERÄITÄ MUITA TIETOJA	31
TILINPÄÄTÖKSET JA OSAVUOSITIEDOT.....	31
VAIHTOEHTOISET TUNNUSLUVUT	31
TILINTARKASTAJAT.....	32
MUU INFORMAATIO	32
TULEVAISUUTTA KOSKEVAT LAUSUMAT	32
TÄRKEITÄ PÄIVÄMÄÄRIÄ.....	34
OSAKEANNIN EHDOT	35
YLEISTÄ OSAKEANNISTA.....	35
MERKINTÄOIKEUDET	35
MERKINTÄSITOUMUKSET JA MERKINTÄTAKAUS.....	36
MERKINTÄHINTA.....	36
TÄSMÄYTYSPÄIVÄ.....	36
MERKINTÄAIKA	36
KAUPANKÄYNTI MERKINTÄOIKEUKSILLA.....	36
TARJOTTAVIEN OSAKKEIDEN MERKITSEMINEN MERKINTÄOIKEUKSILLA (ENSISIJAINEN MERKINTÄOIKEUS).....	37
TARJOTTAVIEN OSAKKEIDEN MERKINTÄ ILMAN MERKINTÄOIKEUKSIA (TOISSIJAINEN MERKINTÄOIKEUS)	38
MERKINTÖJEN HYVÄKSYMINEN JA OSAKEANNIN TULOKSEN JULKISTAMINEN.....	38
ILMAN MERKINTÄOIKEUKSIA MERKITTYJEN TARJOTTAVIEN OSAKKEIDEN ALLOKAATIO .	38

MERKINTÖJEN PERUMINEN TIETYISSÄ TILANTEISSA.....	39
TIETYILLÄ ALUEILLA ASUVAT OSAKKEENOMISTAJAT	39
KAUPANKÄYNTI TARJOTTAVILLA OSAKKEILLA	39
OSAKKEENOMISTAJIEN OIKEUDET	39
MAKSUT JA KULUT	39
SOVELLETTAVA LAKI JA ERIKESKISYYSKSIEN RATKAISU	40
MUUT ASIAT.....	40
OSAKEANNIN TAUSTA JA SYYT SEKÄ VAROJEN KÄYTTÖ	41
OSAKEANNIN SYYT.....	41
HANKITTAVIEN VAROJEN KÄYTTÖ.....	41
PÄÄOMARAKENNE JA VELKAANTUNEISUUS	42
KÄYTTÖPÄÄOMALAUSUNTO	43
OSINGOT JA OSAKKEENOMISTAJIEN VOITONJAKOPOLITIikka.....	44
YHTIÖN LIIKETOIMINTA.....	45
YLEISTÄ	45
KESKEISET VAHVUUDET	46
STRATEGIA	48
PITKÄN AIKAVÄLIN TAVOITTEET.....	51
HISTORIA JA KEHITYS.....	51
VIIMEAIKAISET TAPAHTUMAT	52
TULEVAISUUDENNÄKYMÄT	52
VELAT JA PÄÄOMALÄHTEET.....	53
TOIMINTAYMPÄRISTÖ	55
ORGANISAATORAKENNE	58
LIIKETOIMINNAN KUVAUS	58
LIIKENNETIEDOT	61
LAIVASTO	61
ONEWORLD™-ALLIANSSI, YHTEISHANKKEET JA YHTEISTYÖSOPIMUKSET	62
FINNAIRIN ASIAKKAAT JA FINNAIR PLUS -KANTA-ASIAKASOHJELMA	63
HENKILÖSTÖ.....	63
INVESTOINNIT	64
VAKUUTUKSET	64
DIGITALISAATIO	64
OIKEUDENKÄYNNIT	65
OLENNAISET SOPIMUKSET	66
SÄÄNTELY	69
YLEISTÄ	69
KANSAINVÄLISEN SÄÄNTELYN VAATIMUKSET.....	70
EU:N SÄÄNTELYN VAATIMUKSET	70
SUOMALAISEN SÄÄNTELYN VAATIMUKSET	75
TIIVISTELMÄ VIIMEAIKAISISTA TIEDOTTEISTA.....	76
SISÄPIIRITIEtoa KOSKEVAT PÖRSSITIEDOTTEET	76

MUUTOKSET YHTIÖN JOHDOS- JA OSAKKEENOMISTAJIEN NIMITYSTOIMIKUNNASSA	76
MUUTOKSET RAHOITUSJÄRJESTELYYSSÄ JA JOUKKOVELKAKIRJALAINOISSA.....	76
YHTIÖKOKOUSTEN PÄÄTÖKSET	77
KANNUSTINJÄRJESTELMIIN LIITTYVÄT PÄÄTÖKSET	77
MUUTOKSET TALOUDELLISISSA TAVOITTEISSA.....	78
ERÄITÄ TALOUDELLISIA TIETOJA	79
KONSERNIN TULOSLASKELMA.....	79
KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA	79
KONSERNIN TASE	80
KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA	81
AVAINLUVUT	82
ERÄIDEN VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUIEN LASKENTAKAAVAT, KESKEISET OPERATIIVISET MITTARIT JA MUUT TUNNUSLUVUT	83
ERÄIDEN VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUIEN TÄSMÄYTTÄMINEN	85
HALLITUS JA JOHTORYHMÄ.....	89
YLEISTÄ	89
HALLITUS.....	89
HALLITUKSEN VALIOKUNNAT	92
TOIMITUSJOHTAJA JA JOHTORYHMÄ	93
OSAKKEENOMISTAJIEN NIMITYSTOIMIKUNTA	94
YHTIÖN HALLITUSTA JA JOHTOA KOSKEVA LAUSUNTO	95
ETURISTIRIIDAT	95
OSAKEPALKKIOJÄRJESTELMÄT	95
OMISTUSRAKENNE JA LÄHIPIIRILIIKETOIMET.....	97
OMISTUSRAKENNE.....	97
LÄHIPIIRILIIKETOIMET	99
OSAKKEET JA OSAKEPÄÄOMA.....	101
YLEISTÄ	101
TIEDOT OSAKKEISTA.....	101
OSAKKEENOMISTAJIEN OIKEUDET	102
OSAKEANNIN JÄRJESTÄMINEN.....	105
MERKINTÄTAKAUS.....	105
PALKKIOT JA KULUT	105
PÄÄJÄRJESTÄJIEN INTRESSIT.....	105
SUOMEN VALTION OSALLISTUMINEN JA MERKINTÄSITOUMUKSET.....	105
OSAKKEIDEN LUOVUTUSTA KOSKEVA RAJOITUS (LOCK-UP)	106
OMISTUKSEN LAIMENTUMINEN.....	106
OSAKKEIDEN OTTAMINEN PÖRSSILISTALLE.....	106
YLEISTÄ	106
SUOMEN ARVOPAPERIMARKKINAT	108
SUOMEN ARVOPAPERIMARKKINOITA KOSKEVA SÄÄNTELY	108
KAUPANKÄYNTI JA KAUPPOJEN SELVITYS HELSINGIN PÖRSSISSÄ	109
ARVO-OSUUSJÄRJESTELMÄ.....	109

SIJOITTAJIEN KORVAUSRAHASTO	110
VEROTUS	111
YLEISTÄ	111
OSINKOJEN JA PÄÄOMANPALAUTUSTEN VEROTUS	112
LUOVUTUSVOITTOVEROTUS.....	114
VARAINSIIRTOVEROTUS	116
OIKEUDELLISET SEIKAT	117
VIITTAAMALLA SISÄLLYTETTYT TIEDOT.....	117
NÄHTÄVILLÄ OLEVAT ASIAKIRJAT	117

TIIVISTELMÄ

Johdanto ja varoitukset

Tämä tiivistelmä sisältää kaikki ne osiot, jotka kyseessä olevasta arvopaperista ja sen liikkeeseenlaskijasta tulee esittää Esiteasetuksen mukaisesti. Tätä tiivistelmää tulee lukea Esitteen johdantona. Sijoittajan tulee perustaa päätöksensä sijoittaa arvopapereihin Esitteeseen kokonaisuutena. Arvopapereihin sijoittava sijoittaja voi menettää kaiken tai osan sijoitetusta pääomasta. Jos tuomioistuimessa pannaan vireille Esitteeseen sisältyviä tietoja koskeva kanne, kantajana toimiva sijoittaja voi sovellettavan lainsäädännön mukaan joutua ennen oikeudenkäynnin vireillepanoa vastaamaan Esitteen käännöskustannuksista. Yhtiö vastaa siviilioikeudellisesti tästä tiivistelmästä ja sen ruotsinkielisestä käännöksestä vain, jos tiivistelmä luettuna yhdessä Esitteen muiden osien kanssa on harhaanjohtava, epätarkka tai epäjohdonmukainen tai jos tiivistelmässä ei luettuna yhdessä Esitteen muiden osien kanssa anneta keskeisiä tietoja sijoittajien auttamiseksi, kun he harkitsevat sijoittamista Tarjottaviin Osakkeisiin.

Liikkeeseenlaskijan yhteystiedot ovat seuraavat:

Liikkeeseenlaskijan nimi:	Finnair Oyj
Osoite:	Tietotie 9, FI-01530 Vantaa
Yritys- ja yhteisötunnus:	0108023-3
Oikeushenkilötunnus (LEI-tunnus):	213800SB6EOB8SSK9W63
Osakkeiden ISIN-koodi:	FI0009003230
Kaupankäyntitunnus:	FIA1S

Finanssivalvonta on asetuksen (EU) 2017/1129 ("**Esiteasetus**") mukaisena toimivaltaisena viranomaisena hyväksynyt tämän esitteen ("**Esite**") 30.10.2023. Finanssivalvonta on hyväksynyt tämän Esitteen vain siltä osin, että se täyttää Esiteasetuksen mukaiset kattavuutta, ymmärrettävyyttä ja johdonmukaisuutta koskevat vaatimukset. Tätä Finanssivalvonnan hyväksyntää ei tule pitää osoituksena sen liikkeeseenlaskijan hyväksynnästä, jota tämä Esite koskee. Tämän Esitteen hyväksymispäätöksen numero on FIVA/2023/1805.

Toimivaltaisen viranomaisen eli Finanssivalvonnan, joka hyväksyy tämän Esitteen, yhteystiedot ovat seuraavat:

Finanssivalvonta
PL 103,
00101 Helsinki
Puhelinnumero: +358 9 183 51
Sähköposti: kirjaamo@fiva.fi

Keskeiset tiedot liikkeeseenlaskijasta

Kuka on arvopapereiden liikkeeseenlaskija?

Liikkeeseenlaskijan rekisteröity toiminimi on Finnair Oyj ("**Finnair**" tai "**Yhtiö**") ja sen kotipaikka on Helsinki. Yhtiö on rekisteröity Patentti- ja rekisterihallituksen ylläpitämään kaupparekisteriin ("**Kaupparekisteri**") y-tunnuksella 0108023-3 ja oikeushenkilötunnuksella (LEI-tunnus) 213800SB6EOB8SSK9W63. Yhtiö on julkinen osakeyhtiö, joka on perustettu Suomessa ja siihen sovelletaan Suomen lakia.

Yleistä

Finnair on Suomen lippulaivalentoyhtiö ja myös Suomen suurin lentoyhtiö. Finnairin reittiverkosto yhdistää Euroopan, Pohjois-Amerikan ja Aasian sen liikenteen solmukohtana toimivan Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Finnair on erikoistunut Euroopan, Pohjois-Amerikan, Aasian ja Lähi-idän väliseen matkustaja- ja lentorahtiliikenteeseen, ja se tarjoaa matkapalveluja Aurinkomatkat-Suntours-tuotemerkin alla. Finnair tarjoaa suoria lentoja noin 40 maahan ja yli 100 kohteeseen. Vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana

Finnairilla oli 85 kohdetta Euroopassa, 6 kohdetta Pohjois-Amerikassa, 11 kohdetta Aasiassa ja 6 kohdetta Lähi-idässä¹.

Vuoden 2020 alkupuolelta lähtien COVID-19-pandemia ja helmikuusta 2022 lähtien Venäjän ilmatilan sulkua ovat vaikuttaneet merkittävästi Finnairin liiketoimintaan, liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan. COVID-19-pandemian vaikutukset Finnairin liiketoimintaan alkoivat lieventyä vuonna 2022 COVID-19-pandemian ja siihen liittyvien rajoitustoimenpiteiden hellittäessä. Venäjän ilmatilan sulun odotetaan kuitenkin vaikuttavan Yhtiön Aasiaan suuntautuviin lentoihin tulevaisuudessakin. Vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana Finnair lensi keskimäärin 76,1 prosentin kapasiteetilla, konevuokraukset (wet lease) pois lukien, vuoden 2019 vastaavaan jaksoon verrattuna (tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna²).

Finnair uudisti syyskuussa 2022 vuosien 2020–2025 strategiansa COVID-19-pandemian sekä Venäjän ilmatilan sulun vaikutusten vuoksi. Uutta strategiaa päivitettiin edelleen vuoden 2023 toisella neljänneksellä, koska Yhtiö oli jo onnistunut toteuttamaan monia strategiakaudelle asetetuista keskeisistä toimista. Päivitetty strategia keskittyy edelleen Finnairin kannattavuuden ylläpitämiseen ja kilpailukykyyn säilyttämiseen suljetusta Venäjän ilmatilasta riippumatta. Strategiansa menestyksekkään toteuttamisen seurauksena Finnair on pystynyt asettamaan korkeamman strategisen kannattavuustavoitteen, joka on 6 prosentin vertailukelpoinen liikevoittomarginaali vuoden 2025 loppuun mennessä (aiemmin 5 prosenttia vuoden 2024 puolivälistä alkaen). Päivitetty strategia perustuu seuraaviin teemoihin: asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus, tasapainoinen kasvu optimoidulla laivastolla, jatkuva kustannustehokkuus kilpailukykyyn varmistamiseksi, yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista, kestävä tase ja sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla. Yhtiön johto uskoo, että Finnair on osoittanut kykynsä sopeuttaa toimintojaan menestyksekkäästi haastavassa toimintaympäristössä samalla, kun se on palauttanut kannattavuutensa, mikä antaa Finnairille hyvän mahdollisuuden hyödyntää lentoliikennealan nykyistä myönteistä kehitystä.

Suurimmat osakkeenomistajat

Seuraavassa taulukossa esitetään Euroclear Finland Oy:n (”Euroclear Finland”) ylläpitämässä osakasluettelossa 19.10.2023 olleet Yhtiön kymmenen suurinta osakkeenomistajaa:

Osakkeenomistaja	Osakkeiden lukumäärä	Osakkeista, %	Äänistä, %
Suomen valtio (valtioneuvoston kanslian edustamana)	786 669 686	55,84	55,86
Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varma	30 881 263	2,19	2,19
Valtion Eläkerahasto	11 000 000	0,78	0,78
Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo	10 169 000	0,72	0,72
Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen	7 500 000	0,53	0,53
Sijoitusrahasto Nordea Pro Suomi	4 078 250	0,29	0,29
Mäkitalo Allan Risto Pekka	2 195 548	0,16	0,16
Finnairin Eläkesäätiö	1 505 262	0,11	0,11
Sijoitusrahasto Nordea Premium Varainhoito Tasapaino	1 490 434	0,11	0,11
Sijoitusrahasto Nordea Premium Varainhoito Maltti	1 417 328	0,10	0,10
Muut	551 420 124	39,14	39,15
Yhtiön ulkona olevat osakkeet yhteensä	1 408 326 895	99,97	100
Yhtiön omat osakkeet	399 303	0,03	-
Yhtiön osakkeet yhteensä	1 408 726 198	100	100

Suomen valtio, valtioneuvoston kanslian edustamana, omisti tämän Esitteen päivämääränä yhteensä 55,8 prosenttia Yhtiön kaikista osakkeista. Näin ollen Suomen valtiolla on Arvopaperimarkkinalain (746/2012, muutoksineen) 2 luvun 4 §:n mukainen määräysvalta Yhtiössä.

¹ Tokio-Hanedan ja Tokio-Naritan lentoasemat sekä lennot Dohan ja Pohjoismaiden pääkaupunkien välillä katsotaan erillisiksi kohteiksi.

² Raportoidut, etäisyyteen perustuvat liikenneluvut perustuvat isoympyräetäisyyteen (great circle distance), jolla tarkoitetaan pallon pinnalla olevien kahden pisteen välistä lyhyintä mahdollista etäisyyttä mitattuna pallon pintaa pitkin. Näin ollen raportoiduissa etäisyyteen perustuvissa liikenneluvuissa ei ole huomioitu Venäjän suljetusta ilmatilasta aiheutuneita pidempiä Aasian-lentoreittejä. Tämän seurauksena ne eivät ole täysin vertailukelpoisia ennen Venäjän ilmatilan sulkua raportoitujen lukujen kanssa. Pidemmällä lentoreiteillä oikaistu kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna olisi vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana ollut noin 15 prosenttia suurempi, jos raportoidut tarjotut henkilökilometrit olisi oikaistu.

Johdon avainhenkilöt ja tilintarkastaja

Yhtiön hallituksen jäsenet ovat Sanna Suvanto-Harsaa (puheenjohtaja), Montie Brewer (varapuheenjohtaja), Tiina Alahuhta-Kasko, Jukka Erlund, Hannele Jakosuo-Jansson, Henrik Kjellberg, Simon Large ja Minna Pajumaa. Finnairin johtoryhmään kuuluvat Topi Manner, Kaisa Aalto-Luoto, Antti Kleemola, Ole Orvér, Kristian Pullola, Christine Rovelli, Sami Sarelius, Jaakko Schildt ja Päivyt Tallqvist.

Yhtiön lakisääteinen tilintarkastaja on tilintarkastusyhteisö KPMG Oy Ab, KHT Kirsi Jantusen toimiessa päävastuullisena tilintarkastajana.

Mitä ovat liikkeeseenlaskijaa koskevat keskeiset taloudelliset tiedot?

Alla esitettävät valikoidut historialliset keskeiset taloudelliset tiedot ovat peräisin Finnairin tilintarkastamattomasta konsernin osavuositarkastuksesta 30.9.2023 päättyneeltä yhdeksän kuukauden jaksolta, sisältäen tilintarkastamattomat vertailutiedot 30.9.2022 päättyneeltä yhdeksän kuukauden jaksolta sekä tilintarkastetuista konsernitilinpäätöksistä 31.12.2022 ja 31.12.2021 päättyneiltä tilikausilta.

Seuraavassa taulukossa esitetään Finnairin keskeisiä tunnuslukuja ilmoitettuna päivinä ja ajanjaksoina:

	30.9. ja 1.1.–30.9. 20232022		31.12. ja 1.1.–31.12. 20222021	
	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastettu, ellei toisin ilmoitettu)	
(miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu)				
TALOUDELLISET TUNNUSLUVUT				
Liikevaihto	2 261,3	1 669,3	2 356,6	838,4
Vertailukelpoinen liiketulos	161,4	-181,8	-163,9 ⁽¹⁾	-468,9 ⁽¹⁾
Vertailukelpoinen liiketulos, % liikevaihdosta	7,1	-10,9	-7,0	-55,9
Liiketulos	164,1	-238,6	-200,6	-454,4
Vertailukelpoinen EBITDA	409,7	54,1	153,2	-149,0
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	18,1	3,2	6,5	-17,8
Kauden tulos	194,1	-529,5	-476,2	-464,3
Osakekohtainen tulos (EPS), euroa				
Laimentamaton	0,12	-0,39	-0,36	-0,34
Laimennettu	0,11	-0,39	-0,36	-0,34
Korollinen nettovelka	1 039,7	1 147,0	1 094,0 ⁽¹⁾	1 530,9 ⁽¹⁾
Liiketoiminnan nettorahavirta	478,1	229,1	259,0	-25,3
Investointien nettorahavirta	-286,3	-21,2	-75,5	309,6
Rahoituksen nettorahavirta	-517,0	103,9	42,1	73,4
Varat yhteensä	4 037,6	4 316,7	4 133,0	4 047,1
Oma pääoma yhteensä	463,3	357,5	410,7	475,7

⁽¹⁾ Tilintarkastamaton.

Mitä ovat liikkeeseenlaskijaan liittyvät olennaiset riskit?

- Geopoliittiset jännitteet, kuten Ukrainan sota, vaikuttavat Finnairin kykyyn operoida tiettyjä reittejä kilpailukykyisesti, ja ne voivat jatkossakin vaikuttaa haitallisesti Finnairin liiketoimintaan ja toimintaympäristöön.
- Lentopetrolin hinnan nousulla olisi haitallinen vaikutus Finnairin toiminnallisiin kuluihin, ja lentopetrolin suojauksiin liittyvät kustannukset voivat kasvaa.
- Lentoliikenneala on altis yleisissä taloudellisissa olosuhteissa tapahtuville muutoksille ja yleisellä makrotaloudellisella kehityksellä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus lentoliikennepalveluiden kysyntään, mikä voi johtaa sekä liiallisiin investointeihin että liike tuloksen vaihteluun.
- EU:n ja EU:n ulkopuolisten maiden kahdenvälisten sopimusten tai kauppasuhteiden muutokset voivat johtaa Finnairin lentoreittien rajoituksiin ja nostaa näihin reitteihin liittyviä maksuja.
- Oikeudenkäynnit ja viranomaisten päätökset voivat aiheuttaa merkittäviä kustannuksia sekä vahingoittaa Finnairin brändiä ja mainetta.

- Voimassa olevaa sääntelyä koskevat epäilyt tai todetut rikkomukset Finnairin toiminnassa, uusien kansallisten, alueellisten ja/tai kansainvälisten säädösten käyttöönotto tai muutokset olemassa oleviin säädöksiin voivat rajoittaa Finnairin toimintakykyä tai johtaa kustannusten nousuun, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairiin.
- Finnair ei välttämättä onnistu toteuttamaan uutta strategiaansa menestyksekkäästi ja sen strategia voi osoittautua virheelliseksi suhteessa vallitsevaan markkinatilanteeseen tai toimialan muutoksiin.
- Finnair ei välttämättä pysty saavuttamaan jatkuvan kustannustehokkuuden tavoitettaan.
- Finnair ei välttämättä saavuta tavoitteitaan neuvoteltaessa sen järjestäytyneitä työntekijöitä koskevien työehtosopimusten ehtoista taikka sopeutustoimista, mikä altistaa sen lakkojen ja muiden työliitännäisten häiriöiden riskille.
- Makrotaloudellisten olosuhteiden haitallinen kehitys voi vaikeuttaa pääoman hankkimista ja heikentää maksuvalmiutta.
- Valuuttakurssien vaihtelu voi vaikuttaa Finnairin taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.
- Finnairin nykyinen ja mahdollinen tuleva velkaantuneisuus voi rajoittaa uuden pääoman saatavuutta ja maksuvalmiutta.

Keskeiset tiedot arvopapereista

Mitkä ovat arvopapereiden keskeiset ominaisuudet?

Finnair tarjoaa enintään 19 012 413 069 Yhtiön osaketta ("**Tarjottavat Osakkeet**") merkittäväksi ("**Osakeanti**"). Yhtiön osakkeet ("**Osakkeet**") on laskettu liikkeeseen arvo-osuuksina Euroclear Finlandin ylläpitämässä arvo-osuusjärjestelmässä ISIN-koodilla FI0009003230 ja hyväksytty kaupankäynnin kohteeksi Nasdaq Helsinki Oy:n ("**Helsingin Pörssi**") pörssilistalla kaupankäyntitunnuksella "FIA1S". Osakkeilla ei ole nimellisarvoa ja ne ovat euromääräisiä.

Tarjottavat Osakkeet tuottavat Yhtiön olemassa olevien Osakkeiden kanssa yhtäläiset oikeudet. Tarjottavat Osakkeet oikeuttavat omistajansa Yhtiön jakamiin osinkoihin ja muuhun varojenjakoon (mukaan lukien varojenjakoon Yhtiön purkautumistilanteessa) sekä muihin osakkeenomistajan oikeuksiin sen jälkeen, kun ne on rekisteröity Kaupparekisteriin ja kirjattu sijoittajan arvo-osuustilille. Osakkeisiin liittyvät oikeudet sisältävät muun muassa etuoikeuden merkitä uusia osakkeita Yhtiössä, oikeuden osallistua yhtiökokoukseen ja käyttää yhtiökokouksessa äänioikeutta, oikeuden osinkoon ja muuhun vapaan oman pääoman varojenjakoon ja oikeuden vaatia osakkeiden lunastusta käypään hintaan osakkeenomistajalta, joka omistaa yli 90 prosenttia kaikista Osakkeista ja äänistä Yhtiössä, sekä muut osakeyhtiölaissa (624/2006, muutoksineen) ("**Osakeyhtiölaki**") säädetyt oikeudet.

Kaikki Yhtiön Osakkeet tuottavat yhtäläiset oikeudet Yhtiön osinkoihin ja varojenjakoon. Finnairin osakkeenomistajien voitonjakopolitiikan mukaisesti Finnairin tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina tai pääomanpalautuksena. Finnair ei odota maksavansa osinkoa tai pääomanpalautusta 31.12.2023 päätyvältä tilikaudelta. Finnairin tavoitteena on Yhtiön varojenjakokyvyn palauttaminen vuodesta 2025 alkaen (vuoden 2024 tulokseen perustuen). Tällaisesta varojenjaosta päättäessään Finnair pyrkii ottamaan huomioon Yhtiön kulloisenkin tuloskehityksen ja tulevaisuudennäkymät, rahoitustilanteen sekä pääoma- ja investointitarpeet. Mahdolliset tulevat varojenjaot voidaan suorittaa kahdessa vuosittaisessa erässä.

Missä arvopapereilla tullaan käymään kauppaa?

Yhtiö aikoo jättää hakemuksen Tarjottavien Osakkeiden ottamiseksi julkisen kaupankäynnin kohteeksi Helsingin Pörssin pörssilistalla kaupankäyntitunnuksella "FIA1S".

Kaupankäynnin Merkintäoikeuksien (kuten määritelty jäljempänä) perusteella merkittävät Tarjottavat Osakkeita vastaavilla väliaikaisilla osakkeilla ("**Väliaikaiset Osakkeet**") odotetaan alkavan omana osakelajinaan Helsingin Pörssissä (kaupankäyntitunnus "FIA1SN0123") 6.11.2023. Osakeannissa merkityt Tarjottavat Osakkeet rekisteröidään Kaupparekisteriin arviolta 24.11.2023. Tarjottavien Osakkeiden kaupankäynnin odotetaan alkavan Helsingin Pörssin pörssilistalla yhdessä Yhtiön olemassa olevien Osakkeiden kanssa arviolta 27.11.2023.

Merkintäoikeudet ovat kaupankäynnin kohteena Helsingin Pörssissä (kaupankäyntitunnus ”FIA1SU0123”) 3.11.2023 ja 13.11.2023 välisenä aikana.

Mitkä ovat arvopapereihin liittyvät keskeiset riskit?

- Yhtiö ei välttämättä pysty maksamaan, tai se voi päättää olla maksamatta osinkoja tai muutoin olla jakamatta vapaata omaa pääomaa tulevaisuudessa.
- Yhtiön suurimman osakkeenomistajan intressit voivat erota muiden osakkeenomistajien intresseistä.
- Osakkeenomistajien omistus laimenee, mikäli osakkeenomistajat eivät käytä Merkintäoikeuksiaan, ja Merkintäoikeudet voivat menettää arvonsa kokonaan.

Keskeiset tiedot arvopapereiden yleisölle tarjoamisesta ja kaupankäynnin kohteeksi ottamisesta

Mitkä ovat arvopaperiin sijoittamisen edellytykset ja aikataulu?

Finnairin osakkeenomistajat, jotka on rekisteröity Euroclear Finlandin pitämään Yhtiön osakasluetteloon Osakeannin täsmäytyspäivänä 31.10.2023 (**”Täsmäytyspäivä”**), saavat yhden (1) arvo-osuusmuotoisen merkintäoikeuden (**”Merkintäoikeus”**) jokaista osakkeenomistajan Täsmäytyspäivänä omistamaa Yhtiön Osaketta kohden.

Jokainen kaksi (2) Merkintäoikeutta oikeuttaa merkitsemään kaksikymmentäseitsemän (27) Tarjottavaa Osaketta Merkintähintaan (kuten määritelty jäljempänä) (**”Ensisijainen Merkintäoikeus”**). Tarjottavien Osakkeiden murto-osia ei anneta, eikä yksittäistä Merkintäoikeutta voi käyttää osittain. Mikäli kaikkia Tarjottavia Osakkeita ei merkitä Ensisijaisen Merkintäoikeuden perusteella, sekä Merkintäoikeuksien haltijoilla että sijoittajilla, joilla ei ole Merkintäoikeuksia, on oikeus merkitä näitä Tarjottavia Osakkeita (**”Toissijainen Merkintäoikeus”**). Ensisijaisen Merkintäoikeuden ja Toissijaisen Merkintäoikeuden perusteella merkitsemättömät Tarjottavat Osakkeet voidaan suunnata merkittäväksi Yhtiön hallituksen päätöksen mukaisesti.

Merkintäaika alkaa 3.11.2023 klo 9.30 Suomen aikaa ja päättyy 17.11.2023 klo 16.30 Suomen aikaa (**”Merkintäaika”**). Hallitus on oikeutettu jatkamaan Merkintäaikaa. Yhtiö tiedottaa mahdollisesta Merkintäajan jatkamisesta pörssitiedotteella viimeistään 17.11.2023.

Merkintäajan päättymisen jälkeen käyttämättömät Merkintäoikeudet raukeavat ja ne poistetaan haltijan arvo-osuustililtä ilman erillistä ilmoitusta.

Merkintähinta on 0,03 euroa Tarjottavalta Osakkeelta (**”Merkintähinta”**).

Sovellettava laki ja riidanratkaisu

Osakeantiin sovelletaan Suomen lakia. Osakeannista mahdollisesti aiheutuvat erimielisyydet ratkaistaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa Suomessa.

Palkkiot ja kulut

Finnair odottaa maksavansa Osakeannin yhteydessä noin 12,1 miljoonaa euroa palkkioina ja kuluina, mukaan lukien Pääjärjestäjille (kuten määritelty jäljempänä) maksettavat palkkiot ja kulut.

Tarjottavien Osakkeiden merkinnästä ei peritä maksuja, eikä Tarjottavien Osakkeiden merkinnästä peritä varainsiirtoveroa. Tilinhoitajat, omaisuudenhoitajat ja arvopaperivälittäjät, jotka toteuttavat Merkintäoikeuksia koskevia merkintätoimeksiantoja, saattavat periä näistä toimenpiteistä välityspalkkion omien hinnastojensa mukaisesti. Tilinhoitajat ja omaisuudenhoitajat voivat periä myös hinnastonsa mukaisen maksun arvo-osuustilin ylläpitämisestä ja osakkeiden säilyttämisestä.

Laimentuminen

Osakeannissa Tarjottavien Osakkeiden enimmäislukumäärä vastaa 93,1 prosenttia kaikista Osakkeista Osakeannin toteuttamisen jälkeen. Mikäli Finnairin nykyiset osakkeenomistajat eivät merkitse Osakeannissa Tarjottavia

Osakkeita (lukuun ottamatta Merkintäsitoumusten kattamia Tarjottavia Osakkeita), heidän kokonaisomistuksensa Finnairissa laimenisi 93,1 prosenttia.

Miksi tämä Esite on laadittu?

Osakeannin tarkoitus

Osakeannin tavoitteena on pienentää Finnairin rahoituskustannuksia, tukea kestäväään kannattavaan kasvuun tähtäävän strategian toteuttamista COVID-19-pandemian ja suljetun Venäjän ilmatilan muovaamassa uudessa toimintaympäristössä ja varmistaa Yhtiön kyky toteuttaa investointeja tulevaisuudessa. Osakeannilla Yhtiö pyrkii vahvistamaan tasettaan ja rahoitusasemaansa, jotta Yhtiö pystyisi paremmin hallitsemaan rahoitusvelkojaan, joita on kertynyt viime vuosina merkittävästi lisää ennennäkemättömien toimintaympäristön muutosten seurauksena. Osakeannin tarkoituksena on myös auttaa Yhtiötä saavuttamaan keskeiset taloudelliset tavoitteensa: 6 prosentin vertailukelpoinen liikevoittomarginaali vuoden 2025 loppuun mennessä, 1-2-kertainen nettovelka suhteessa vertailukelpoiseen käyttökatteeseen vuoden 2025 loppuun mennessä sekä Yhtiön varojenjakokyvyn palauttaminen vuodesta 2025 alkaen (vuoden 2024 tulokseen perustuen).

Osakeannissa kerättävät varat ja varojen käyttö

Olettaen, että Tarjottavat Osakkeet merkitään täysimääräisesti Osakeannissa, Finnairin saamat bruttovarat ovat noin 570,4 miljoonaa euroa.³ Suomen valtio on sitoutunut merkitsemään Tarjottavia Osakkeita enintään 318,6 miljoonalla eurolla. Suomen valtio maksaa Merkintähinnan kuittaamalla 318,6 miljoonaa euroa Suomen valtion Yhtiölle myöntämän pääomalainan ("**Pääomalaina**") pääomasta Tarjottavien Osakkeiden Merkintähintaa vastaan, mikä ei tuota Finnairille bruttovaroja käteisvaroina. Finnair odottaa maksavansa noin 12,1 miljoonaa euroa Osakeantiin liittyvinä palkkioina ja kuluina, ja saavansa Osakeannista täten noin 558,2 miljoonan euron nettovarot, joista käteisvarat olisivat noin 239,6 miljoonaa euroa.

Yhtiö käyttää nettovaroja Osakeannin jälkeen jäljellä olevan Pääomalainaosuuden takaisinmaksuun ja Pääomalainalle kertyneen koron maksamiseen yhteensä arviolta 130,2 miljoonaa euroa (olettaen, että takaisinmaksu tapahtuisi 24.11.2023). Pääomalainaosuuden takaisinmaksun ja Pääomalainalle kertyneen koron maksamisen jälkeen Osakeannin nettovarot käytetään edelleen Finnairin taseen ja taloudellisen aseman vahvistamiseen, jotta Yhtiö pystyisi paremmin hallitsemaan jäljellä olevia rahoitusvelkojaan, tukemaan kestäväään kannattavaan kasvuun tähtäävän strategiansa toteuttamista ja varmistamaan kykynsä toteuttaa investointeja tulevaisuudessa.

Pääomalainan takaisinmaksun sekä 1.9.2023 tapahtuneen Yhtiön nimellisarvoltaan 200 miljoonan euron suuruisten arvopapereiden lunastamisen odotetaan luovan kestävä taseen ja vähentävän merkittävästi Yhtiön rahoituskuluja.

Merkintäsitoumukset ja merkintätakaus

Suomen valtio, joka omistaa tämän Esitteen päivämääränä noin 55,8 prosenttia Yhtiön kaikista Osakkeista, sekä Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varma, Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo ja Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen, jotka omistavat noin 3,4 prosenttia Yhtiön kaikista Osakkeista, ovat peruuttamattomasti sitoutuneet merkitsemään Tarjottavia Osakkeita täysimääräisesti niille allokoitavien Merkintäoikeuksien perusteella ("**Merkintäsitoumukset**"). Merkintäsitoumuksensa mukaisesti Suomen valtio maksaa Merkintähinnan kaikkien sille allokoitujen Tarjottavien Osakkeiden osalta kuittaamalla 318,6 miljoonaa euroa Suomen valtion Finnairille myöntämän Pääomalainan pääomasta Tarjottavien Osakkeiden Merkintähintaa vastaan.

Deutsche Bank Aktiengesellschaft ("**Deutsche Bank**") ja Nordea Bank Oyj ("**Nordea**") ovat tehneet Finnairin kanssa Merkintätakaussopimuksen, jonka mukaisesti ne ovat kukin erikseen tiettyjen ehtojen mukaisesti sitoutuneet hankkimaan merkitsijöitä niille Tarjottaville Osakkeille, jotka mahdollisesti jäävät merkitsemättä Osakeannissa tai merkitsemään kyseiset Tarjottavat Osakkeet itse, lukuun ottamatta Merkintäsitoumuksilla katettuja Tarjottavia Osakkeita.

³ Osakeannin bruttovarat on laskettu kertomalla Merkintähinta Osakeannissa Tarjottavien Osakkeiden enimmäismäärällä. Tarjottavien Osakkeiden lopullinen määrä määräytyy Osakeannin ehtojen mukaisesti tehtyjen ja Yhtiön hallituksen hyväksymien merkintöjen perusteella.

Eturistiriidat

Deutsche Bank ja Nordea (yhdessä ”**Pääjärjestäjät**”) ja/tai niiden lähipiiriin kuuluvat tahot ovat kukin tarjonneet ja saattavat tulevaisuudessa tarjota Finnairille neuvonanto-, konsultointi- tai pankkipalveluita osana tavanomaista liiketoimintaansa, josta ne ovat saaneet, tai tulevat saamaan, tavanomaiset palkkiot ja kulukorvaukset. Lisäksi tietyt Pääjärjestäjät tai niiden lähipiiriin kuuluvat tahot ovat toimineet ja voivat tulevaisuudessa toimia järjestäjinä tai lainanantajina tietyissä Finnairin rahoitussopimuksissa, joista ne ovat saaneet, tai tulevat saamaan, tavanomaiset palkkiot ja kulukorvaukset.

RISKITEKIJÄT

Yhtiöön sijoittamiseen liittyy riskejä, jotka voivat olla merkittäviä. Alla kuvataan Osakeantiin liittyviä riskejä sekä Yhtiöön ja sen liiketoimintaan ja Osakkeisiin liittyviä riskejä. Monet Yhtiöön ja sen liiketoimintaan liittyvistä riskeistä kuuluvat sen liiketoiminnan luonteeseen ja ovat tyypillisiä sen toimialalla. Sijoittamista harkitsevien tulee tutustua huolellisesti tämän Esitteen sisältämiin tietoihin ja erityisesti alla kuvattuihin riskitekijöihin.

Jokaisella esitetyllä riskillä voi olla olennainen vaikutus Yhtiön liiketoimintaan, liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan, ja ne voivat yhdessä tai erikseen johtaa siihen, että Yhtiö ei pysty saavuttamaan taloudellisia tavoitteitaan. Jos nämä riskit johtavat Osakkeiden markkinahinnan laskuun, niihin sijoittaneet sijoittajat voivat menettää sijoituksensa kokonaan tai osittain. Alla esitetty riskitekijöiden kuvaus perustuu tämän Esitteen päivämääränä saatavilla olleisiin tietoihin ja arvioihin, eikä se siksi ole välttämättä tyhjentävä. Yhtiö on osana riskitekijöiden olennaisuuden arviointia huomionut riskien mahdollisen toteutumisen todennäköisyyttä. Riskitekijöissä on esitetty potentiaalisia tapahtumia, jotka voivat joko toteutua tai olla toteutumatta. Tällaisille potentiaalisille tapahtumakuluille ominaisen epävarmuuden takia Yhtiö ei kaikkien riskien osalta pysty esittämään tarkkaa arviota tällaisten tapahtumien toteutumisen tai toteutumatta jäämisen todennäköisyydestä.

Tässä esitetyt riskit on jaettu luonteensa mukaan kuuteen ryhmään. Ryhmät ovat:

- A. Lentoliikennealaan liittyviä riskejä;
- B. Sääntelyriskejä;
- C. Finnairin liiketoimintaan liittyviä riskejä;
- D. Finnairin rahoitukseen liittyviä riskejä;
- E. Osakkeisiin liittyviä riskejä; ja
- F. Merkintäoikeuksiin ja Osakeantiin liittyviä riskejä

Jokaisessa ryhmässä esitetään ensimmäisenä Esiteasetuksessa asetettuihin vaatimuksiin perustuvan kokonaisarvion mukaan olennaisimmaksi arvioitu riski. Ensimmäisen riskitekijän jälkeen kussakin ryhmässä kuvattujen riskien esitysjärjestyksen tarkoituksena ei ole kuvata niiden toteutumisen todennäköisyyttä tai mahdollista vaikutusta suhteessa toisiinsa. Ryhmien esitysjärjestys ei ole arvio kuhunkin ryhmään kuuluvien riskien merkityksestä verrattuna muihin ryhmiin kuuluviin riskeihin.

Tässä kuvattujen riskien ja epävarmuustekijöiden lisäksi myös sellaisilla riskeillä ja epävarmuustekijöillä, joita ei tällä hetkellä tunneta tai pidetä olennaisina, voi olla olennainen haitallinen vaikutus Yhtiön liiketoimintaan tai Osakkeiden markkinahintaan.

A. Lentoliikennealaan liittyviä riskejä

1. **Geopoliittiset jännitteet, kuten Ukrainan sota, vaikuttavat Finnairin kykyyn operoida tiettyjä reittejä kilpailukykyisesti, ja ne voivat jatkossakin vaikuttaa haitallisesti Finnairin liiketoimintaan ja toimintaympäristöön.**

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien tai terrorismin uhkalla ja muilla mahdollisilla ulkoisilla häiriöillä voi olla merkittävä vaikutus lentomatkustuksen ja -rahdin kysyntään sekä lentoreittien saatavuuteen ja kannattavuuteen ja siten Finnairin toimintaan ja toimintaympäristöön. Ukrainan sota on jo vaikuttanut merkittävästi maailmankauppaan Yhdysvaltojen, Euroopan unionin ("EU") ja muiden maiden Venäjään, Valko-Venäjään ja useisiin näiden maiden hallintoihin kytköksissä oleviin henkilöihin kohdistamien talouspakotteiden sekä Venäjän asettamien vastapakotteiden muodossa. Venäjän Ukrainaan kohdistuvan hyökkäyksen takia myös Venäjän ilmatila suljettiin nopeasti Venäjän helmikuussa 2022 ilmoittamien vastatoimien vuoksi. Venäjän ilmatilan sulun vuoksi Finnair menetti Suomen maantieteellisen edun lentäessään Aasian-kohteisiin. Venäjän ilmatilan kiertäminen pidentää lentoreittejä Finnairin Helsinki-Vantaan kotikentän ja Japanissa, Etelä-Koreassa sekä Kiinassa sijaitsevien keskeisten suurkaupunkien välillä 15–40 prosenttia. Venäjän ilmatilan sulkua teki monista Finnairin reiteistä Aasiaan kannattamattomia, minkä vuoksi Finnair päätti vähentää reittejä ja vuorovälejä Aasiaan merkittävästi. Jäljelle jääneet Aasian-lennot hoidetaan vaihtoehtoisilla reiteillä. Uudelleenreititetty lennot

ovat pidempiä, mikä lisää erityisesti henkilöstö- ja polttoainekustannuksia ja aiheuttaa haasteita myös Finnairin koko laivaston tehokkaalle hyödyntämiselle. Ukrainan sodan eskaloituminen tai Lähi-idän konfliktialueiden levottomuuksien leviäminen muihin maihin, joissa Yhtiö toimii tai joiden yli Yhtiö lentää, voi johtaa siihen, että joidenkin reittien liikennöinti muuttuu operatiivisesti mahdottomaksi tai taloudellisesti kannattamattomaksi, tai vaikeuttaa toimintaympäristöä entisestään ja johtaa muun muassa Yhtiön verkoston ja Yhtiön tavoitteiden saavuttamismahdollisuuksien uudelleenarviointiin.

Sodalla on ollut myös muita haitallisia vaikutuksia Finnairin liiketoimintaan, sillä se johti energiakriisiin ja historiallisen korkeisiin lentopetrolihintoihin sekä osittain sodan vuoksi kiihtyvään inflaatioon, mikä lisäsi Finnairin kustannuksia ja toimintaympäristön epävarmuutta. Tämän Esitteen päivämääränä Venäjän ilmatila pysyy toistaiseksi suljettuna, ja jos se avataan tulevaisuudessa, ei ole varmuutta siitä, millaisia ehtoja ja rajoituksia Finnairiin voitaisiin kohdistaa Venäjän ilmatilaa käytettäessä. Venäjän ilmatilan pitkittyvän sulun ja tulevaisuudessa sodan mahdollisen kärjistymisen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkymiin riippuu Finnairin kyvystä jatkaa verkostonsa, kustannuksiensa, tulonlähteidensä ja rahoituksensa sopeuttamista muuttuneessa liiketoimintaympäristössä. Katso myös ”– Sääntelyriskejä – EU:n ja EU:n ulkopuolisten maiden kahdenvälisen sopimusten tai kauppasuhteiden muutokset voivat johtaa Finnairin lentoreittien rajoituksiin ja nostaa näihin reitteihin liittyviä maksuja”.

Myös muut geopolittiset jännitteet, kuten jatkuvat jännitteet Yhdysvaltojen ja Kiinan tai EU:n ja Kiinan välisessä kaupassa, voivat vaikuttaa haitallisesti maailmantalouden toimintaympäristöön ja Finnairin verkostoon ja kannattavuuteen. Lisääntyvä protektionismi voi myös johtaa siihen, että valtiot rajoittaisivat Finnairin strategian toteuttamisen edellyttämää pääsyä markkinoille, esimerkiksi jos kansallisille lentoyhtiöille jaettaisiin enemmän lähtö- ja saapumisaikoja lentoasemilla tai joillekin lentoyhtiöille ei myönnettäisi lähtö- ja saapumisaikoja lainkaan. Venäjän ilmatilan sulun jälkeen Finnair on muiden aloitteiden ohella lisännyt Pohjois-Atlantin-kapasiteettiaan tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK)⁴ mitattuna ja tehnyt strategista yhteistyötä Qatar Airwaysin kanssa kattaakseen paremmin Lähi-idän alueen. Tämän seurauksena Yhdysvaltojen ja Lähi-idän merkitys Finnairin verkostossa on kasvanut merkittävästi. Mahdolliset lentoliikenteen häiriöt tai keskeytykset näillä alueilla, kuten kaikilla muillakin alueilla, joilla Yhtiö toimii, voivat vaikuttaa haitallisesti Finnairin toimintaan.

Venäjän ilmatilan sulun jälkeen Finnair arvioi strategiaansa uudelleen ja uudisti syyskuussa 2022 vuoteen 2025 ulottuvan strategiansa, sillä Finnairin aiemman strategian pohjana toiminut vaihtomatkestus Helsingin kautta Aasian ja Euroopan välillä väheni. Uuden strategian mukaisesti Finnair painottaa entistä enemmän maantieteellisesti tasapainoista verkostoa Euroopassa, Pohjois-Amerikassa ja Aasiassa, mukaan lukien Lähi-idän kasvanut painoarvo. Jos Finnairin pääsyä strategiansa kannalta olennaisille markkinoille rajoitettaisiin geopolittisten jännitteiden tai lisääntyneen protektionismin vuoksi, tämä voisi edellyttää Finnairilta strategisen painopisteen muuttamista uudelleen, mikä voisi kasvattaa Finnairin kustannuksia ja heikentää sen kannattavuutta. Katso myös ”– Finnairin liiketoimintaan liittyviä riskejä – Finnair ei välttämättä onnistu toteuttamaan uutta strategiaansa menestyksekkäästi ja sen strategia voi osoittautua virheelliseksi suhteessa vallitsevaan markkinatilanteeseen tai toimialan muutoksiin” jäljempänä.

Lisääntynyt poliittinen epävarmuus ja jatkuvat tai yltyvät geopolittiset jännitteet voivat johtaa lisähäiriöihin Finnairin toiminnassa ja Finnairin kustannusten kasvuun sekä vaikuttaa negatiivisesti lentomatkestuksen ja -rahdin kysyntään, mikä kaikki voi heikentää Yhtiön kannattavuutta ja maksuvalmiutta ja vaikuttaa olennaisen haitallisesti Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

2. Lentopetrolin hinnan nousulla olisi haitallinen vaikutus Finnairin toiminnallisiin kuluihin, ja lentopetrolin suojauksiin liittyvät kustannukset voivat kasvaa.

Finnairin kannattavuuteen vaikuttaa keskeisesti lentopetrolin hintakehitys, koska polttoainekustannukset ovat Finnairin suurin muuttuva kuluerä. Polttoainekulut⁵ olivat 31,3 prosenttia Finnairin liiketoimintakuluista⁶ vuonna 2022 ja 31,0 prosenttia vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana. Lentopetrolin hinta on

⁴ Raportoidut, etäisyyteen perustuvat liikenneluvut perustuvat isoympyräetäisyyteen (great circle distance), jolla tarkoitetaan pallon pinnalla olevien kahden pisteen välistä lyhyintä mahdollista etäisyyttä mitattuna pallon pintaa pitkin. Näin ollen raportoiduissa etäisyyteen perustuvissa liikenneluvuissa ei ole huomioitu Venäjän suljetusta ilmatilasta aiheutuneita pidempiä Aasian-lentoreittejä. Tämän seurauksena ne eivät ole täysin vertailukelpoisia ennen Venäjän ilmatilan sulkua raportoitujen lukujen kanssa. Pidemmällä lentoreiteillä oikaistu kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna olisi vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana ollut noin 15 prosenttia suurempi, jos raportoidut tarjotut henkilökilometrit olisi oikaistu.

⁵ Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut.

⁶ Liiketoiminnan kulut sisältäen poistot ja arvonalentumiset sekä ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä.

historiallisesti vaihdellut paljon, ja Finnairin johdon näkemyksen mukaan lentopetrolin hintavaihtelut jatkuvat todennäköisesti myös tulevaisuudessa muun muassa Ukrainan sodan vaikutusten vuoksi. Lentopetrolin hinnanvaihtelut lisäävät Finnairin kannattavuuteen ja kassavirtoihin kohdistuvaa epävarmuutta.

Lentopetrolin hintavaihtelun tulosvaikutus Finnairiin riippuu muun muassa kulloinkin käytössä olevista suojauksista. Finnairin lentopetrolin suojausaste oli COVID-19-pandemian aikana Yhtiön historiallisiin suojausasteisiin verrattuna melko alhainen kysynnän heikon näkyvyyden vuoksi, mutta vuonna 2023 Finnair palasi riskienhallintapolitiikassaan määritetylle suojaustasolle. Finnair noudattaa lentopetrolisuojausissaan aikahajauttamisen periaatetta. Finnairin riskienhallintapolitiikan mukainen suojaushorisontti on vuoden mittainen. Yhtiön riskienhallintapolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste on noin 60 prosentin ja 90 prosentin välillä tavoitetason ollessa 75 prosenttia seuraavan vuosineljänneksen osalta. Tämän jälkeen suojausaste laskee jokaisella peräkkäisellä vuosineljänneksellä. Suojauspolitiikkansa vuoksi Finnairin lentopetrolikustannukset neljännesvuosittain poikkeavat spot-pohjaisesta hinnasta. Finnair ei välttämättä pysty suojaamaan lentopetrolihankintojaan tehokkaasti tai lainkaan, mikä voi nostaa Finnairin lentopetrolikustannuksia nopeasti, jos spot-pohjaiset hinnat nousevat. Lisäksi joissakin tapauksissa, kuten COVID-19-pandemian aikana, jolloin Yhtiön lentopetrolin kulutusmäärä oli odotettua pienempi, Yhtiön suojaukset voivat tulla osittain tehottomiksi ylisuojauksen vuoksi. Lentopetrolin kulutusmäärän vaihtelut voivat myös johtaa siihen, että Yhtiö kantaa suojauskustannukset saavuttamatta tavoiteltua pienentynyttä altistumista riskille. Lentopetrolin hintamuutoksilta suojaavat johdannaiset voivat osoittautua tarpeettomiksi tai tehottomiksi ja ne voivat kasvattaa kustannuksia suhteessa vallitsevaan markkinahintaan.

Finnairin kykyä siirtää lentopetrolikustannusten nousu asiakkailleen hinnankorotuksilla rajoittaa lentoliikennealan erittäin kilpailtu luonne, jota kuvataan alla kohdassa ”– *Lentoliikenneala on kilpailtu ja markkinat muuttuvat jatkuvasti*”. Finnairin lentopetrolikustannukset ovat lisäksi alttiita valuutariskille, koska lentopetrolin kansainvälinen hinnoitteluvaluutta on Yhdysvaltain dollari. Näiden markkinaliitännäisten kehitysten lisäksi ulkopuoliset tekijät, kuten sääolosuhteet, luonnonkatastrofit, öljyntuottaja- ja öljynjalostajamaihin vaikuttavat poliittiset häiriöt tai sodat, lentopetrolin tuotantoa, kuljetusta tai markkinointia koskevien politiikkojen muutokset, muutokset lentopetrolin tuotantokapasiteetissa, ympäristöasiat, pandemiat, öljyn spot-hintoja ja futuurisopimuksia koskeva volatiliiteetti rahoitusmarkkinoilla sekä muut öljytuotteiden kysyntään vaikuttavat makrotaloudelliset tekijät voivat aiheuttaa odottamattomia häiriöitä lentopetrolin saatavuudessa ja nostaa lentopetrolin hintoja tulevaisuudessa. Esimerkiksi Ukrainan sodan puhkeaminen johti historiallisen korkeisiin lentopetrolin hintoihin vuonna 2022, mikä lisäsi Finnairin toiminnallisia kuluja ja vaikutti negatiivisesti Finnairin liiketoiminnan tulokseen vuonna 2022. Lentopetrolikulujen nousu, häiriöt lentopetrolin saatavuudessa ja suojauksen tehottomuus suhteessa markkinahintojen muutoksiin voivat johtaa kustannusten nousuun, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

3. *Lentoliikenneala on altis yleisissä taloudellisissa olosuhteissa tapahtuville muutoksille ja yleisellä makrotaloudellisella kehityksellä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus lentoliikennepalveluiden kysyntään, mikä voi johtaa sekä liiallisiin investointeihin että liiketuloksen vaihteluihin.*

Lentomatkustuksen kysynnän ja makrotaloudellisten tekijöiden, kuten bruttokansantuotteen, sekä lentorahdin kysynnän ja kansainvälisen kaupan kehityksen välillä on historiallisesti ollut vahva yhteys. Tämän seurauksena lentoliikenneala on erittäin altis maailmantalouden sykleille, ja se reagoi nopeasti ulkopuolisiin häiriöihin, kausiluonteiseen vaihteluun ja taloudellisiin olosuhteisiin. Makrotaloudellisten olosuhteiden epäedullisen kehityksen jatkuminen, kuten pitkittynyt taantuma tai lama, yritysten tai kuluttajien luottamuksen heikentyminen, valuuttakurssien vaihtelu, muutokset työllisyysasteessa, lainarahoituksen saatavuuden heikentyminen, korkojen nousu, inflaation kiihtyminen tai verotuksen muutokset voivat vaikuttaa haitallisesti yksityiseen kulutukseen ja tämän seurauksena lentomatkustuksen ja -rahdin kysyntään. Koska matkustaminen, erityisesti vapaa-ajan matkustaminen, on kuluttajien harkinnanvarainen menoerä, inflaatio ja korkojen nousu saattavat heikentää lentomatkustuksen kysyntää. Epävarmuuden lisääntyminen tai makrotaloudellisten olosuhteiden epäsuotuisa kehitys voi vaikuttaa kielteisesti lentomatkustuksen ja -rahdin kysyntään.

Lentolippujen hinnat sekä matkustajakysyntä ja lentorahdin määrä ovat vaihdelleet merkittävästi aiemmin ja tulevat todennäköisesti vaihtelevaan myös tulevaisuudessa, minkä vuoksi lentoliiketoimintaa on vaikea ennustaa. Kuten kohdassa ”*Yhtiön liiketoiminta – Toimintaympäristö*” kuvataan, Finnairin täytyy tehdä päätöksiä merkittävistä investoinneista laivastoonsa vuosia ennen kuin matkustajat tekevät ostopäätöksensä. Lisäksi lentokoneiden toimitukset voivat kestää vuosia, minkä takia lentoyhtiöiden on suunniteltava liiketoimintansa pitkällä aikajänteellä, usein vähintään 10 vuotta eteenpäin. Ottaen huomioon Finnairin tulevaisuuteen kohdistuvan investointiaikataulun ja lentoliikennealan herkkyyden yleisille liiketoimintaolosuhteille, ei ole takeita siitä, että

Finnair pystyy arvioimaan oikein palvelujensa tuottamisessa tarvittavat investoinnit, mikä voi johtaa lentokoneiden ja muun kaluston liian suureen tai pieneen määrään.

Finnairin palvelujen matkustajakysyntä vaihtelee etenkin lomamatkojen osalta vuoden aikana, mikä aiheuttaa Finnairin tuloksessa vaihtelua vuosineljännesten välillä. Lisäksi Aasian vapaa-ajan- ja liikematkustuksen kohdekohtaiset sesongit lisäävät tätä kausivaihtelua. Vuoden ensimmäinen vuosineljännes on tyypillisesti heikoin, kun taas kolmannen vuosineljänneksen kattavat kesäkuukaudet ovat matkailun sesonkiaikaa. Näin ollen Finnairin liikevaihto ja tulos ovat yleensä alhaisimmillaan ensimmäisellä vuosineljänneksellä ja korkeimmillaan vuoden kolmannella vuosineljänneksellä. Mahdolliset häiriöt Finnairin liiketoiminnassa vaikuttaisivat Yhtiön tulokseen täten suhteellisesti enemmän, mikäli ne tapahtuisivat kesäkuukausina. Lisäksi Yhtiön kyky reagoida erilaisiin häiriötilanteisiin kesäkuukausina, jolloin kapasiteetti on tyypillisesti täydessä käytössä, on rajoitetumpi. Kausivaihtelu lisää siten Finnairin alttiutta riskien toteutumiselle kesäkuukausina.

Millä tahansa maailmantalouden pitkittyvällä tai merkittävällä heikolla tilalla, talouskasvun kääntymisellä vielä voimakkaammin laskuun tai pysyvällä hitaalla kasvulla Euroopassa, Amerikassa tai Aasiassa voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

4. COVID-19-pandemialla voi olla pitkäaikaisia kielteisiä vaikutuksia markkinoilla, joilla Finnair toimii.

COVID-19-pandemian leviäminen johti kolmen edellisen vuoden aikana lukuisiin viranomaisten ja yksityisten toimijoiden asettamiin rajoituksiin ja varotoimiin eri puolilla maailmaa viruksen leviämisen hillitsemiseksi. Maailmantaloudelle yleisesti aiheutuneen vakavan shokin lisäksi monet näistä toimenpiteistä ovat vaikuttaneet erityisen vakavasti lentoyhtiöihin, koska toimenpiteet ovat vaikuttaneet negatiivisesti etenkin ihmisten mahdollisuuteen ja halukkuuteen matkustaa lentämällä. COVID-19-pandemian vaikutus markkinoilla, joilla Finnair toimii, vaikutti voimakkaasti Finnairin palvelujen kysyntään. Katso myös ”– *Luonnonkatastrofit, pandemiat ja terveydelliset epidemiat sekä sääilmiöt, jotka vaikuttavat lentomatkustamiseen ja lentämiseen liittyviin onnettomuuksiin, altistavat Finnairin merkittävien tappioiden riskeille, ja lentoyhtiövakuutuksen hankkiminen voi tulla liian vaikeaksi tai kalliiksi*” jäljempänä.

COVID-19-pandemialla voi olla negatiivisia pitkän aikavälin vaikutuksia lentomatkustuksen kysyntään, jos se muuttaa matkustajien suhtautumista lentomatkoihin tai mikäli COVID-19-pandemiaan tai muihin vastaaviin terveysuhkiin tulevaisuudessa liittyy ihmisten kokemaa epävarmuutta. Lentomatkustuksen kysynnän kehitykseen liittyy edelleen epävarmuutta erityisesti Kiinassa ja Japanissa, jotka olivat viimeisten maiden joukossa poistamassa matkustusrajoituksia. Vaikka Finnairin vapaa-ajan matkustamisen kysyntä on palannut COVID-19-pandemiaa edeltävälle vuoden 2019 tasolle, liikematkustamisen kysyntä on edelleen pandemiaa edeltävää tasoa alhaisempi. Liikematkustamisen elpyminen on hitaampaa erityisesti Pohjoismaissa, joissa kysyntään on todennäköisesti vaikuttanut se, että virtuaaliset työkalut ja etäkokoukset korvaavat liikematkustamista yhä enemmän. Elpymisen hidastuminen tai matkustustottumusten muuttuminen niin, että Yhtiö jää pysyvästi pandemiaa edeltäneestä tasosta, voi vaikuttaa haitallisesti Yhtiön liiketoiminnan tulokseen.

Lisäksi COVID-19-pandemia aiheutti kapasiteetti- ja resurssirajoitteita ilmailualalla. Vaikka COVID-19-pandemian jälkeinen rajoitettu kapasiteetti on lisännyt Finnairin matkustajatuottoja, kapasiteettirajoitteet, erityisesti miehistöpula, ovat vaikuttaneet haitallisesti Finnairin toimintaan. Resurssipula on myös johtanut Finnairin lentokoneiden pidempiin huoltoaikoihin ja useat Euroopan lentoasemat ovat kärsineet resurssipulasta, mikä on rajoittanut Finnairin mahdollisuuksia lisätä kapasiteettiaan tiettyihin kohteisiin. Kapasiteettirajoitteiden, mukaan lukien miehistö- ja muiden resurssien puutteen ilmailualalla, odotetaan jatkuvan ainakin lähitulevaisuudessa, mutta niiden kestoja ja kapasiteetin kasvattamisen jälkeistä kilpailuympäristöä on vaikea ennustaa. Kun laivaston kapasiteettirajoitteet vähenevät, matkustajatuotot voivat laskea nykyisestä, millä voi olla haitallinen vaikutus Yhtiön kannattavuuteen ja liiketoiminnan tulokseen. Katso myös ”– *Lentoliikenneala on kilpailtu ja markkinat muuttuvat jatkuvasti*” jäljempänä.

Finnair, kuten koko ilmailuala, on edelleen toipumassa ja sopeutumassa COVID-19-pandemian jälkeiseen aikaan, ja on edelleen epävarmaa, onko COVID-19-pandemialla pitkäaikaisia vaikutuksia muun muassa yleiseen talouskehitykseen, matkustajien ja kuluttajien mieltymyksiin tai lentomatkustuksen ja -rahdin kysyntään, ja tällaiset muutokset voivat olla ennalta arvaamattomia. Jos tällaiset muutokset ohjaisivat ilmailualan kehitystä suuntaan, joka ei ole Finnairin strategian ja liiketoiminnan kannalta suotuisa, ja jos Finnair ei pystyisi sopeuttamaan liiketoimintaansa vastaavasti ja oikea-aikaisesti, tällä voisi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

5. Alhaiset katteet ja rajoitettu kulujen hallittavuus ovat luonteenomaisia lentoliikennealalla, mikä altistaa Yhtiön kannattavuuden ja maksuvalmiuden heikkenemiseen liittyville riskeille.

Koko lentoliikennealalle ja erityisesti reittilennoille on tyypillistä pienet katteet ja korkeat kiinteät kustannukset. Lentokoneiden omistuskustannukset ovat tyypillisesti kiinteät, eikä niitä voi yleensä muuttaa lyhyellä varoitusajalla. Erityisesti tilanteessa, jossa liikevaihto laskee äkillisesti ja merkittävästi, liiketoiminnan kuluja voidaan sopeuttaa vain rajallisesti johtuen kiinteiden kulujen suuresta osuudesta.

Tietyn lennon suorat kustannukset eivät vaihtelee merkittävästi matkustajien tai lentorahdin määrän mukaan, ja siten pienikin muutos matkustajien tai lentorahdin määrässä tai lippujen tai kuljetusten hintajakaumassa voi johtaa lennon kannattavuuden epäsuhtaiseen laskuun. Heikentynyt kannattavuus voi myös kasvattaa riskiä muun muassa laivaston ja muiden omaisuusarvon alentumiselle.

Finnair arvioi jatkuvasti toimintaansa ja etsii aktiivisesti mahdollisuuksia tehokkuuden parantamiseen. Finnair on toteuttanut merkittäviä sopeuttamistoimia minimoidakseen Venäjän ilmatilan sulusta johtuvien rajoitetumpien toimintojen ja pidempien Aasian reittien aiheuttamat tappiot. Yhtiö on tällä hetkellä siirtymässä ohjelmamuotoisesta kustannusten pienentämisestä kohti jatkuvaa kustannustehokkuuden parantamista varmistaakseen kilpailukykyä ja mahdollisuuden investoida asiakaskokemukseen myös jatkossa. Finnairin kustannusten hallintaan ja tuottavuuden parantamiseen tähtäävien toimenpiteiden riittävyys ja lopullista onnistumista ei kuitenkaan tiedetä tällä hetkellä eikä niistä ole takeita. Lisäksi näiden toimenpiteiden riittävyys ja onnistuminen riippuvat suurelta osin Finnairin vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella olevista tekijöistä, erityisesti toimialan yleisestä toimintaympäristöstä, mukaan lukien matkustajakysyntä, matkustajatuotot, toimialan kapasiteetin kasvu, lentopetrolin hinta sekä oikeudellinen ja sääntelyyn liittyvä ympäristö. Nykyiset inflaatiopaineet hankaloittavat saavutetun kustannustason ylläpitämistä. Ei ole varmuutta siitä, etteivät Finnairin toiminnalliset kulut suhteessa liikevaihtoon kasvaisi tulevaisuudessa.

Edellä mainittujen kustannusten kasvu tai epäonnistuminen jatkuvien kustannussäästöjen toteuttamisessa voivat johtaa kannattavuuden heikkenemiseen, mikä johtuu korkeammista kuluista suhteessa liikevaihtoon, ja tämä voi vaikuttaa haitallisesti myös Finnairin maksuvalmiuteen. Kannattavuus on myös keskeinen tekijä Finnairin tavoitteessa vahvistaa tasettaan, ja kannattavuuden muutokset voivat vaikeuttaa tämän tavoitteen saavuttamista. Millä tahansa tulevaisuudessa tapahtuvalla liikevaihdon yllättävällä laskulla sekä kyvyttömyydellä sopeuttaa kuluja vastaamaan vähentynyttä kysyntää tai kysynnän pysyvää laskua voi olla haitallinen vaikutus Yhtiön kannattavuuteen ja maksuvalmiuteen, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

6. Lentoliikenneala on kilpailtu ja markkinat muuttuvat jatkuvasti.

Lentoliikenneala on kilpailtu ja markkinatilanne muuttuu jatkuvasti, kun uudet toimijat ja allianssit laajentuvat, alan toimijat konsolidoituvat ja lentoyhtiöt muodostavat markkinointiin tai toimintaan perustuvia alliansseja, jotka voivat saavuttaa kilpailuedun suhteessa Finnairin oneworldTM-allianssiin tai Finnairin yhteishankeisiin.

Kysynnän ja tarjonnan tasapaino voi siirtyä kumpaan tahansa suuntaan lyhyessä ajassa. Verkostolentoyhtiöt, kuten Finnair, kohtaavat matkustajaliikenteessä kilpailua yksittäisten kaupunkien välisissä suorissa ja yhden välilaskun lennoissa, koska matkustajat voivat valita useista eri yhteysvaihtoehdoista erityisesti pitkillä reiteillä. Finnair toimii kotimaan (Suomen) markkinoilla, Euroopan sisäisillä lyhyiden matkojen markkinoilla sekä Aasian ja Pohjois-Amerikan kaukoliikennemarkkinoilla, ja kilpailee reitistä riippuen useiden perinteisten lentoyhtiöiden sekä halpalentoyhtiöiden kanssa. Kilpailevia lentoyhtiöitä ovat muun muassa Norwegian, Ryanair, SAS, Lufthansa, Air Baltic, Air France-KLM, Emirates, IAG-yhtiöt, All Nippon Airways, Japan Airlines, Korean Air ja kiinalaiset lentoyhtiöt. Lisäksi Finnair kohtaa lentorahtikuljetuksissaan intensiivistä kilpailua niin suurilta vakiintuneilta kuljetusyhtiöiltä kuin pienemmiltä toimijoiltakin, joilla on vain muutama lentokone ja rajoitettu palveluvalikoima. Tuotteiden ja palvelujen laatu ovat Finnairille erottautumistekijöitä. Jos Finnairin pääkilpailijat kasvattavat kapasiteettiaan tai parantavat tuotteitaan, tämä voi edellyttää kulujen mukauttamista tai hintakilpailun lisäämistä, mikä voi vaikuttaa haitallisesti Yhtiön kannattavuuteen. Mikäli esimerkiksi jokin halpalentoyhtiöstä kasvattaisi merkittävästi kapasiteettiaan Finnairin kotikentällä, tällä voisi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin kilpailuasemaan sekä liikevaihtoon.

EU:n ulkopuolisten maiden lentoyhtiöt voivat myös saada kilpailuetua Finnairiin nähden suvereenien valtioiden välisten päätösten seurauksena. Esimerkiksi kiinalaiset lentoyhtiöt ovat voineet jatkaa lentämistä Venäjän ilmatilan yli, kun taas Finnairilta ja muilta EU:n alueella toimivilta lentoyhtiöiltä Venäjän ilmatila on suljettu.

Lisäksi EU:n ulkopuoliset maat saattavat tulevaisuudessa lisätä tukia kansallisille lentoyhtiöilleen, millä voi olla haitallinen vaikutus kilpailuaselmaan.

Finnair altistuu kapasiteetin suunnittelun epävarmuuteen liittyville riskeille. Lentoyhtiöiden erittäin kilpaillussa ympäristössä Finnairin tuottojen optimoinnin ja markkinoinnin strategiat, kuten tuote-, hinta- ja markkinointipäätökset, eivät välttämättä ole riittäviä kestävän kilpailuedun luomiseen. COVID-19-pandemian jälkeen toimialan kapasiteetti on ollut rajoitetumpaa, millä on ollut myönteinen vaikutus Finnairin matkustajatuottoihin. Finnairin johdon näkemyksen mukaan Finnairin kilpailijoiden COVID-19-pandemian ja Venäjän ilmatilan sulun takia toteuttamien kustannuspohjan uudelleenjärjestelyjen seurauksena kilpailu saattaa kiristyä muun muassa entistä aggressiivisemmän hinnoittelun kautta.

Lisäksi Finnair pyrkii muiden lentoyhtiöiden tavoin jakelemaan palveluitaan yhä monipuolisemmin, joustavammin ja edullisemmin kustannuksin ottamalla käyttöön ja hyödyntämällä uusia jakeluteknologioita. Kyky hyödyntää näiden teknologioiden tarjoamia kaupallisia mahdollisuuksia riippuu muun muassa Finnairin kyvystä valita oikeat kumppanit sovellusten kehittämiseen ja toteuttamiseen, sekä kyvystä tuottaa asiakkaiden tarpeita parhaiten vastaavia tuotteita ja palveluita. Ei ole olemassa takeita siitä, että Finnair kykenisi hyödyntämään uusia teknologioita paremmin tai yhtä hyvin kuin muut lentoyhtiöt tai Finnairin palveluiden digitaalisen jakelun arvoketjun muut toimijat. Jos Finnair ei kykenisi ottamaan käyttöön tai hyödyntämään uusia teknologioita riittävän tehokkaasti ja asiakkaita puhuttelevalla tavalla, tämä saattaisi heikentää Finnairin kilpailuasemaa ja myös vähentää sen osuutta jakelun arvoketjun tuottamasta hyödystä, jotka muut arvoketjun toimijat voivat sen sijaan saada.

Kilpailun lisääntyminen ja ylikapasiteetti voivat heikentää Yhtiön kannattavuutta, kun taas alikapasiteetti voi puolestaan estää Yhtiötä hyödyntämästä kasvumahdollisuuksia. Näillä tekijöillä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

7. Markkinasuhdanteet ja kuluttajien ostokäyttäytyminen voivat jatkossa muuttua tavoilla, jotka ovat epäedullisia Finnairin liiketoiminnalle.

Matkustajien, kuluttajien ja yritysten mieltymykset, tarpeet sekä lentomatkustuksen ja lentorahdin kysyntä muuttuvat jatkuvasti ja tällaiset muutokset voivat olla ennakoimattomia. Esimerkiksi virtuaaliset työkalut ja etäkokoukset korvaavat liikematkustamista yhä enemmän, mikä voi heikentää lentomatkustuksen kysyntää. Katso myös edellä ”– COVID-19-pandemialla voi olla pitkäaikaisia kielteisiä vaikutuksia markkinoilla, joilla Finnair toimii”.

Ilmastonmuutos ja sen vaikutukset matkustuskohteisiin voivat muuttaa kuluttajien ostokäyttäytymistä tavoilla, jotka ovat epäedullisia Finnairin liiketoiminnalle. Ilmastonmuutos voi vaikuttaa paikallisesti esimerkiksi aiheuttamalla äärimmäisiä helleaaltoja, tulvia, metsäpaloja tai lumenpuutetta. Tällaiset tapahtumat voivat johtaa lentojen peruuttamisiin tai pidemmällä aikavälillä vähentyneeseen vapaa-ajan matkustuksen kysyntään sellaisten kohteiden osalta, jotka ovat aikaisemmin olleet lomakaudella suosittuja. Lentoliikenteen kysyntä voi myös siirtyä uusille maantieteellisille alueille, joita Finnairin palvelut eivät tällä hetkellä kata, ja Finnair ei välttämättä onnistu tarjoamaan palveluja tällaisiin paikkoihin tai hankkimaan tai säilyttämään markkinaosuuksiaan esimerkiksi lähtö- ja saapumisaikojen rajoitetun saatavuuden vuoksi. Mikäli kuluttajien mieltymykset muuttuvat tavoilla, joka vähentää lentomatkustuksen kysyntää ja/tai Finnairin palveluiden kysyntää, tämä voi vähentää Finnairin liikevaihtoa merkittävästikin.

Vastuullisuuden kasvava merkitys ja painotus voi vähentää matkustajien kykyä tai halukkuutta matkustaa lentämällä. Katso myös jäljempänä ”– Sääntelyriskejä – Saastuttamista, kasvihuonekaasupäästöjä ja melua koskevat mahdolliset uudet rajoitukset ja muut ympäristölait tai määräykset tai epäonnistuminen vastuullisuutta koskevien parhaiden käytäntöjen soveltamisessa voivat vaikuttaa tulevaisuudessa haitallisesti Finnairiin eikä se mahdollisesti pysty saavuttamaan kestävän kehityksen tavoitteitaan”. Mikäli kuluttajat alkaisivat yleisesti suhtautumaan kielteisemmin lentomatkustukseen, tämä voisi pienentää Finnairin myyntiä merkittävästi ja siten vaikuttaa olennaisesti Finnairin taloudelliseen asemaan, liiketoimintaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

8. Terrori-iskut tai niiden uhka, poliittiset levottomuudet ja aseelliset selkkaukset voivat johtaa lentomatkustuksen kysynnän merkittävästi vähentymiseen ja vaatia Finnairia muuttamaan, keskeyttämään tai lopettamaan palveluitaan vaikutuksille alttiilla reiteillä.

Terrori-iskut ja terroristien muu toiminta voivat aiheuttaa epävarmuutta matkustajien keskuudessa. Suuren terrori-iskun uhkalla tai toteutumisella, poliittisilla levottomuuksilla tai aseellisilla selkkauksilla voi olla olennaisen haitallinen vaikutus lentomatkustuksen kysyntään tai ne voivat vaatia Finnairia muuttamaan, keskeyttämään tai lopettamaan palvelujaan kyseessä olevilla reiteillä. Tällaisten iskujen tai selkkausten vaikutukset voivat voimistua dramaattisesti, jos ne kohdistuvat siviili-ilmailuun, liikekeskuksiin tai turistikohteisiin. Vaikka Finnairin turvallisuusjärjestelmät ovat Euroopan lentoturvallisuusjärjestön (EASA) vaatimusten mukaisia, ei voida kuitenkaan sulkea pois sen mahdollisuutta, että turvallisuuteen liittyvät ongelmat tai muutokset turvallisuusympäristössä voivat johtaa uuteen sääntelyyn tai turvallisuusvaatimuksiin kasvattaen kuluja, tai häiriöihin Finnairin liiketoiminnassa, mikä voi vaikuttaa matkustajien matkustusvalmiuteen, mikä puolestaan voi vähentää Finnairin palvelujen kysyntää.

Lisäksi geopolittisten jännitteiden kiristyminen tai lisäpakotteet voivat vaikuttaa Finnairin oikeuteen käyttää tiettyjen maiden ilmatilaa. Jos Finnair joutuisi reitittämään lentonsa uudelleen välttääkseen jonkin alueen ilmatilan terrori-iskun, poliittisen kansannousun tai aseellisen konfliktin tai olemassa olevan konfliktin (kuten Ukrainan konfliktin) kärjistymisen vuoksi, tämä voisi lisätä Finnairin lentopetrolikustannuksia ja muita toiminnallisia kuluja, ja joidenkin reittien liikennöinti voisi jopa muuttua mahdottomaksi. Jos esimerkiksi Ukrainan sodan kaltaisia konflikteja syntyisi muualla, Finnairin muidenkin reittien liikennöinti voisi muuttua mahdottomaksi ja/tai kaupallisesti kannattamattomaksi. Heikentynyt turvallisuustilanne tai kokemus lentomatkustamisen tai matkakohteiden turvallisuudesta voi vähentää kysyntää ja laskea liikevaihtoa tai lisätä kuluja matkustajien turvallisuutta lisäävien toimien kautta, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

9. Luonnonkatastrofit, pandemiat ja terveydelliset epidemiat sekä sääilmiöt, jotka vaikuttavat lentomatkustamiseen ja lentämiseen liittyviin onnettomuuksiin, altistavat Finnairin merkittävien tappioiden riskeille, ja lentoyhtiövakuutuksen hankkiminen voi tulla liian vaikeaksi tai kalliiksi.

Kuten kaikki lentoyhtiöt, Finnair on alttiina merkittävien tappioiden riskille suurten luonnonkatastrofien seurauksena. Esimerkiksi vuonna 2010 tulivuoren purkautumisesta Islannissa aiheutunut tuhkapilvi vaikutti lähes kaikkeen Euroopan lentoliikenteeseen. Tällaiset odottamattomat ulkoiset tapahtumat voivat vaikuttaa nopeasti lentomatkustuksen kysynnän ja tarjonnan kehitykseen. Finnairin kilpailukyky riippuu siitä, miten joustavasti se pystyy reagoimaan ja mukautumaan odottamattomiin tapahtumiin. Vaikka Finnairilla on toimintasuunnitelmia erilaisten ulkopuolisten häiriötekijöiden, kuten luonnonkatastrofien, operatiivisten vaikutusten rajoittamiseksi, ei ole takeita siitä, että nämä toimenpiteet ovat riittäviä tällaisten tapahtumien esiintyessä. Lisäksi epidemiat tai pandemiat, kuten COVID-19-pandemia, voivat vaikuttaa haitallisesti lentomatkustamiseen ja vaikuttaa merkittävästi Finnairin liiketoimintaan. Epidemioiden ja pandemioiden puhkeaminen voi vaatia Finnairia vähentämään lentojen määrää tiettyjen kohteiden osalta tai jopa sallittuja matkustajapaikkoja lentoa kohden. Epidemioiden tai pandemioiden puhkeaminen ja/tai niistä aiheutuva negatiivinen julkisuus voivat vähentää Finnairin myyntiä merkittävästi. Koska korkeat kiinteät kustannukset ovat ominaisia lentoliikennealalla, Finnairin lentojen matkustajamäärien alenemisella voisi olla olennainen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoiminnan kannattavuuteen.

Lisäksi ilmastomuutoksesta johtuvat luonnonriskit, kuten lisääntyneet sään ääri-ilmiöt, esimerkiksi rankka lumisade, turbulenssit, maanjäristykset, hurrikaanit tai raju ukonilma, voivat aiheuttaa merkittäviä lisäkustannuksia Finnairille. Tällaiset sääolosuhteet voivat johtaa esimerkiksi lentojen peruuntumiseen, pidempiin odotusaikoihin, suurempaan lentopetrolin kulutukseen sekä pidettyneisiin lentoaikoihin, mitkä voivat aiheuttaa lisäkustannuksia Finnairille ja siten vaikuttaa negatiivisesti Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan.

Lisäksi Finnair on alttiina mahdollisille merkittäville tappioille siinä tapauksessa, että jokin sen lentokoneista katoaa, tuhoutuu tai joutuu onnettomuuteen, terrori-iskuun tai muuhun katastrofiin, mukaan lukien merkittävät kustannukset, jotka liittyvät matkustajien korvausvaatimuksiin, korjauksiin tai vaurioituneen lentokoneen korvaamiseen ja sen väliaikaiseen tai pysyvään toimintakelvottomuuteen. Vaikka Finnairilla on vakuutukset tällaisia tapahtumia varten, ei ole takeita siitä, että Finnairin saatavilla oleva vakuutusturva riittäisi tällaisen tapahtuman esiintyessä kattamaan aiheutuvat vahingot tai että tällainen tapahtuma ei altistaisi sitä tulevaisuudessa merkittäville sekä taloudellisille että mainetta koskeville menetyksille. Finnairilla on yleinen vastuuvakuutus, matkustajavastuuvakuutus, omaisuusvahinkovakuutus ja Finnairin lentokonevahinkojen vakuutus.

Vakuutusturvassa on kuitenkin rajoitettu tai suljettu pois tiettyjä riskejä, kuten sotiin ja joukkotuhoaseisiin liittyvät riskit. Jos vakuutusyhtiöt tai jälleenvakuutusyhtiöt rajaavat nämä (tai mitkä tahansa muut) riskit vakuutusturvan ulkopuolelle tai tällaista vakuutusturvaa ei ole saatavissa kaupallisesti kohtuullisin ehdoin eikä vakuutusturvaa saada muista lähteistä (kuten valtiolliselta taholta), Finnair ei välttämättä kykene vakuuttamaan tällaisia riskejä, jolloin se ei kykenisi jatkamaan lentoliikennetoimintaansa ja joutuisi viime kädessä luopumaan toiminnoistaan.

Millä tahansa edellä kuvatulla riskillä voi toteutuessaan olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

B. Sääntelyriskejä

1. EU:n ja EU:n ulkopuolisten maiden kahdenvälisen sopimusten tai kauppasuhteiden muutokset voivat johtaa Finnairin lentoreittien rajoituksiin ja nostaa näihin reitteihin liittyviä maksuja.

Viimeaikaiset muutokset geopolitiisessa ilmapiirissä, mitä käsitellään edellä tarkemmin kohdassa ”– *Lentoliikennealaan liittyviä riskejä – Geopoliittiset jännitteet, kuten Ukrainan sota, vaikuttavat Finnairin kykyyn operoida tiettyjä reittejä kilpailukykyisesti, ja ne voivat jatkossakin vaikuttaa haitallisesti Finnairin liiketoimintaan ja toimintaympäristöön*”, ovat vaikuttaneet negatiivisesti ja niiden odotetaan vaikuttavan negatiivisesti myös tulevaisuudessa Finnairin liiketoimintaan ja kannattavuuteen. Ilmatilan käyttöoikeudet, jotka oikeuttavat lentoyhtiön lentämään tiettyjen maiden tai alueiden yli, vaikuttavat Finnairin liiketoimintaan merkittävästi. Helmikuun 2022 lopussa Venäjän hyökättyä Ukrainaan Venäjä sulki vastatoimenpiteenä ilmatilansa kaikilta 27 Euroopan unionin valtiolta sekä Yhdysvalloilta, Iso-Britannialta ja Kanadalta, jotka olivat jo aiemmin sulkeneet oman ilmatilansa venäläisiltä koneilta. Venäjän ilmatilan sulkua johti Finnairin Aasian-liikenteessä reitti- ja vuorovälien peruutuksiin sekä reittien pidentymisestä johtuvaan kustannusten nousuun, millä on ollut olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen.

Häiriöt Suomen tai EU:n jäsenmaiden ja EU:n ulkopuolisten maiden välisissä kauppasuhteissa voivat johtaa siihen, että Finnairin liiketoiminnan kannalta olennaiset maat asettavat uusia maksuja tai muutoin rajoittavat liikennettä alueensa yli. Ei voi myöskään olla varmuutta siitä, että olemassa olevat kahdenväliset sopimukset Kiinan ja muiden EU:n ulkopuolisten maiden kanssa eivät muutu ja johda edellä mainittujen maksujen nousuun. Kuten kohdassa ”– *Lentoliikennealaan liittyviä riskejä – Alhaiset katteet ja rajoitettu kulujen hallittavuus ovat luonteenomaisia lentoliikennealalla, mikä altistaa Yhtiön kannattavuuden ja maksuvalmiuden heikkenemiseen liittyville riskeille*” kuvataan, esimerkiksi lentoliikenteen maksujen nousu voi heikentää merkittävästi Finnairin liiketoiminnan kannattavuutta.

Mikäli Euroopan komissiolle annettaisiin EU:n asetuksen (EY) 847/2004 perusteella mandaatti neuvotella ilmailupalveluista kolmansien maiden kanssa kaikkien EU:n jäsenvaltioiden puolesta esimerkiksi Japanin, Kiinan ja Etelä-Korean, jotka kuuluvat Finnairin ydinmarkkinoihin Aasiassa, kanssa, tämä voi johtaa lento-oikeuksien saatavuuden heikkenemiseen tai epäedullisiin muutoksiin niiden käyttöä koskeissa ehdoissa (katso myös jäljempänä ”*Sääntely – EU:n sääntelyn vaatimukset*”). Tällaiset muutokset voivat rajoittaa Finnairin mahdollisuuksia kasvattaa liikennettään reiteillä, jotka ovat osa Yhtiön strategiaa. Mihin tahansa ydinmarkkinoihin vaikuttaviin rajoituksiin voi liittyä tai niistä voi seurata kolmansien maiden alueiden ylilentoihin liittyvien tai niiden maaperälle laskeutumiseen liittyvien liikennemaksujen korotuksia, jotka kasvattaisivat Finnairin kustannuksia. Jos Finnair joutuisi sopeuttamaan toimintaansa vastauksena rajoitettuun pääsyyn tai kasvaneisiin lentoliikenteen maksuihin, tämä voisi johtaa kannattavuuden heikkenemiseen, millä olisi olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

2. Oikeudenkäynnit ja viranomaisten päätökset voivat aiheuttaa merkittäviä kustannuksia sekä vahingoittaa Finnairin brändiä ja mainetta.

EU:n tuomioistuin on vahvistanut useaan otteeseen, että matkustajat voivat olla oikeutettuja vakiokorvaukseen heidän lentonsa viivästyessä vähintään kolme tuntia, ellei viivästyminen johdu poikkeuksellisista olosuhteista. Lisäksi Finnair noudattaa EU:n asetusta (EY) 261/2004 (muutoksineen) koskien matkustajille heidän lennolle pääsyänsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetusta (EY) 2027/97 matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta.

Yhtiön johdon arvioiden mukaan asiakkaille maksettavia korvauksia ja lentoyhtiöiden vastuuta koskeva sääntelykehys odotettavasti kehittyy jatkossakin, eikä ole takeita siitä, että Finnairille esitettävien

korvausvaatimusten tai valitusten määrä ei kasva tai että lentoyhtiöiden korvausvastuuta koskeva EU:n lainsäädäntö tai sen täytäntöönpano ei kiristy tulevaisuudessa. Lentojen viivästymisen johtuu usein syistä, joihin Finnair ei voi vaikuttaa, ja niitä on vaikea välttää, mikä johtaa asiakkaiden lukuisiin valituksiin ja vaatimuksiin. Vaikka Finnair vastaanottaa suuren määrän tällaisia valituksia ja vaatimuksia joka vuosi, lentojen viivästymisiä ja perumisia koskevien valitusten taloudellinen vaikutus ei vaaranna Finnairin taloudellista asemaa. Ei kuitenkaan ole takeita siitä, että korvausvaatimusten määrä ei kasva tulevaisuudessa tai aiheuta Finnairille lisäkustannuksia ja mahdollisesti vahingoita sen mainetta. Tällaiset kustannukset tai maineen vahingoittuminen voivat vaikuttaa haitallisesti Finnairin kannattavuuteen ja Finnairin palvelujen kysyntään.

Tämän Esitteen päivämääränä Yhtiö on osallisena myös monissa kuluttajariidoissa, jotka koskevat asetuksen (EY) 261/2004 ja siihen liittyvien Euroopan unionin tuomioistuimen päätösten tulkintaa. Rahallisten korvausten määrä, joka Yhtiölle voi aiheutua suoraan tällaisista yksittäisistä riidoista, mikäli ne ratkaistaisiin Yhtiön kannalta epäedullisesti, on rajoitettu. Siltä osin kuin tällaisia riitoja käsitellään oikeudenkäynneissä ja asetuksen tulkintaan ja siihen liittyvissä EU:n tuomioistuimen päätöksissä esiintyy epävarmuutta, tällaisten oikeudenkäyntien lopputuloksesta ei ole takeita, mikä voi johtaa tiukemman tulkinnan soveltamiseen jatkossa ja siten kasvattaa matkustajille maksettavia korvauksia. Lisäksi Finnair voi aika ajoin olla asianosaisena oikeudenkäynneissä ja välimiesmenettelyissä. Tällaisten menettelyjen lopputuloksesta ei ole takeita ja Finnairin maine voi vahingoittua, vaikka menettely johtaisi sille suotuisaan ratkaisuun. Jos tällainen menettely johtaa Finnairille epäsuotuisaan ratkaisuun, tämä voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Finnairin liiketoimintaan ja johtaa ylimääräisiin kuluihin heikentäen Yhtiön kannattavuutta. Katso myös ”Yhtiön liiketoiminta – Oikeudenkäynnit”.

Millä tahansa edellä kuvatulla riskillä voi toteutuessaan olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

3. Voimassa olevaa sääntelyä koskevat epäillyt tai todetut rikkomukset Finnairin toiminnassa, uusien kansallisten, alueellisten ja/tai kansainvälisten säädösten käyttöönotto tai muutokset olemassa oleviin säädöksiin voivat rajoittaa Finnairin toimintakykyä tai johtaa kustannusten nousuun, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairiin.

Monet EU:n ja kansainvälisen tason sääntelyjärjestelmät vaikuttavat lentoliikennealaan. Lentoliikennealaan sovelletaan kansallisia, alueellisia ja kansainvälisiä lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat muun muassa verotusta, turvallisuutta, toimilupien myöntämistä, kilpailua, tietosuojaa, melutasoa ja ympäristöä. Lisäksi Finnair on riippuvainen sille varatuista lähtö- ja saapumisajoista lentoasemilla, joissa aikoja on rajoitettu. Jos lentoyhtiö ei tietyillä lentoasemilla käytä lähtö- ja saapumisaikojaan, ne voidaan luovuttaa muille.

Aika ajoin saatetaan ehdottaa uusia lakeja ja määräyksiä, joissa voidaan asettaa lisää vaatimuksia tai rajoituksia lentoyhtiöiden toiminnalle. Katso myös ”– Saastuttamista, kasvihuonekaasupäästöjä ja melua koskevat mahdolliset uudet rajoitukset ja muut ympäristölait tai määräykset tai epäonnistuminen vastuullisuutta koskevien parhaiden käytäntöjen soveltamisessa voivat vaikuttaa tulevaisuudessa haitallisesti Finnairiin eikä se mahdollisesti pysty saavuttamaan kestävän kehityksen tavoitteitaan” jäljempänä.

Finnair myös tallentaa osana liiketoimintaansa asiakkailtaan saamiaan henkilötietoja, joihin sovelletaan tiettyjä tietosuojaa koskevia säädöksiä EU:ssa ja muualla. Verkossa ja muulla tavalla säilytettävät henkilötiedot voivat olla arkaluonteisia. Jos henkilötietoja käsitellään, tallennetaan tai asetetaan kolmansien osapuolten saataville sovellettavien lakien vastaisesti tai jos kolmas osapuoli käyttää tietoja väärin, tämä voi vahingoittaa Finnairin mainetta, se voi joutua viranomaisten toimenpiteiden, oikeudenkäyntien ja/tai sakkojen kohteeksi, asiakkaat voivat esittää oikeudellisia vaatimuksia Finnairia vastaan. Vuonna 2018 voimaan tullut yleinen tietosuoja-asetus (EU) 2016/679 (”GDPR”) asetti lisävelvoitteita henkilötietoja käsitteleville yhtiöille, ja asetuksen rikkominen voi johtaa merkittäviin hallinnollisiin sakkoihin (enintään 20 miljoonaa euroa tai 4 prosenttia kyseessä olevan yhtiön maailmanlaajuisesta vuotuisesta liikevaihdosta).

Finnairin liiketoimintaa koskevien voimassa olevien säädösten epäilty tai todettu rikkominen, uudet sääntelytoimenpiteet tai sääntelyn muutokset taikka hallinnollisten lisämaksujen tai -kulujen määrääminen voivat johtaa kannattavuutta alentaviin lisäkustannuksiin sekä tarpeeseen suunnata johdon huomiota ja toimia pois liiketoiminnasta, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

4. Saastuttamista, kasvihuonekaasupäästöjä ja melua koskevat mahdolliset uudet rajoitukset ja muut ympäristölait tai määräykset tai epäonnistuminen vastuullisuutta koskevien parhaiden käytäntöjen soveltamisessa voivat vaikuttaa tulevaisuudessa haitallisesti Finnairiin eikä se mahdollisesti pysty saavuttamaan kestävän kehityksen tavoitteitaan.

Vastuullisuuden kasvava merkitys ja painotus voivat lisätä lentoyhtiöihin sovellettavia rajoituksia liittyen saastuttamiseen, kasvihuonekaasupäästöihin, lentopetrolin koostumukseen tai laatuun, meluun sekä muihin ympäristölakeihin ja -määräyksiin. Erityisesti alueellisiin tai kansallisiin säädöksiin voi liittyä kilpailuhaitan riski.

Yhtiön johto arvioi, että lentoliikennealaa sovellettavia päästö- ja melusäädöksiä tullaan tiukentamaan, ja lisääntyvä sääntely aiheuttaa lisäkustannuksia, kuten veronluonteisia maksuja. EU:n tasolla ja EU:n jäsenvaltioissa on ajoittain keskusteltu lentopetrolin voimassa olevien verovapauksien tarkistamisesta, eikä ole takeita siitä, että lentopetrolin nykyiset verohelpotukset pysyvät voimassa. Uusiutuvan lentopolttoaineen käyttö lisääntyy myös tulevaisuudessa, ja EU valmistelee lentopolttoaineen toimittajille uutta velvoitetta toimittaa uusiutuvaa lentopolttoainetta. Sekoitevelvoite nousee asteittain ja on 70 prosenttia kokonaistuotannosta vuonna 2050. Katso lisätietoja kohdasta ”Sääntely”. Uusiutuvan lentopolttoaineen käytön lisääminen kasvattaa Yhtiön kustannuksia, sillä uusiutuva lentopolttoaine on tällä hetkellä selvästi kalliimpaa kuin fossiilinen lentopetroli. Jos osa Finnairin kilpailijoista ei tulisi uusiutuvan lentopolttoaineen käyttövelvoitteen piiriin, tämä voisi vahingoittaa Finnairin kilpailuasemaa. Lisäksi uusiutuvan lentopolttoaineen suuri kysyntä ja rajallinen saatavuus rajoittavat Finnairin mahdollisuuksia lisätä sen käyttöä ja saavuttaa kestävyystavoitteensa.

Verovapautuksien poistaminen tai uusiutuvan lentopolttoaineen suuri kysyntä johtaisi Finnairin lentopetrolikustannusten olennaiseen kasvuun ja siten vaikuttaisi haitallisesti Finnairin liiketoimintaan, kuten käsitelty tarkemmin edellä kohdassa ”– Lentoliikennealaa liittyviä riskejä – Lentopetrolin hinnan nousulla olisi haitallinen vaikutus Finnairin toiminnallisiin kuluihin, ja lentopetrolin suojauksiin liittyvät kustannukset voivat kasvaa”.

Myös uudet meluntorjuntamääräykset voivat rajoittaa lentoyhtiöiden toimintaa ja/tai aiheuttaa niille lisäkustannuksia. Meluntorjuntamääräyksissä keskitytään yleensä melutasoon ja sen ympäristövaikutuksiin erityisesti lentoasemien lähellä olevilla alueilla. Luvat voivat esimerkiksi sisältää yölentojen rajoituksia asetettujen melutasovaatimusten täyttämiseksi. Yölentojen rajoitukset vaikuttavat ja voivat jatkossa aiheuttaa lisärajoituksia Finnairin lentoaikatauluihin ja toimintaan Helsinki-Vantaan lentoasemalla, koska Finnairilla on tällä hetkellä vakituisesti keskiyön ja klo 5.00 (Itä-Euroopan aikaa) välillä lähteviä ja saapuvia lentoja. Koska Helsinki-Vantaan lentoasema toimii Finnairin liikenteen solmukohtana, lisärajoituksilla voi myös olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin kykyyn mukauttaa ja harjoittaa liiketoimintansa.

Finnair ei välttämättä pysty sopeuttamaan laivastoaan tai toimintaansa mahdollisiin uusiin ympäristösäädöksiin oikea-aikaisesti tai riittävällä tavalla. Sopeutuminen tällaisiin uusiin säännöksiin voi vaatia Yhtiöltä ennakoitua merkittävämpiä investointeja ja mahdollisesti johtaa viranomaisen asettamiin sanktioihin rikkomusten perusteella. Suorien taloudellisen vaikutusten lisäksi riskinä on, että riittämättömät toimenpiteet ympäristömääräysten ja parhaiden käytäntöjen noudattamisen varmistamiseksi tai asiakkaiden vastuullisuutta koskevien odotusten täyttämiseksi voivat aiheuttaa negatiivista julkisuutta, joka voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Finnairin brändiin ja vahingoittaa sen mainetta. Tämä voi saada kuluttajat suhtautumaan kielteisemmin lentomatkustukseen yleisesti tai suosimaan Finnairin kilpailijoita. Tällaiset muutokset kuluttajien suhtautumisessa tai kysynnässä ja/tai kielteinen julkisuus voivat pienentää Finnairin myyntiä merkittävästi ja siten vaikuttaa olennaisesti Finnairin taloudelliseen asemaan. Millä tahansa edellä kuvatulla riskillä voi toteutuessaan olla negatiivinen vaikutus Finnairin maineeseen, liiketoiminnan tehokkuuteen ja kannattavuuteen, millä puolestaan voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

Finnair on asettanut kestävän kehityksen tavoitteita, jotka ovat avainasemassa sen strategiassa, katso kohta ”Yhtiön liiketoiminta – Strategia – Yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista”. Vaikka Yhtiö on sitoutunut saavuttamaan kestävyystavoitteet, on olemassa useita tekijöitä, joista monet ovat Yhtiön määräysvallan ulkopuolella, jotka voivat haitata tai estää Yhtiötä saavuttamasta tavoitteitaan. Kestävyystavoitteiden saavuttamatta jääminen voisi aiheuttaa negatiivista julkisuutta, vahingoittaa mainetta ja joissakin tapauksissa jopa johtaa oikeustoimiin. Nämä voivat edellyttää johdon ja henkilöstön resurssien uudelleen suuntaamista pois liiketoiminnan kehittämisestä ja edistämisestä ja vaikuttaa haitallisesti Yhtiön liiketoimintaan. Lisäksi Finnairin toimenpiteet kestävyystavoitteiden saavuttamiseksi saattavat aiheuttaa suurempia kustannuksia kuin Yhtiö tällä hetkellä arvioi, ja tällaiset kustannukset saattavat syntyä odotettua aikaisemmin, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Yhtiön taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

5. Valitukset tai muutoksenhakuvaatimukset toimista, joissa Suomen valtio ja Yhtiö ovat osapuolina, voisivat aiheuttaa lisäkustannuksia Yhtiölle ja vaikuttaa olennaisesti ja haitallisesti Yhtiön maksuvalmiuteen.

Viime vuosina tietyt lentoyhtiöiden kilpailijat ovat valittaneet tietyille lentoyhtiöille myönnettyistä valtiontukitoimenpiteistä antaen viitteitä siitä, että myös tulevia Euroopan komission toimenpiteitä ja päätöksiä valtiontuen hyväksymisestä tai valtiontukisääntöjen soveltuvuudesta voidaan riitauttaa. Tämän Esitteen päivämääränä Euroopan unionin tuomioistuimessa on vireillä kolme Yhtiötä koskevaa valtiontukitoimenpiteisiin liittyvää tapausta, jotka koskevat Suomen valtion takausta Finnairin eläkevakuutusmaksulainaan liittyen, Finnairin vuonna 2020 toteuttamaa merkintäoikeusantia ja enintään 400 miljoonan euron hybridilainaa. Yksi näistä tapauksista on edelleen vireillä, ja kahdesta muusta tapauksesta on valitettu hylkäämisen jälkeen, katso kohta ”Yhtiön liiketoiminta – Oikeudenkäynnit”.

Kolmas osapuoli voi väittää, vastoin Yhtiön ja Suomen valtion näkemystä, että Osakeanti ei ole EU:n valtiontukisääntelyn ja/tai muiden valtiontukisääntöjen mukainen. Tämän vuoksi ei voi olla takeita siitä, että valtiontukisääntöjen soveltuvuudesta Osakeantiin ei tehtäisi valituksia tai muutoksenhakuvaatimuksia. Euroopan komission kilpailun pääosasto on 14.9.2023 antanut lausunnon, jonka mukaan Suomen valtion osallistuminen Osakeantiin ei lähtökohtaisesti muodosta valtiontukea Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen tarkoittamassa merkityksessä. Mikäli Yhtiötä koskevia valtiontukisääntelyyn liittyviä valituksia tai muutoksenhakuvaatimuksia esitettäisiin ja mikäli tällaisia valituksia tai vaatimuksia koskeva päätös olisi Yhtiötä vastaan, voisi tämä aiheuttaa lisäkustannuksia Yhtiölle ja vaikuttaa olennaisesti ja haitallisesti Yhtiön maksuvalmiuteen. Vaikka Yhtiön näkemyksen mukaan sen oikeudellinen asema asiassa on vahva, mahdollisesta muutoksenhakuvaatimuksesta tai valituksesta johtuvan oikeusprosessin lopputulokseen liittyisi merkittävää epävarmuutta, eikä sen lopputulosta ole tämän Esitteen päivämääränä mahdollista arvioida. Mikäli valitus tai muutoksenhakuvaatimus menestyisi, tällä voisi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin taloudelliseen asemaan ja maksuvalmiuteen.

6. Muuttuva verolainsäädäntö, odottamattomat muutokset voimassa olevien verosäännösten tulkinnossa ja verotukseen liittyvät hallinnolliset prosessit voivat aiheuttaa merkittäviä kustannuksia Yhtiölle, ja heikko tuloskehitys voi estää Yhtiötä hyödyntämästä kertyneitä tappioita tulevilla tilikausilla.

Finnairiin sovelletaan kotimaisten verolakien ja -määräysten lisäksi myös kansainvälisiä verolakeja, -sopimuksia ja -määräyksiä. Näin ollen muutokset tällaisissa voimassa olevissa verolaeissa, -sopimuksissa tai -määräyksissä tai niiden sisällön tulkinnassa voivat haitallisesti vaikuttaa Yhtiöön. Jos sovellettavat lait, sopimukset tai määräykset muuttuvat tai jos Yhtiön tulkinta verolaeista poikkeaa veroviranomaisten tulkinnasta samoista verolaeista, tällä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Yhtiön liiketoimintaan, liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan. Joissakin tapauksissa lakien, sopimusten tai määräysten tulkinta voi muuttua taannehtivasti tai niiden muutokset voivat tulla voimaan taannehtivasti, minkä seurauksena Yhtiölle voi aiheutua ylimääräisiä veronmaksuja siitä huolimatta, että Yhtiö on noudattanut aiemmin sovellettua tulkintaa tai määräystä. Tällaisten muutosten tai tulkintojen noudattamatta jättäminen voi johtaa jopa sakkoihin ja rangaistuksiin, jotka voivat olla luonteeltaan olennaisia.

Lisäksi Finnair, mukaan lukien kaikki sen konserniyhtiöt, on sekä kotimaisten että ulkomaisten veroviranomaisten verotarkastusten kohteena. Sekä kotimaiset että ulkomaiset veroviranomaiset ovat tehneet Finnairille verotarkastuksia, ja osa tehdyistä tarkastuksista on johtanut veronlisäyksiin ja seuraamuksiin. Esimerkiksi syksyn 2023 aikana verohallinto suorittaa Finnairissa ennakkoperinnän tarkastuksen ja Japanin veroviranomainen suunnittelee lentolipun hintaan sisällytettävän Japanin turistiveron tarkastusta. Jos jokin veroviranomainen menestyksekkäästi riitauttaa Yhtiön verojärjestelyt tai jos veroviranomaiset eivät ole samaa mieltä Yhtiön ja/tai sen konserniyhtiöiden arviosta sovellettavien lakien, sopimusten ja määräysten vaikutuksista tai jos Yhtiö häviää olennaisen veroriidan jossakin maassa tai jos muutoin Yhtiön veronmaksu haastetaan menestyksekkäästi, Yhtiön tulokseen kohdistuva efektiivinen veroaste voi nousta merkittävästi. Vaikka veroviranomaisten vaatimukset eivät menestyisikään, verotusta koskevat riidat ja hallinnolliset prosessit voivat aiheuttaa Yhtiölle huomattavia kuluja ja vaatia johdon ja henkilöstön resurssien uudelleen kohdentamista pois liiketoimintojen kehittämisestä ja edistämisestä.

Pääasiassa kansainvälisillä reiteillä toimivien lentoyhtiöiden on tyypillisesti maksettava yhtiöveroa vain kotimaahansa (tosiasiallinen johtopaikka (”PoEM”)), kuten esimerkiksi OECD:n tulo- ja varallisuusverotusta koskevan malliverosopimuksen (jäljempänä ”Yleissopimus”) 8 artiklassa määrätään. Käytäntö on vakiintunut, sillä se tunnustettiin jo vuoden 1963 yleissopimusluonnoksessa. Viime vuosina tarve varmistaa verotulojen oikeudenmukainen jako kaikkien maiden välillä on kuitenkin kasvanut, eikä siksi ole varmaa, ettei

Yleissopimuksen 8 artiklaa muutettaisiin tai laadittaisiin kokonaan uudelleen jossain vaiheessa. Esimerkiksi Yhdistyneiden Kansakuntien ("YK") verokomitea on hiljattain tarkastellut uudelleen PoEM-käsitettä, kun se ehdotti YK:n malliverosopimuksen kansainvälistä merenkulkua ja lentoliikennettä koskevan 8 artiklan tarkistamista, jotta verotulot jakautuisivat tasapuolisemmin kehittyneiden maiden ja kehitysmaiden kesken. Mahdolliset muutokset Yleissopimukseen ja nykyisiin käytäntöihin tai Yleissopimuksen täydellinen uudelleenarviointi voisivat johtaa siihen, että Yhtiö joutuisi joissakin maissa alttiiksi korkeammille verokannoille, korkeammille hallinnollisille kustannuksille sekä altistuisi monimutkaisempien verosäännösten vuoksi suuremmalle sääntöjen noudattamatta jättämisen riskille ja siihen liittyville seuraamuksille.

COVID-19-pandemian sekä Venäjän ilmatilan sulun seurauksena Yhtiölle on aiheutunut merkittäviä verotappioita vuosina 2020, 2021 ja 2022. Nämä verotukselliset tappiot ovat johtaneet huomattaviin laskennallisiin verosaamisiin, joista vain osa (161,6 miljoonaa euroa 30.9.2023) on tällä hetkellä kirjattu Yhtiön taseeseen, sillä Venäjän ilmatilan sulkua aiheuttaa epävarmuutta koskien tappioiden hyödyntämistä verotuksessa. Yhtiö on kirjannut laskennallisia verosaamia siihen määrään asti, kuin on todennäköistä, että tulevaisuudessa syntyy verotettavaa tuloa, jota vastaan väliaikainen ero voidaan hyödyntää. Arvio perustuu johdon viimeisimpään käytettävissä olevaan hallituksen hyväksymään ennusteeseen ja muihin seikkoihin, jotka edellyttävät johdon arvioita ja oletuksia, jotka perustuvat aikaisempaan kokemukseen ja johdon parhaaseen arvioon tulevista tapahtumista ja muista tekijöistä. Mikäli Yhtiön tulevaisuudessa tuottama verotettava tulos kehittyisi johdon ennusteita merkittävästi heikommin, joutuisi Finnair mahdollisesti alaskirjaamaan taseelle kirjatun verosaamisen osin tai kokonaan. Vaikka COVID-19-pandemiaan ja Venäjän ilmatilan sulkuaan liittyvät erityiset riskit ovat normalisoituneet, riskit liittyen inflaation ja korkotason nousun vaikutuksiin kysyntään ja kustannuksiin ovat edelleen koholla. Tämän lisäksi polttoaineen hinnan ja valuuttakurssien vaihteluilla voi olla merkittävä vaikutus Yhtiön taloudelliseen tulokseen, taseeseen ja kassavirtaan. Johdon ennusteisiin ja arvioihin sisältyy luonnostaan epävarmuutta, ja todellinen tulos voi olennaisesti poiketa aiemmin tehdyistä arvioista ja oletuksista. Näin ollen on mahdollista, että Yhtiö ei pysty hyödyntämään aikaisempia verotappioita tulevassa verotuksessa. Kertyneet tappiot voidaan hyödyntää vain, jos Yhtiö saa tulevaisuudessa verotettavaa tuloa, joka kattaa tappiot. Yhtiön kyky tuottaa verotettavaa tuloa riippuu Yhtiön omien toimien lisäksi yleisistä taloudellisista, kilpailullisista, rahoituksellisista, lainsäädännöllisistä ja muista tekijöistä, joihin Yhtiö ei voi vaikuttaa. Jos Yhtiö ei tulevaisuudessa tuota riittävästi voittoa voidakseen käyttää kertyneet verotappiot kokonaan tai osittain, tällä voi olla haitallinen vaikutus Yhtiön liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuuden näkymiin.

Finnairin on noudatettava kansainvälisiä konserneja koskevan globaalin minimiverosääntelyn (OECD:n BEPS-hankkeen II-pilarin) vaatimuksia vuodesta 2024 alkaen. Yhtiö analysoi parhaillaan II-pilarin mahdollisia raportointi- ja rahamääräisiä vaikutuksia. Vaikka Yhtiön alustavan analyysin mukaan näillä vaatimuksilla olisi rajallinen vaikutus Finnairiin, ei ole varmuutta siitä, etteivätkö vaikutukset voisi olla merkittävästi raskaampia erityisesti Yhtiön ulkomaisten toimintojen osalta, kun otetaan huomioon vaaditun analyysin monimutkaisuus ja soveltamisohjeistuksen osittainen keskeneräisyys. Mikäli tuleva lisäohjeistus olisi Finnairin kannalta epäedullinen, voisi se lisätä Finnairin hallinnollista raportointitaitaakkaa ja kustannuksia sekä johtaa veroseuraamuksiin.

C. Finnairin liiketoimintaan liittyviä riskejä

1. *Finnair ei välttämättä onnistu toteuttamaan uutta strategiaansa menestyksekkäästi ja sen strategia voi osoittautua virheelliseksi suhteessa vallitsevaan markkinatilanteeseen tai toimialan muutoksiin.*

Finnairin strategia perustui pitkään Euroopan ja Aasian yhdistämiseen lyhyttä pohjoista reittiä eli Venäjän ilmatilaa hyödyntäen. Venäjän hyökättyä Ukrainaan ja Venäjän ilmatilan sulkeuduttua, Finnairin Aasian-lentojen lentoajat pidentyivät merkittävästi, mikä on vaikuttanut kielteisesti Finnairin strategiaan, liiketoimintaan ja kannattavuuteen. Finnair uudisti vuosien 2020–2025 strategiansa syyskuussa 2022. Lisäksi Finnair päivitti strategiaansa vuoden 2023 toisella neljänneksellä, ja se keskittyy edelleen Finnairin kannattavuuden ylläpitämiseen ja kilpailukykyyn säilyttämiseen suljetusta Venäjän ilmatilasta riippumatta. Finnairin strategian menestyksekkääseen toteuttamiseen ja strategiassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen voivat vaikuttaa monet tekijät, jotka eivät ole Finnairin vaikutusmahdollisuuksien piirissä, eikä ole takeita siitä, että Finnair onnistuisi toteuttamaan strategiaansa tai saavuttamaan siinä asetettuja tavoitteita, tai että sen valitsema strategia olisi menestyksellinen.

Kehittäessään strategisia toimintasuunnitelmiaan Yhtiö tekee tiettyjä oletuksia liittyen esimerkiksi asiakaskysyntään, kilpailuun, markkinoiden keskittymiseen, lentokoneiden saatavuuteen ja maailmantalouden kehitykseen. Todelliset taloudelliset, markkinoihin liittyvät ja muut olosuhteet ovat poikenneet ja voivat jatkossakin poiketa Finnairin oletuksista. Jos todelliset tulokset jatkossakin poikkeavat merkittävästi aikaisemmista tai tulevista oletuksista, tämä voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Finnairin strategiaan.

toteuttamiseen. Lisäksi ei voi olla takeita siitä, että Finnairin strategia ei voisi tulevaisuudessa osoittautua virheelliseksi suhteessa vallitsevaan markkinatilanteeseen tai toimialan muutoksiin. Tämä voisi edellyttää Yhtiötä muuttamaan strategiaansa nopealla aikataululla, mikä voisi johtaa merkittäviin lisäkustannuksiin sekä Finnairiin kohdistuvan luottamuksen heikkenemiseen sijoittajien keskuudessa.

Finnairin strategiassa korostuu myös yhteishankkeiden hyödyntäminen (lentoyhtiökumppanuuksien yhteishankkeet Atlantic Joint Business ja Siberian Joint Business sekä yhteishanke Juneyao Airin kanssa). Tämä lisää entisestään oneworld™-kumppaneiden, kuten American Airlinesin ja Alaska Airlinesin roolia Pohjois-Amerikassa, Qatar Airwaysin roolia Lähi-idässä, Japan Airlinesin roolia Japanin reiteillä ja Qantasin roolia Australian ja Aasian välisillä reiteillä. Oneworld™-allianssiin, Oneworld™-kumppaneihin, yhteishankkeisiin tai Finnairin yhteistyökumppaneihin vaikuttava kielteinen kehitys voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Finnairiin. Haitallisia tapahtumia voivat olla muun muassa yhden tai useamman lentoyhtiön tarjoamien reittien tai lentojen määrien merkittävä vähentäminen, irtisanoutuminen yhteistyöstä Finnairin kanssa tai luopuminen jäsenyydestä allianssista jonkin muun allianssin eduksi tai jäsenen erottaminen maksukyvyttömyyden tai muiden syiden perusteella. Lisäksi Finnair voi joutua tulevaisuudessa luopumaan jäsenyydestään oneworld™-allianssissa tai irtisanomaan yhteistyösopimuksensa ilman mahdollisuutta liittyä kilpailevaan strategiseen allianssiin tai tehdä muita yhteistyöjärjestelyjä sopivien kumppaneiden kanssa. Epäonnistuminen sopivien yhteistyöjärjestelyjen tekemisessä tai muu haitallinen muutos oneworld™-allianssissa tai yhteishankkeissa voi pienentää Finnairin palvelutarjontaa taikka vaikuttaa kielteisesti Finnairin palvelujen kysyntään ja vaikuttaa haitallisesti Finnairin kilpailukykyyn. Tällainen epäedullinen kehitys voi vaatia Finnairia muuttamaan strategista painopistettään merkittävästi ja/tai etsimään uusia strategisia kumppaneita, mikä voi kasvattaa Finnairin toiminnallisia kuluja merkittävästi. Jos Finnairin nykyiset yhteistyösopimukset irtisanottaisiin tai se ei löydä uusia yhteistyökumppaneita kapasiteettinsa tehokkaaseen hyödyntämiseen, tämä voi vähentää sen palveluiden kysyntää. Jos Finnair ei pystyisi sopeuttamaan kustannuksiaan vastaamaan tällaista heikentyntä kysyntää, sillä olisi haitallinen vaikutus Yhtiön kannattavuuteen ja maksuvalmiuteen. Katso myös ”– *Lentoliikennealalla liittyviä riskejä – Alhaiset katteet ja rajoitettu kulujen hallittavuus ovat luonteenomaisia lentoliikennealalla, mikä altistaa Yhtiön kannattavuuden ja maksuvalmiuden heikkenemiseen liittyville riskeille*” edellä.

Samalla kun Finnair on keskittynyt entistä enemmän asiakaslähtöisiin ja operatiivisiin toimenpiteisiin, se on kasvattanut merkittävästi suoran jakelun osuutta, parantanut digitaalista myyntikykyä sekä kehittänyt tuottojen optimointia ja kumppaneiden hyödyntämistä. Lisäksi Finnairin strategiassa painotetaan sekä omien että nettimatkatuomistojen digitaalisten myyntikanavien hyödyntämistä. Investoinnit näihin toimenpiteisiin tai kanaviin eivät välttämättä tuota toivottua tehokkuutta, jos Yhtiö ei esimerkiksi pysty ennustamaan kuluttajien toiveita ja mielikuvia, jos kuluttajien mieltymykset osoittautuvat lyhytaikaisiksi Yhtiön varautuessa pidemmän aikavälin käyttäytymismalliin, tai jos kuluttajakysyntä ohjautuu Finnairille korkeampikustanteisten kanavien käyttöön. Lisäksi tietyt tekijät, kuten markkinaolosuhteet, makrotaloudellinen ympäristö ja kuluttajien halu tai kyky matkustaa, ovat Yhtiön vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella, ja epäsuotuisa muutos näissä tekijöissä voi myös johtaa siihen, että myyntikanavat eivät tuota toivottua tehokkuutta.

Mikä tahansa edellä kuvattu riski voi toteutuessaan johtaa Finnairin epäonnistumiseen strategiansa toteuttamisessa tai osoittaa olemassa olevan strategian virheelliseksi ja johtaa siihen, että Finnair ei saavuta taloudellisia tai toiminnallisia tavoitteitaan, ja niillä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

2. Finnair ei välttämättä pysty saavuttamaan jatkuvan kustannustehokkuuden tavoitettaan.

Finnairin strategia keskittyy 6 prosentin vertailukelpoisen liikevoittomarginaalin saavuttamiseen vuoden 2025 loppuun mennessä, mikä sisältää jatkuvia kustannustehokkuutta parantavia toimenpiteitä kilpailukykyyn varmistamiseksi. Finnair on tällä hetkellä siirtymässä ohjelmamuotoisesta kustannusten pienentämisestä kohti jatkuvaa kustannustehokkuuden parantamista varmistaakseen kilpailukykyä ja mahdollisuuden investoida asiakaskokemukseen myös jatkossa. Katso myös ”– *Finnair ei välttämättä onnistu toteuttamaan uutta strategiaansa menestyksekkäästi ja sen strategia voi osoittautua virheelliseksi suhteessa vallitsevaan markkinatilanteeseen tai toimialan muutoksiin*” edellä.

Yhtiön odotukset kustannustehokkuutta parantavien toimenpiteiden vaikutuksista, ajoituksesta ja onnistuneesta toteuttamisesta perustuvat useisiin olettamuksiin ja odotuksiin, joihin liittyy useita riskejä ja epävarmuustekijöitä. Lisäksi suunnitellut toimenpiteet perustuvat nykyisiin olosuhteisiin, eivätkä huomioi vaikutuksia, joita tulevaisuudessa tapahtuvat ennalta-arvaamattomat toimialan tai Finnairin toiminnan muutokset voivat aiheuttaa. Esimerkiksi nykyiset inflaatiopaineet ja siitä johtuvat hintapaineet koskien Finnairin keskeisiä kustannuskomponentteja, kuten lentopetrolin hintaa, muodostavat riskin saavutetun kustannustason

säilyttämiselle. Näin ollen Finnair ei välttämättä kykene saavuttamaan näistä toimenpiteistä odotettuja hyötyjä tulevaisuudessa täysimääräisesti. Finnairin saavuttamat hyödyt voivat osoittautua luonteeltaan väliaikaisiksi, ja muutokset yleisissä markkinaolosuhteissa tai toimialan toimintaympäristössä, mukaan lukien kilpailulliset trendit, voivat johtaa joidenkin tai kaikkien hyötyjen menettämiseen tulevaisuudessa.

Mikä tahansa yllä kuvattu riski voi toteutuessaan johtaa siihen, että Finnair epäonnistuu yllä kuvattujen tai tulevien kustannustehokkuutta parantavien toimenpiteiden toteuttamisessa ollakseen kilpailukykyinen, taikka niistä odotettujen hyötyjen saavuttamisessa kokonaan tai osittain. Tällä voi puolestaan olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

3. Finnair ei välttämättä saavuta tavoitteitaan neuvoteltaessa sen järjestäytyneitä työntekijöitä koskevien työehtosopimusten ehdoista taikka sopeutustoimista, mikä altistaa sen lakkojen ja muiden työliitännäisten häiriöiden riskille.

Finnairin liiketoiminta on työvoimavaltaista ja työllistää suuren määrän lentäjiä, matkustamohenkilökuntaa ja muuta henkilöstöä, joista suurinta osaa edustavat ammattiliitot.

Finnairin henkilöstömäärä laski COVID-19-pandemian aikana, ja tarve vähennyksille on jatkunut Venäjän suljetun ilmatilan liiketoiminnallisten vaikutusten seurauksena. Viime vuosina Finnair on toteuttanut useita sopeutustoimia, kuten lomautuksia ja henkilöstövähennyksiä, jotka ovat vaikuttaneet Finnairin henkilöstöön. Kustannuksia alentavia ratkaisuja koskevat neuvottelut voivat aiheuttaa lakkoja tai työnseisauksia. Esimerkiksi marraskuussa 2022 Finnairin matkustamopalvelua koskeva lakko, jonka katsottiin rikkovan työrauhavelvoitetta, johti noin sadan Helsingistä lähtevän Finnairin lennon perumiseen. Mahdolliset tulevat henkilöstövähennykset voivat johtaa lakkoihin, työnseisauksiin, oikeudenkäyntiin tai muihin työtaistelutoimenpiteisiin, jotka voivat vaatia Finnairia muuttamaan tai lykkäämään suunnitelmiaan.

Finnairilla ei tällä hetkellä ole käynnissä tai alkamassa työehtosopimusten päättymisestä johtuvia neuvotteluja, lukuun ottamatta ylempiä toimihenkilöitä koskevan työehtosopimuksen toisen vuoden palkankorotusneuvotteluja. Mahdolliset henkilöstökulujen sopeuttamiseksi harkittavat toimet sekä näihin liittyvät neuvottelut ammattiliittojen kanssa voivat kuitenkin aiheuttaa erimielisyyksiä tai yleistä epävarmuutta työmarkkinaosapuolten välillä ja johtaa Yhtiön ja sen työntekijöiden välisten suhteiden heikentymiseen. Tämän vuoksi ei ole takeita siitä, että ammattiliittojen kanssa solmittavat tulevat sopimukset ovat Finnairin etujen mukaisia pitkällä aikavälillä tai uusien neuvottelujen, sovittelujen tai välimiesmenettelyjen tulokset ovat Finnairin odotusten mukaisia tai muiden lentoyhtiöiden tekemiä sopimuksia vastaavia. Jos Finnair ei kykene saavuttamaan sopimusta järjestäytyneiden työntekijäryhmiensä kanssa työehtosopimuksia koskevissa neuvotteluissa tai jos muita Finnairin työvoimaan kuuluvia ryhmiä järjestäytyy, Finnairiin voi kohdistua työnkeskeytyksiä tai työnseisauksia. Lisäksi jos ulkopuoliset alueelliset lentoyhtiöt, joiden kanssa Finnairilla on sopimuksia kapasiteetin käytöstä, tai muut kolmannet osapuolet, kuten maapalveluyritykset ja muut palveluntarjoajat, eivät pysty sopimaan järjestäytyneiden työntekijäryhmien kanssa työehtosopimustensa ehdoista nykyisissä tai tulevaisissa neuvotteluissa, nämä Yhtiöt saattavat kohdata työnseisauksia tai lakkoja, jotka vaikuttavat Finnairiin. Lisäksi mikä tahansa tuleva sopimus tai palkkojen uudelleenmäärittämistä koskevien neuvottelujen, sovittelujen tai välimiesmenettelyjen tulos voi johtaa henkilöstökustannusten tai muiden kulujen kasvuun, joka voi kasvattaa Finnairin toiminnallisia kuluja siinä määrin, ettei se kykene kilpailemaan joidenkin sellaisten lentoyhtiöiden kanssa, joiden henkilöstökustannusrakenne on joustavampi kuin Finnairilla.

Kesäkuussa 2023 Suomen hallitus julkaisi uuden hallitusohjelman, joka sisältää tiettyjä heikentäviä vaikutuksia työntekijöiden työsuhteturvaan ja työoloihin, ja se on aiheuttanut julkista vastustusta Suomen ammattiliittojen keskuudessa. Suomen ammattiliitot saattavat pitää hallitusohjelman mukaisia hallituksen toimia työntekijöiden asemaa heikentävinä, mikä voi johtaa äkilliseen epävakauteen Suomen työmarkkinoilla. Vaikka Finnairilla on voimassa olevat työehtosopimukset Finnairin työntekijöitä edustavien ammattiliittojen kanssa, mahdollisilla hallituksen toimilla voi olla välillinen vaikutus Finnairiin ja sen toimintaan muun muassa mahdollisten myötätuntolakkojen tai muiden työhäiriöiden kautta. Kaikki suorat tai epäsuorat vaikutukset, jotka johtavat lakkoihin tai muihin työhäiriöihin, voivat vaikuttaa haitallisesti Yhtiön toimintaan ja johtaa esimerkiksi lentojen peruuttamiseen merkittävässä määrin tai muiden keskeisten toimintojen hidastumiseen tai pysähtymiseen.

Millä tahansa edellä kuvatulla riskillä voi toteutuessaan olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

4. Finnair on alttiina jäännösarvoriskille ja lentokoneidensa arvon alentumiselle.

Finnairin lentokoneiden arvon lasku voi vaikuttaa haitallisesti Finnairin taloudelliseen asemaan, mikäli lentokoneiden tasearvoon pitäisi tämän seurauksena tehdä arvonalennus. Koko laivaston tasearvo 30.9.2023 oli 1 748,6 miljoonaa euroa, joka koostuu laivastosta (897,2 miljoonaa euroa) ja käyttöoikeuslaivastosta (851,3 miljoonaa euroa). EU:ssa sovellettavien kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, ”IFRS”) mukaan käyttöomaisuuserien tasearvosta tehdään säännöllisiä poistoja ja tasearvo arvioidaan arvoalentumisen varalta aina, kun on viitteitä siitä, että tasearvo saattaa ylittää kerrytettävissä olevan rahamäärän. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuville menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Yksittäisen omaisuuserän kerrytettävissä olevaa rahamäärää ei joissakin tapauksissa voida määrittää. Tällaisessa tilanteessa kerrytettävissä oleva rahamäärä lasketaan pienimmälle itsenäistä rahavirtaa tuottavalle omaisuuserien ryhmälle (rahavirtaa tuottavalle yksikölle). Testin seurauksena Finnair saattaa joutua kirjaamaan tuloslaskelmaansa arvonalentumistappion, mikäli sen omaisuuserien tasearvo ylittää niistä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Omaisuuserien arvonalentumiseen vaikuttavia tekijöitä voivat olla muun muassa muutokset käytettyjen lentokoneiden markkina-arvossa, Finnairin liiketoiminnan ennakoitua heikompi taloudellinen suorituskyky suhteessa odotuksiin liiketoiminnan tuloksesta ja rahavirroista, toimialan tai makrotalouden negatiivinen kehitys sekä muutokset diskonttokoroissa tai sovellettavassa veroasteessa.

Kun Finnair hankkii uuden lentokoneen, se yleensä solmii valmistajan kanssa sopimuksen lentokoneen ostamisesta. Rahoituspäätös tehdään tyypillisesti ennen lentokoneen odotettua toimitusta, ja siksi Finnair voi altistua lentokonemarkkinoiden vaihtelulle. Euron ja Yhdysvaltain dollarin välisen valuuttakurssin vaihtelu voi vaikuttaa epäedullisesti Finnairin hankkiman lentokoneen hintaan, koska lentokonehankinnat ovat pääasiassa dollarimääräisiä ja Finnairin raportointivaluutta on euro. Lisäksi jos markkinoille tulee lyhyessä ajassa myyntiin merkittävä määrä samanlaisia lentokoneita, tämä voi aiheuttaa merkittäviä laskupaineita markkinahintoihin tarjonnan muuttuessa epäsuhtaiseksi olemassa olevaan kysyntään nähden. Käytettyjen lentokoneiden markkinahintojen lasku voi aiheuttaa riskejä Finnairille erityisesti siinä määrin kuin Finnair haluaa, tai sen pitää, tukeutua lentokoneista saataviin myyntituottoihin vapautuakseen lentokoneen rahoitukseen liittyvistä veloista. Toisaalta jos Finnair rahoittaa lentokoneen hankinnan myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyllä, Finnair realisoii lentokoneen markkina-arvon transaktion ajankohtana eivätkä tulevaisuuden muutokset lentokoneen arvossa vaikuta alkuperäisen vuokrausjärjestelyn mukaisiin maksuihin.

Omaisuuserien arvonalentumisen arviointi ja arvonalentumistestauksessa käytettävien laskelmien laatiminen edellyttävät merkittävää johdon harkintaa ja arvioita. Arviot perustuvat budjetteihin ja ennusteisiin, joihin sisältyy luonnostaan epävarmuutta. Vuoden 2022 aikana myös lentopetrolin markkinahinta nousi poikkeuksellisen korkealle tasolle, minkä lisäksi lentopetrolin tulevaan hintakehitykseen, inflaation vaikutukseen matkustajakysyntään ja kustannuksiin sekä taloudellisen ja kilpailuympäristön muutoksiin liittyy aiempaa suurempi epävarmuus. Vuoden 2022 ensimmäisellä neljänneksellä Finnair kirjasi yhteensä 32,7 miljoonan euron arvonalentumisen neljästä omistamastaan A330-lentokoneesta, koska yhtiön arvion mukaan oli epätodennäköistä, että lyhyemmän kantaman laajarunkolaivasto tulisi olemaan kokonaisuudessaan käytössä niin kauan kuin Venäjän ilmatila pysyy suljettuna. Mikäli Finnairin pitäisi kirjata uusia arvonalentumisia, tällä olisi olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin taseeseen ja tulokseen, millä olisi puolestaan olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan.

5. Ulkopuolisten toimittajien sekä niiden tuotteiden ja palvelujen laatuun ja saatavuuteen liittyvät ongelmat saattavat vaikuttaa haitallisesti Finnairin maineeseen sekä johtaa Finnairin palvelujen kysynnän laskuun ja/tai odottamattomiin kustannuksiin.

Koska Finnair keskittyy liiketoiminnassaan lentotoimintaan, Finnair on riippuvainen kyvystään saada tuotteita ja palveluja ulkopuolisilta toimittajilta. Finnair on tehnyt useiden ulkopuolisten toimittajien kanssa sopimuksia muun muassa maapalveluista, lentokoneiden kunnossapidosta, matkustaja- ja ateriapalveluista sekä jakelu- ja IT-palveluista.

Viime vuosien aikana Finnair on uudistanut laivastoaan luopumalla vaihteittain vanhimista konetyypeistä ja hankkimalla uusia lentokoneita (katso ”Yhtiön liiketoiminta – Laivasto”). Finnairin A350-900-laivastoon kuului 30.9.2023 yhteensä 17 lentokonetta, ja Finnairilla oli kaksi A350-900-lentokonetta tilauksessa Airbusilta. Finnairin riippuvuus Airbusin lentokoneista erityisesti kaukoliikennekoneissa tekee siitä erityisen alttiin mahdollisille ongelmille, joita voi liittyä kyseiseen valmistajaan tai sen lentokoneisiin, sillä vaihtoehtoisten valmistajien ja lentokoneiden ei voida olettaa olevan saatavilla lyhyellä varoitusaajalla kaupallisesti kohtuullisin ehdoin tai ollenkaan. Finnair on riippuvainen myös Rolls-Royce Ltd:stä, joka valmistaa ja huoltaa Trent-

moottoreita, ja Lufthansa Technik AG:stä, joka vastaa tietyistä lentokoneiden huoltoprosesseista. Finnairiin voi vaikuttaa haitallisesti, jos mistä tahansa sen nykyisin tai tulevaisuudessa käyttämästä lentokoneesta tai konetyypistä löytyy suunnitteluvika tai mekaaninen ongelma, jonka seurauksena kyseinen lentokone asetetaan lentokieltoon vian tai ongelman korjaamisen tai korjaamisyritysten ajaksi. Lisäksi Finnairiin voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti, jos sen asiakkaat välttävät Finnairilla lentämistä Airbusin lentokoneiden turvallisuuteen tai muihin ongelmiin liittyvän kielteisen yleisen mielipiteen seurauksena riippumatta siitä, onko tälle perusteita vai ei.

Digitalisaation ja teknologian yhä suuremman merkityksen vuoksi erilaisten IT-palvelujen toimittajien kyky tarjota liiketoimintaa tukevia, asiakaspalvelukokemusta parantavia ja kilpailukyvyyn säilyttämisen kannalta keskeisiä ohjelmistoja ja tietojärjestelmiä on Finnairin liiketoiminnan kannalta keskeisessä asemassa (katso jäljempänä ”– Finnair on riippuvainen tietojärjestelmien keskeytymättömästä toiminnasta ja tietoturvasta”). Mikäli palveluntarjoajat tai muut toimittajat eivät kykenisi toimittamaan Finnairin liiketoiminnan edellyttämiä ohjelmistoja ja järjestelmiä tai niiden päivityksiä tai mikäli olemassa olevien palvelujen tai järjestelmien toimittaminen Finnairille lopetettaisiin, palveluntarjoajan tai toimittajan vaihtaminen voi aiheuttaa Yhtiölle merkittäviä kustannuksia. Ei myöskään voi olla takeita siitä, että Yhtiö kykenisi hankkimaan vastaavia korvaavia palveluita muilta toimittajilta riittävän ajoissa tai ollenkaan. Finnairin kannalta erityisen keskeinen tietojärjestelmien ja ohjelmistojen toimittaja on Amadeus IT Group, joka tarjoaa Yhtiölle lennonvarausjärjestelmän ja globaalin jakelujärjestelmän (Global Distribution System eli ”GDS”).

Häiriöt ulkopuolisten toimittajien tuotetoimituksissa tai palveluissa voivat johtua monista syistä, joista monet ovat Finnairin vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella. Vastaavasti ulkopuolisten toimittajien tehokkuus, täsmällisyys ja laatu niiden sopimusvelvoitteiden täyttämisen yhteydessä ovat suurelta osin Finnairin suoran määräysvallan ulkopuolella, ja jos ne ovat riittämättömiä, tämä voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Finnairiin maineeseen ja toimintaan. Lisäksi investoinnit tiettyjen toimittajien tuotteisiin tai palveluihin saattavat osoittautua virheellisesti mitoitetuiksi suhteessa Finnairin tulevaisuudessa muuttuviin tarpeisiin, vallitsevaan markkinatilanteeseen tai ennakoimattomiin operatiivisiin häiriötilanteisiin. Finnairin sitoutuminen pitkäaikaisiin investointeihin saattaa myös johtaa siihen, että toimittajan vaihtaminen on liiketoiminnallisesti tai kaupallisesti hankalasti toteutettavissa tai mahdotonta. Häiriöillä tällaisten tuotteiden tai palvelujen saatavuudessa tai epäonnistumisella sopimusten uusimisessa tai uusien sopimusten neuvottelussa muiden toimittajien kanssa kilpailukyisillä hinnoilla voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairiin. Mikä tahansa epäonnistuminen näissä yhteistyösuhteissa voi johtaa viivästyksiin Finnairin palveluissa tai negatiiviseen asiakaspalautteeseen, mikä voi johtaa lisäkustannuksiin Finnairille ja aiheuttaa mainehaittaa, sekä johtaa Finnairin palvelujen kysynnän ja liiketoiminnan kannattavuuden laskuun.

Kyseiset epäonnistumiset voivat vaatia Finnairia etsimään uusia yhteistyökumppaneita sopimattomien tilalle, tai nykyiset avainkumppanit voivat päättää suhteensa Finnairin kanssa. Koska markkinat ovat yleisesti keskittyneet vain muutamalle toimittajalle, sopivan vaihtoehdoisen toimittajan löytäminen lyhyellä aikataululla voi osoittautua haastavaksi tai mahdottomaksi. Markkinoiden keskittyneen luonteen vuoksi Finnairin neuvotteluvoima on myös rajallinen, mikä saattaa toimittajan vaihtamisesta neuvoteltaessa johtaa kustannusten kasvuun. Näin ollen ei voi olla takeita siitä, että Finnair pystyisi hankkimaan vaihtoehtoisia kumppaneita oikea-aikaisesti tai kaupallisesti hyväksyttävien ehdoin. Vastaavasti jos ulkopuolinen toimittaja kohtaa taloudellisia vaikeuksia, lopettaa toimintansa tai laiminlyö velvollisuuksiaan suhteessa Finnairiin, tällä voi olla haitallisia vaikutuksia Finnairiin. Häiriöt toimittajien Finnairille tuottamissa palveluissa voivat myös vaikuttaa haitallisesti Finnairin kykyyn operoida laivastoaan. Lisäksi Finnairin lentolippuja myydään matkatoimistojen kautta ja tällaisten Finnairin lentolippuja myyvien matkatoimistojen väheneminen voisi vähentää myös Finnairin myyntiä.

Millä tahansa edellä kuvatulla riskillä voi toteutuessaan olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkyymiin.

6. Finnair on riippuvainen tietojärjestelmien keskeytymättömästä toiminnasta ja tietoturvasta.

Finnairista on tullut yhä riippuvaisempi IT-hankkeista, joilla pyritään vähentämään kustannuksia ja lisäämään tuloja sekä parantamaan asiakaspalvelua ja -tyytyväisyyttä kilpailukyvyyn säilyttämiseksi nykyisessä liiketoimintaympäristössä (katso ”Yhtiön liiketoiminta – Toimintaympäristö”). Finnair on riippuvainen automaattisista tietojärjestelmistä ja teknologiasta, kuten lennonvarausjärjestelmästä, lentojen operointijärjestelmästä, verkkosivustosta, televiestintäjärjestelmistä ja muista automatisoiduista järjestelmistä. 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.

Teknologian toimivuus ja luotettavuus ovat kriittisiä tekijöitä Finnairin kyvylle houkutella ja säilyttää nykyiset asiakkaansa, kilpailla tehokkaasti ja toteuttaa kaupallista strategiaansa. Nämä hankkeet tulevat jatkossakin vaikuttamaan suoraan IT- ja tietoturvakustannuksiin, ja lisäksi tietojärjestelmäratkaisujen ja IT-ympäristön kehittäminen vaatii jatkuvia investointeja ja päivityksiä. Yhtiöllä on esimerkiksi meneillään päivityshanke, jossa sen ohjelmistoteknologia siirretään uudelle alustalle. Uudet investoinnit, päivitykset tai modernisointitoimenpiteet voivat aiheuttaa tilapäisiä järjestelmäkatkoksia, joilla voi olla haitallinen vaikutus Yhtiön toimintaan. Sisäiset teknologiaviat tai häiriöt tai laajamittaiset ulkoiset katkokset Finnairin kriittisessä IT-infrastruktuurissa, kuten sähkö- tai televiestintäverkossa tai internetissä, voivat myös aiheuttaa häiriöitä sen teknologiaverkossa ja vaikuttaa kielteisesti sen toimintaan. Lisätietoja Finnairin IT-järjestelmistä on esitetty kohdassa ”Yhtiön liiketoiminta – Digitalisaatio”.

Finnair on palvelujensa tarjoamisen yhteydessä riippuvainen myös kolmansien osapuolten, kuten lennonjohdon, lentoaseman turvallisuus- ja logistiikkapalvelujen ja tullin, tietojärjestelmistä. Mikä tahansa kolmannen osapuolen tarjoaman teknologian yksittäinen, jatkuva tai toistuva häiriö voi vaikuttaa Finnairin palveluihin, johtaa kustannusten kasvuun ja vahingoittaa Finnairin brändiä. Finnairin sekä kolmansien osapuolien teknologiset järjestelmät ja niiden tiedot voivat olla alttiina erilaisille häiriöille, jotka eivät ole sen vaikutusmahdollisuuksien piirissä, kuten luonnonkatastrofit, terrori-iskut, kyberhyökkäykset (mukaan lukien poliittisesti motivoidut verkkohyökkäykset, joita koettiin vähäisissä määrin Suomen NATO-hakuprosessin aikana), televiestintähäiriöt, tietokonevirukset, hakkereiden toiminta ja muut turvallisuusongelmat. Vaikka Finnair kehittää jatkuvasti tietoturvaansa ja kriisivalmiuksiaan vakavien tieto- ja televiestintähäiriöiden varalta, nämä toimenpiteet voivat olla riittämättömiä tai puutteellisesti toteutettuja estääkseen liiketoiminnan keskeytymisen.

Koska suurin osa Finnairin liikevaihdosta muodostuu matkustajaliikenteestä, lipunmyynnissä käytettävän verkkokauppajärjestelmän toimivuus on olennaisen tärkeää sen liiketoiminnalle. Verkkokaupan ja verkossa tapahtuvan lipunmyynnin perustavanlaatuinen edellytys on luottamuksellisten tietojen turvallinen siirto. Finnairille voi aiheutua merkittäviä kustannuksia suojautumisesta tietoturvarikkomuksia vastaan tai tällaisten rikkomusten aiheuttamien ongelmien ratkaisemisesta. Ongelmien ratkaiseminen saattaa aiheuttaa keskeytyksiä, viivästyksiä tai katkoksia Finnairin asiakkailleen tarjoamissa palveluissa, mikä voi vaikuttaa haitallisesti Finnairin maineeseen, karkottaa asiakkaita sen palvelujen käyttämisestä tai saada asiakkaat esittämään Finnairille korvausvaateita. Lisäksi Finnair saattaa joutua korvausvastuuseen luottokorttiyhtiöille, jos luottokorttitietoihin päästään luvatta käsiksi ja niitä käytetään väärin Finnairiin kohdistuvien tietoturvaloukkausten seurauksena.

Mikä tahansa vika tai häiriö tietojärjestelmissä tai epäonnistuminen henkilötietojen asianmukaisessa käsittelyssä ja suojaamisessa voi johtaa palvelukatkoksiin sekä altistaa Yhtiön korvausvaatimuksille ja vahingoittaa sen mainetta. Ne voivat myös johtaa tarpeeseen tehdä lisäinvestointeja järjestelmien kestävyuden ja toimivuuden parantamiseen, mikä voi aiheuttaa lisäkustannuksia ja heikentää kannattavuutta. Näillä kaikilla tekijöillä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

7. Finnair on riippuvainen johdostaan ja henkilöstöstään sekä kyvystään houkutella, kouluttaa ja pitää palveluksessaan pätevää henkilöstöä.

Kuten muutkin lentoyhtiöt, Finnair on riippuvainen pätevästä henkilöstöstä, erityisesti lentäjistä, matkustamohenkilökunnasta sekä henkilöistä, joilla on erityisosaamista lentoreittien suunnittelussa, lentokoneiden kunnossapidossa, IT-järjestelmissä ja myynnissä. COVID-19-pandemia aiheutti maailmanlaajuisen pulan lentäjistä ja muusta henkilöstöstä, mikä on johtanut miehistöpulaan ja lentokoneiden huoltoaikataulujen pidentymiseen Finnairilla. Miehistö- ja huoltovaje rajoittaa Yhtiön toimintaa, ja se on johtanut suunniteltua pienempään kapasiteettiin tietyillä reiteillä ja tiettyjen lentojen peruuttamiseen kesäkaudella 2023.

Finnairin liiketoiminnan ja strategian menestys riippuu Finnairin kyvystä houkutella ja pitää palveluksessaan avainjohtoa ja muita avainhenkilöitä, joilla on arvokasta tietämystä Yhtiöstä ja lentoliikennealasta. Johdon tai avainhenkilöiden menettäminen voi johtaa asiantuntemuksen menetykseen ja vaikuttaa haitallisesti Finnairin kykyyn kehittää liiketoimintaansa menestyksekkäästi. Yhtiö esimerkiksi etsii parhaillaan seuraajaa toimitusjohtajalleen Topi Mannerille.

Vastatakseen COVID-19-pandemian ja Venäjän ilmatilan sulun aiheuttamaan kysynnän laskuun, Finnair teki sopeutustoimia, mukaan lukien lomautuksia koskevat neuvottelut. Näillä toimilla voi olla haitallinen vaikutus pätevän henkilöstön pysyvyyden kannalta ja ne voivat vahingoittaa Finnairin mainetta työnantajana. Tulevaisuudessa Finnair saattaa tarvita entistä enemmän ammattitaitoisia työntekijöitä, mikäli lentomäärät jatkavat kasvamista. Finnair on jo käynnistänyt rekrytointiprosesseja monella eri osa-alueella. Jos Finnair ei kykene paikkaamaan lentäjien ja muun henkilöstön puutetta, sillä voi olla haitallisia vaikutuksia Finnairin toimintaan myös pitkällä aikavälillä.

Lentojen väheneminen COVID-19-pandemian aikana sekä tilapäiset lomautukset johtivat koulutuksen keskeyttämiseen ja pätevyyksien tai todistusten vanhenemiseen, minkä seurauksena koulutustarve on myös lisääntynyt Finnairissa COVID-19-pandemiaan liittyvien toimenpiteiden laannuttua. Finnairilla voi olla haasteita rekrytoida ja pitää palveluksessaan ammattitaitoisia työntekijöitä, kuten lentäjiä, joilla on voimassa olevat lupakirjat, mikä voi edelleen vaikuttaa kielteisesti miehistöpulaan. Jos Finnair ei pysty varmistamaan asiaankuuluvaa ja tarvittavaa osaamista, tämä voi haitata sen strategian toteuttamista, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

D. Finnairin rahoitukseen liittyviä riskejä

1. Makrotaloudellisten olosuhteiden haitallinen kehitys voi vaikeuttaa pääoman hankkimista ja heikentää maksuvalmiutta.

Finnairiin on vaikuttanut ja voi myös tulevaisuudessa vaikuttaa epävarmuus maailmantaloudessa ja rahoitusmarkkinoilla. Lentoliikennealan kiinteiden kustannusten suhteellisen suuri osuus suhteessa kysynnän ja tuottojen laskuun kuitenkin altistaa Yhtiön maksuvalmiusriskeille. Mikäli liikevaihto laskee yllättäen ja pitkäaikaisesti, Yhtiö ei välttämättä pysty sopeuttamaan kiinteitä kustannuksiaan riittävän nopeasti, mikä voi johtaa sen maksuvalmiuden heikentymiseen, kun olemassa olevia rahoja tai pankkisaamisia ja rahavirtoja ohjataan kiinteiden kustannusten kattamiseen. Ei voi olla varmuutta siitä, että Finnair pystyy saamaan riittävästi rahoitusta oikea-aikaisesti ja suotuisin ehdoin (tai ollenkaan) voidakseen säilyttää maksuvalmiutensa sekä rahoittaakseen liiketoimintansa ja investointinsa. Rahoitusmarkkinoiden epävarmuus, mukaan lukien vuoden 2023 alussa ilmennyt turbulenssi pankkisektorilla, korkojen nousu tai pankkisääntelyn tiukentuminen voi johtaa siihen, että Finnairin liiketoiminnassa tarvittavan rahoituksen hinta nousee ja rahoituksen saatavuus heikkenee. Muutokset oman pääoman ehtoisen ja lainarahoituksen saatavuudessa sekä saatavilla olevan rahoituksen ehdoissa voivat vaikuttaa olennaisen haitallisesti Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan ja tulevaisuudennäkymiin.

2. Valuuttakurssien vaihtelu voi vaikuttaa Finnairin taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.

Valuuttakurssien muutokset erityisesti euron ja Yhdysvaltain dollarin välillä voivat vaikuttaa olennaisen haitallisesti Finnairiin. Finnairin valuuttariski syntyy lähinnä lentopetroliostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden huolto- ja leasingmaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden osien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa, ja myös lentopetrolikustannukset ja lentokoneiden leasingmaksut ovat pääasiassa dollarimääräisiä. Koska merkittävä osa Finnairin myynnistä tapahtuu muissa valuutoissa kuin eurossa ja Finnair raportoi taloudellisen tuloksensa euroina, se altistuu valuuttariskille. Lisäksi vaikka Finnair käyttää valuuttasuojauksia voimassa olevan suojauspolitiikkansa mukaisesti, ei voi olla varmuutta siitä, että Finnairin tekemät suojaukset antavat riittävän suojan valuuttatappioilta (katso ”Yhtiön liiketoiminta – Toimintaympäristö – Herkkyydet”). Tämän seurauksena euron arvon nousu ja lasku suhteessa muihin valuuttoihin vaikuttaa näiden erien määrään Finnairin konsernitilinpäätöksessä, vaikka niiden arvo ei olisi muuttunut alkuperäisessä valuutassa. Valuuttamuunnokset voivat johtaa merkittäviin muutoksiin Finnairin liiketoiminnan tuloksessa eri jaksojen välillä. Millä tahansa edellä kuvatulla riskillä voi toteutuessaan olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

3. Finnairin nykyinen ja mahdollinen tuleva velkaantuneisuus voi rajoittaa uuden pääoman saatavuutta ja maksuvalmiutta.

Finnairilla on tällä hetkellä ja tulee jatkossakin olemaan merkittävästi velkaa sekä merkittäviä pitkäaikaisia vastuita liittyen lentokoneiden leasingsopimuksiin ja rahoitukseen. Yhtiön nettovelkaantumisaste oli 30.9.2023

yhteensä 224,4 prosenttia, kun otetaan huomioon leasingvastuut sekä korollisten lainojen valuutta- ja korkoriskin suojaamisessa käytettyjen valuutanvaihtosopimusten markkina-arvo.

Finnairin rahoitusjärjestelyt sisältävät myös tavanomaisia lainojen eräännyttämistä koskevia ehtoja. Jos eräännyttämisehdon mukainen tapahtuma toteutuu, rahoittajat voivat muun muassa vaatia lainan ennaikasta takaisinmaksua ja tietyissä tapauksissa vaatia vakuuden luovuttamista itselleen. Lisäksi minkä tahansa rahoitusjärjestelyn mukainen eräännyttämistilanne tai ennaikaisen takaisinmaksun vaatiminen voi johtaa Finnairin muiden rahoitusjärjestelyiden eräännyttämiseen. Yhtiön nykyisissä lentokoneiden leasing sopimuksissa olevat eräännyttämisehdot voivat aluksi johtaa saman rahoittajan tai vuokraajan muiden leasing sopimusten ristiineräännyttämiseen edellyttäen, että eräänntyneet maksamattomat määrät ylittävät tietyt vähimmäismäärät, joita Finnair ei kiistä ja joita se ei pysty maksamaan. Yhtiön lentokoneiden leasing sopimukset sisältävät kuitenkin myös ristiineräännyttämistä koskevia ehtoja, jotka tietyt kynnysarvot ylittäessään voivat johtaa Finnairin muihin vastuisiin vaikuttavaan ristiineräännyttämiseen. Velkojen eräännyttäminen merkittävinä määrinä voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Finnairin maksuvalmiuteen ja edellyttää Finnairia neuvottelemaan uudelleen, maksamaan takaisin tai uudelleenrahoittamaan luotto- tai rahoitusjärjestelyihinsä perustuvia velvoitteitaan.

Operatiivisen kassavirran lisäksi Yhtiö voi päättää rahoittaa uusien Airbus A350 -lentokoneiden suunnitellut toimitukset ulkoisella rahoituksella. Finnairin kyky lyhentää olemassa olevia tai uusia velkoja riippuu muun muassa sen tulevasta liiketoiminnan kehityksestä ja kyvystä rahoittaa velkansa uudelleen tarvittaessa. Kukin näistä tekijöistä riippuu suuressa määrin taloudellisista, rahoitukseen liittyvistä, kilpailullisista, sääntelyyn liittyvistä ja toiminnallisista sekä monista muista tekijöistä, joista monet ovat Yhtiön vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella. Ei ole varmuutta siitä, että Yhtiö kykenee tulevaisuudessa saamaan toiminnastaan riittävästi kassavirtaa velkojensa maksuun, käyttöpääoman, eläkeohjelmien, investointien ja leasingvastuiden rahoittamiseen, yritysostojen toteuttamiseen ja velkojensa uudelleenrahoittamiseen.

Epäonnistuminen maksuvalmiuden säilyttämisessä ja lisävarojen hankkimisessa joko liiketoiminnasta tai velkasta tai oman pääoman ehtoisella rahoituksella voi pakottaa Finnairin lykkäämään tai perumaan suunniteltuja hankintojaan kokonaan tai osittain tai muuttamaan liiketoimintastrategiaansa. Lisäksi kilpailijoiden kyky hankkia pääomaa helpommin ja suotuisammilla ehdoilla saattaa asettaa Yhtiön epäedulliseen kilpailuasemaan. Tulevat velat ja muut rahoitusjärjestelyt voivat sisältää kovenantteja, jotka rajoittavat Yhtiön toiminnallista ja taloudellista joustavuutta, mikä voi heikentää Finnairin mahdollisuuksia hyödyntää liiketoimintamahdollisuuksia.

Mikä tahansa edellä kuvatuista riskeistä voi toteutuessaan johtaa suurempiin rahoituskuluihin ja vaikeuksiin riittävän maksuvalmiuden ja pääoman varmistamisessa toiminnallisten kulujen ja investointien rahoittamiseksi tai velkojen lyhentämiseksi, joista voi seurata olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

4. Finnair altistuu korkoriskille vaihtuvakorkoisten lainojensa ja lentokoneiden leasing sopimusten vuoksi.

Finnair altistuu korkovaihtelun vaikutuksille vaihtuvakorkoisten rahoitusjärjestelyjen ja lentokoneiden leasingjärjestelyjen yhteydessä. Näiden vaihtuvakorkoisten lainojen, vuokrasopimusvelkojen ja JOLCO-lainojen kokonaismäärä oli yhteensä 1 061,9 miljoonaa euroa 30.9.2023. Finnairin vaihtuvakorkoisten rahoitusjärjestelyjen ja lentokoneiden leasingjärjestelyjen seurauksena korkojen nousu voi kasvattaa Finnairin korkomaksuja ja lentokoneiden leasingmaksuja. Lisäksi kun Finnair sopii uuden lentokoneen vuokraamisesta, kuukausivuokra saatetaan oikaista sopimuksen solmimisajankohdan ja lentokoneen toimitusajankohdan välisenä aikana sen perusteella, miten korot ovat muuttuneet vuokrasopimuksen allekirjoituspäivän ja lentokoneen toimituspäivän välisenä aikana. Finnairilla on myös tiettyjä vuokrasopimuksia, joissa kuukausivuokra perustuu vaihtuvaan korkoon ja siten vuokran määrä vaihtelee ajoittain. Finnairin korkoriskin mittarina käytetään korkosidonnaisuusaiakaa. Korkojen yhden prosenttiyksikön nousu 30.9.2023 olisi lisännyt vuotuista sijoitussalkun rahoitustuottoa 10,9 miljoonaa euroa ja lainasalkun korkokulua 3,6 miljoonaa euroa. Vaikka Finnair käyttää johdannaisia hallitakseen korkoriskiä, Finnairin velkojen koron nousu voi kasvattaa merkittävästi sen rahoituskuluja ja maksettavia korkoja, millä puolestaan voi olla haitallinen vaikutus Finnairin taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen.

5. Johdannaisten markkinahintojen muutokset voivat johtaa merkittäviin suojaustappioihin.

Finnair käyttää valuutta-, korko- ja lentopetrolipositoiden hallinnoimisessa erilaisia johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita sekä mahdollisuuksien mukaan luonnollisia suojauksia

hallituksen vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Suojauspolitiikan tavoitteena on vähentää markkinahintojen vaihtelun aiheuttamaa epävarmuutta tuloslaskelmassa, rahavirtalaskelmassa ja taseessa. Yhtiön johdon näkemyksen mukaan normaalissa markkinatilanteessa suojausstrategian päämäärät tyypillisesti saavutetaan, mutta rahoitusmarkkinoiden epätavallisissa olosuhteissa johdannaisten markkinahinta voi muuttua olennaisesti ja Yhtiölle voi aiheutua tästä merkittäviä suojaustappioita.

Esimerkiksi COVID-19-pandemiasta johtuvan kapasiteetin vähentämisen vuoksi ennustettu lentopetrolin kysyntä ja siihen liittyvät valuuttamääräiset erät laskivat merkittävästi johtaen ylisuojaukseen, mikä vuonna 2020 johti nettovaikutukseltaan rahoituskulujen kasvuun. Myös tulevilla suojaustappioilla voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen.

E. Osakkeisiin liittyviä riskejä

1. *Yhtiö ei välttämättä pysty maksamaan, tai se voi päättää olla maksamatta osinkoja tai muutoin olla jakamatta vapaata omaa pääomaa tulevaisuudessa.*

Osakeyhtiölain mukaan Yhtiön jakaman osingon määrä ei saa ylittää yhtiökokouksen vahvistaman emoyhtiön viimeisimmän tilintarkastetun tilinpäätöksen osoittamaa jakokelpoisten varojen määrää. Mahdollisten osinkojen maksaminen tai muu vapaan oman pääoman jakaminen riippuu Yhtiön ja sen tytäryhtiöiden liiketoiminnan tuloksesta, taloudellisesta asemasta, rahavirroista, käyttöpääoman tarpeesta, investoinneista, tulevaisuudennäkymistä, Yhtiön rahoitus sopimusten ehdoista, kyvystä siirtää tuloja tytäryhtiöistä Yhtiöön sekä muista tekijöistä. Osinkojen maksaminen tai muu vapaan oman pääoman jakaminen tapahtuu aina Yhtiön hallituksen harkinnan perusteella ja riippuu viime kädessä yhtiökokouksen päätöksestä. Lisäksi Osakeyhtiölain mukaan osinkoa ei saa jakaa, mikäli se vaarantaisi Yhtiön maksukyvyn. Finnairin osakkeenomistajien voitonjakopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina tai pääomanpalautuksena. Finnair ei odota maksavansa osinkoa tai pääomanpalautusta 31.12.2023 päättyvältä tilikaudelta. Finnairin tavoitteena on Yhtiön varojenjakokyvyn palauttaminen vuodesta 2025 alkaen (vuoden 2024 tulokseen perustuen). Finnair pyrkii ottamaan huomioon Yhtiön kulloisenkin tuloskehityksen ja tulevaisuudennäkymät, rahoitustilanteen sekä pääoma- ja investointitarpeet, mikä voi johtaa osakkeenomistajien voitonjakopolitiikasta poikkeamiseen tai sen muuttamiseen, mukaan lukien päätökseen olla jakamatta lainkaan osinkoa tai pääomanpalautusta. Finnairin ei ole ollut mahdollista jakaa osinkoa 31.12.2022, 31.12.2021, 31.12.2020 ja 31.12.2019 päättyneiltä tilikausilta pääosin COVID-19-pandemian seurauksena. Näin ollen Yhtiön kultakin tilikaudelta mahdollisesti maksaman osingon tai pääomanpalautuksen määrästä ei ole varmuutta. Myöskään Yhtiön aikaisemmilta tilikausilta maksama osinko tai muun vapaan oman pääoman jakaminen ei anna viitteitä tulevilta tilikausilta mahdollisesti maksettavista osingoista. Katso myös ”Osingot ja osakkeenomistajien voitonjakopolitiikka”.

2. *Yhtiön suurimman osakkeenomistajan intressit voivat erota muiden osakkeenomistajien intresseistä.*

Tämän Esitteen päivämääränä Suomen valtio on Yhtiön suurin osakkeenomistaja, jolla on 55,8 prosenttia Yhtiön kaikista Osakkeista. Valtion yhtiöomistuksesta ja omistajaohjauksesta annetun lain (1368/2007, muutoksineen, ”**Omistajaohjauslaki**”) mukaan eduskunnan suostumus vaaditaan, mikäli valtio luopuu enemmistöstään Yhtiössä. Suomen valtio on peruuttamattomasti sitoutunut merkitsemään Tarjottavia Osakkeita täysimääräisesti sille allokoitavien Merkintäoikeuksien perusteella siten, että sen omistusosuus pysyy Osakeannin jälkeen ennallaan.

Mikäli Osakeanti toteutetaan suunnitellulla tavalla, Suomen valtiolla olisi noin 55,9 prosentin osuus Yhtiön kaikista Osakkeista välittömästi Osakeannin jälkeen. Täten Suomen valtiolla on määräysvalta sellaisiin yhtiökokouksessa tehtäviin päätöksiin kuten tilinpäätöksen hyväksyminen, osingonjako, pääoman korottaminen sekä jäsenten valitseminen Yhtiön hallitukseen ja heidän erottamisensa hallituksesta. Suurimman osakkeenomistajan etu ei välttämättä aina ole yhtenevä muiden osakkeenomistajien edun kanssa.

3. *Tulevilla osakeanneilla tai merkittävillä osakemyynneillä voi olla haitallinen vaikutus Yhtiön Osakkeiden markkinahintaan, ja tulevat osakeannit voivat laimentaa nykyisten osakkeenomistajien omistusosuuksia.*

Merkittävän määrän Yhtiön Osakkeita liikkeeseenlasku tai myynti taikka käsitys siitä, että tällaisia liikkeeseenlaskuja tai myyntejä voi tulevaisuudessa tapahtua, voi vaikuttaa haitallisesti Yhtiön Osakkeiden markkinahintaan ja Yhtiön kykyyn hankkia varoja tulevaisuudessa oman pääoman ehtoisella rahoituksella. Katso myös edellä ”– Yhtiön suurimman osakkeenomistajan intressit voivat erota muiden osakkeenomistajien

intresseistä". Lisäksi, jos Yhtiö tarvitsee oman pääoman ehtoista rahoitusta, Yhtiön pitää mahdollisesti järjestää uusia osakeanteja, joissa osakkeenomistajilla on merkintätuoikeus, tai suunnattuja osakeanteja, joissa poiketaan osakkeenomistajien merkintätuoikeudesta, jos yhtiökokous antaa niihin valtuutuksen. Mahdollisesti tulevaisuudessa toteutettavat suunnatut osakeannit taikka merkintätuoikeusannit, joissa osakkeenomistajat päättävät olla käyttämättä tai myymättä merkintätuoikeuksiaan, voivat laimentaa osakkeenomistajien suhteellista omistussuostta sekä heidän osuuttaan osakkeiden tuottamista äänistä.

4. *Sijoittajat, joiden viitevaluutta on muu kuin euro, altistuvat Osakkeisiin sijoittaessaan tietyille valuutariskeille.*

Helsingin Pörssissä Tarjottavat Osakkeet hinnoitellaan ja niillä käydään kauppaa euroissa. Myös Osakkeille mahdollisesti maksettavat osingot ovat euromääräisiä. Euron kurssivaihtelut vaikuttavat näin ollen mahdollisesti maksettavien osinkojen arvoon ja muun jaettavan vapaan oman pääoman, kuten pääoman palautuksen arvoon, jos sijoittajan pää- tai viitevaluutta ei ole euro. Lisäksi Tarjottavien Osakkeiden muussa valuutassa esitetty markkinahinta vaihtelee osittain valuuttakurssien vaihtelun takia. Tämä voi vaikuttaa Tarjottavien Osakkeiden ja Osakkeille mahdollisesti maksettavien osinkojen arvoon, mikäli sijoittajan päävaluutta ei ole euro. Lisäksi tällaisille sijoittajille voi aiheutua ylimääräisiä transaktiokuluja euron muuntamisesta muuksi valuutaksi.

F. Merkintätuoikeuksiin ja Osakeantiin liittyviä riskejä

1. *Osakkeenomistajien omistus laimenee, mikäli osakkeenomistajat eivät käytä Merkintätuoikeuksiaan, ja Merkintätuoikeudet voivat menettää arvonsa kokonaan.*

Mikäli osakkeenomistaja päättää olla käyttämättä Merkintätuoikeuksiaan tai jos osakkeenomistaja tai tämän käyttämä arvopaperivälittäjä ei täytä kohdassa "*Osakeannin ehdot*" mainittuja edellytyksiä, Merkintätuoikeudet raukeavat, eikä sijoittaja saa niistä välttämättä mitään korvausta. Tällöin osakkeenomistajan kokonaisomistussuus Finnairissa laimentuu 93,1 prosenttia. Vaikka osakkeenomistaja päättäisi myydä käyttämättömät Merkintätuoikeutensa tai vaikka nämä Merkintätuoikeudet myytäisiin osakkeenomistajan puolesta, Merkintätuoikeuksista markkinoilla saatava hinta ei välttämättä vastaa sitä laimentumisvaikutusta, jonka Osakeannin toteuttaminen aiheuttaa.

2. *Osakeannista ei mahdollisesti saada kerättyä varoja täysimääräisesti.*

Merkintäsitoumuksensa perusteella Yhtiön suurin osakkeenomistaja, Suomen valtio, on sitoutunut merkitsemään Tarjottavia Osakkeita enintään 318,6 miljoonalla eurolla. Suomen valtio maksaa Merkintähinnan kuittaamalla 318,6 miljoonaa euroa Suomen valtion Yhtiölle myöntämän Pääomalainan (määritelty jäljempänä) pääomasta Tarjottavien Osakkeiden Merkintähintaa vastaan, mikä ei kerrytä Finnairille bruttovaroja käteisvaroina. Lisäksi Yhtiön kolme muuta osakkeenomistajaa, jotka edustavat noin 3,4 prosenttia Yhtiön kaikista Osakkeista, ovat peruuttamattomasti sitoutuneet merkitsemään oman suhteellisen osuutensa Osakeannista, tiettyjen tavanomaisten ehtojen täytyessä. Pääjärjestäjät ovat sitoutuneet hankkimaan merkitsijöitä niille Tarjottaville Osakkeille, jotka mahdollisesti jäävät merkitsemättä Osakeannissa, lukuun ottamatta Merkintäsitoumuksilla katettuja Tarjottavia Osakkeita, tai merkitsemään itse kyseiset Tarjottavat Osakkeet. Merkintäsitoumusten ja Pääjärjestäjien merkintätakauksen myötä Osakeanti on kokonaan taattu Merkintätakaussopimuksen ja Merkintäsitoumusten ehtojen mukaisesti.

Merkintätakaussopimus sisältää tavanomaisia ehtoja, joiden mukaan kummallakin Pääjärjestäjällä on oikeus tietyissä tilanteissa purkaa merkintätakaussitoumuksensa, kuten kuvattu kohdassa "*Osakeannin järjestäminen*". Lisäksi Suomen valtion antama Merkintäsitoumus on ehdollinen muun muassa sille, että Merkintätakaussopimuksen mukaiset Pääjärjestäjien merkintätakaussitoumukset ovat voimassa. Markkinakäytännön mukaisesti Merkintäsitoumusten antajat sekä Pääjärjestäjät eivät myöskään ole antaneet vakuuksia velvoitteidensa täyttämisen suhteen. Siten ei voi olla varmuutta siitä, ettei voisi syntyä tilannetta, jossa Merkintätakaussopimus tai Merkintäsitoumukset eivät enää olisi voimassa. Ei myöskään voi olla varmuutta siitä, että Merkintäsitoumusten antajat ja Pääjärjestäjät täyttäisivät sitoumustensa mukaiset velvoitteet kaikilta osin. Mikäli Osakeantia ei Merkintäsitoumusten tai merkintätakausten voimassaolon lakkaamisen tai täyttämättä jättämisen seurauksena merkittäisi täysimääräisesti, tämä alentaisi Yhtiön Osakeannista kirjaamaa oman pääoman ja kassavarojen määrää, mikä voi aiheuttaa tarpeen hankkia lisärahoitusta tai vaikeuttaa Yhtiön mahdollisuuksia toteuttaa liiketoimintastrategiaansa.

Millä tahansa edellä mainituilla seurauksilla voisi puolestaan olla haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

3. *Sijoittajat eivät voi peruuttaa Merkintäoikeuksien käyttämistä tai Väliaikaisilla Osakkeilla tehtyjä kauppoja tai muita siirtoja ja mikäli Osakeanti peruutettaisiin, Merkintäoikeudet olisivat arvottomia.*

Osakeannissa tehtyt merkinnät ja Väliaikaisilla Osakkeilla tehtyt kaupat ja muut siirrot ovat sitovia eikä niitä voi perua, mitätöidä tai muuttaa muutoin kuin kohdassa ”Osakeannin ehdot – Merkintöjen peruminen tietyissä tilanteissa” mainituissa erityistapauksissa. Tällaisessa tilanteessa perumisoikeuden edellytyksenä on, että Esiteasetuksen mukainen merkittävä uusi seikka, olennainen virhe tai olennainen epätarkkuus on käynyt ilmi tai havaittiin ennen Merkintäajan päättymistä tai perumisen kohteena olevien Tarjottavien Osakkeiden tai Väliaikaisten Osakkeiden kirjaamista merkitsijän arvo-osuustilille (sen mukaan, kumpi näistä tapahtuu ensin). Merkintäoikeuksien perusteella merkityt Tarjottavat Osakkeet kirjataan merkitsijän arvo-osuustilille Tarjottavia Osakkeita edustavina Väliaikaisina Osakkeina sen jälkeen, kun merkintä on tapahtunut. Tarjottavat Osakkeet maksetaan merkinnän yhteydessä. Väliaikaisilla Osakkeilla tehtyt kaupat ja muut siirrot maksetaan kyseisen transaktion yhteydessä. Sijoittajien on siten tehtävä sijoituspäätöksensä ennen kuin Osakeannin lopullinen tulos on tiedossa. Siinä tapauksessa, että Merkintätakaussopimus jäisi täyttämättä, Yhtiön Osakeannista saamat tuotot voisivat olla tässä suunniteltua huomattavasti vähäisemmät.

Vastaavasti, mikäli Yhtiön hallitus päättäisi olla toteuttamatta Osakeantia, esimerkiksi mikäli Osakeannin toteuttaminen ei olisi enää Yhtiön edun mukaista tai mikäli Pääjärjestäjät purkaisivat merkintätakaussitoumuksensa, Merkintähinta maksetaan takaisin Väliaikaisten Osakkeiden haltijoille ja ilman Merkintäoikeuksia merkityistä Tarjottavista Osakkeista maksettu Merkintähinta palautetaan merkitsijälle. Katso myös ”Osakeannin ehdot – Merkintöjen hyväksyminen ja Osakeannin tuloksen julkistaminen”. Mikäli Osakeanti peruutettaisiin, käyttämättömiä Merkintäoikeuksia ei enää voisi käyttää ja ne olisivat arvottomia, mistä voisi aiheutua menetyksiä sijoittajille, jotka ovat ostaneet Merkintäoikeuksia markkinalta. Vastaavasti menetyksiä voi aiheutua myös sijoittajille, jotka ovat ostaneet Väliaikaisia Osakkeita markkinalta, mikäli Osakeannin peruutuksen yhteydessä palautettava Merkintähinta on alhaisempi kuin sijoittajan Väliaikaisista Osakkeista maksama hinta.

4. *Merkintäoikeuksien ja Tarjottavien Osakkeiden markkinahinta voi vaihdella huomattavasti, ja Tarjottavien Osakkeiden kurssi voi laskea Merkintähinnan alle.*

Finnair tulee hakemaan Merkintäoikeuksien, Väliaikaisten Osakkeiden ja Tarjottavien Osakkeiden listaamista Helsingin Pörssin pörssilistalle. Merkintäoikeuksien, Väliaikaisten Osakkeiden ja Tarjottavien Osakkeiden markkinahinnat voivat vaihdella merkittävästi johtuen muutoksista markkinoiden suhtautumisessa Merkintäoikeuksiin tai Tarjottaviin Osakkeisiin tai vastaaviin arvopapereihin sekä useista muista tekijöistä ja tapahtumista, kuten Yhtiön liiketoiminnan tuloksen ja kehityksen muutoksista. Väliaikaisia Osakkeita ei voi vaihtaa Yhtiön uusiksi Osakkeiksi ennen kuin Väliaikaiset Osakkeet on yhdistetty Yhtiön olemassa olevaan osakelajiin. Lisäksi, mikäli Osakeanti peruutettaisiin, käyttämättömiä Merkintäoikeuksia ei enää voisi käyttää ja ne olisivat arvottomia. Näillä tekijöillä voi olla haitallinen vaikutus Väliaikaisten Osakkeiden tai Merkintäoikeuksien markkinahintaan ja likviditeettiin. Lisäksi hinnat ja kaupankäyntimäärät osakemarkkinoilla vaihtelevat ajoittain huomattavasti Yhtiön liiketoiminnan kehityksestä tai tulevaisuudennäkymistä riippumatta. Mikä tahansa näistä tekijöistä voi johtaa Tarjottavien Osakkeiden markkinahinnan laskemiseen Merkintähinnan alapuolelle ja/tai johtaa siihen, että Merkintäoikeuksille ei olisi kysyntää.

5. *Tietyt ulkomaiset osakkeenomistajat eivät välttämättä voi käyttää Merkintäoikeuksiaan.*

Suomen lainsäädännön mukaan osakkeenomistajilla on heidän omistuksensa mukaisessa suhteessa tiettyjä merkintäoikeuksia Yhtiön laskiessa liikkeeseen uusia Osakkeita tai uusien Osakkeiden merkintään oikeuttavia arvopapereita. Tietyt Yhtiön osakkeenomistajat, jotka asuvat tai tulevat asumaan tai joiden rekisteröity osoite on tietyissä valtioissa Suomen ulkopuolella, kuten Yhdysvalloissa, eivät välttämättä voi käyttää Merkintäoikeuksiaan Osakeannissa tai mahdollisissa tulevilla osakeanneissa, ellei Osakkeita ole rekisteröity kyseisen maan arvopaperilainsäädännön mukaisesti tai muutoin vastaavalla tavalla tai ellei käytettävissä ole poikkeusta sovellettavassa lainsäädännössä asetetuista rekisteröinti- tai muista vastaavista vaatimuksista. Tämä voi laimentaa näiden osakkeenomistajien omistusosuutta Yhtiössä. Lisäksi jos sellaisten osakkeenomistajien, jotka eivät pysty käyttämään Merkintäoikeuksiaan, määrä on suuri, ja jos tällaisten osakkeenomistajien Merkintäoikeudet myydään markkinoilla, tämä voi vaikuttaa epäedullisesti Merkintäoikeuksien hintaan. Ulkomaisen osakkeenomistajan oikeutta saada osakeanteja ja muita tärkeitä liiketoimia koskevia tietoja saatetaan myös rajoittaa kyseisen maan

lainsäädännön perusteella. Katso lisätietoja osakkeenomistajien oikeuksista kohdasta ”*Osakkeet ja osakepääoma – Osakkeenomistajien oikeudet*”.

ESITTEESTÄ VASTUUSSA OLEVAT TAHOT

Finnair Oyj
Yritys- ja yhteisötunnus: 0108023-3
Kotipaikka: Helsinki
Osoite: Tietotie 9, FI-01530 Vantaa

ESITETTÄ KOSKEVA VAKUUTUS

Yhtiö vastaa tähän Esitteeseen sisältyvistä tiedoista. Yhtiö vakuuttaa, että tämän Esitteen tiedot vastaavat Yhtiön parhaan ymmärryksen mukaan tosiseikkoja eikä Esitteestä ole jätetty pois mitään asiaan todennäköisesti vaikuttavaa.

ULKOPUOLISISTA LÄHTEISTÄ OLEVAT TIEDOT

Mikäli Esitteen sisältämä tieto on peräisin ulkopuolisesta lähteestä, kyseinen lähde on yksilöity. Yhtiö vahvistaa, että Esitteeseen sisältyvät ulkopuolisista lähteistä tuotetut tiedot on toistettu Esitteessä asianmukaisesti, ja että siltä osin kuin Yhtiö tietää ja on pystynyt kyseisten kolmansien julkistamien tietojen perusteella varmistamaan, tiedoista ei ole jätetty pois seikkoja, jotka tekisivät toistetuista tiedoista harhaanjohtavia tai epätarkkoja.

ESITTEEN JA ENGLANNINKIELISEN ESITTEEN SAATAVILLA OLO

Tämä Esite sekä siihen viittaamalla sisällytetyt asiakirjat sekä Ruotsissa Notifioitava Esite ovat saatavilla arviolta 31.10.2023 lähtien Yhtiön verkkosivustolla osoitteessa www.finnair.com/osakeanti ja Yhtiön rekisteröidyssä toimipaikassa osoitteessa Tietotie 9, FI-01530 Vantaa. Lisäksi Esite sekä Ruotsissa Notifioitava Esite ovat saatavilla arviolta 31.10.2023 lähtien Nordean verkkosivustolla osoitteessa www.nordea.fi/finnair.

Englanninkielinen esite sekä siihen viittaamalla sisällytetyt asiakirjat ovat saatavilla arviolta 31.10.2023 Yhtiön verkkosivustolla osoitteessa www.finnair.com/rightsissue.

VERKKOSIVUSTON TIEDOT EIVÄT KUULU ESITTEeseen

Tämä Esite tullaan julkaisemaan Yhtiön verkkosivustolla osoitteessa www.finnair.com/osakeanti. Muut Yhtiön verkkosivustolla olevat tiedot tai millä tahansa muulla verkkosivustolla esitetyt tiedot eivät ole osa tätä Esitettä, eikä mahdollisten sijoittajien tule luottaa sellaiseen tietoon tehdessään päätöstä arvopapereihin sijoittamisesta. Esitteeseen viittaamalla sisällytetyt tiedot, jotka löytyvät Yhtiön verkkosivustolta, sekä Esitteen mahdolliset täydennykset ovat edellä mainitusta poiketen kuitenkin osa Esitettä.

TILINPÄÄTÖKSEEN LIITTYVIÄ JA ERÄITÄ MUITA TIETOJA

Tilinpäätökset ja osavuositiedot

Esitteeseen sisältyvät taloudelliset tiedot ovat peräisin Finnairin tilintarkastamattomasta konsernin osavuositiedot 30.9.2023 päättyneeltä yhdeksän kuukauden jaksolta, sisältäen tilintarkastamattomat vertailutiedot 30.9.2022 päättyneeltä yhdeksän kuukauden jaksolta, joka on laadittu ”IAS 34 Osavuositiedot” -standardin mukaisesti, sekä Finnairin tilintarkastetuista konsernitilinpäätöksistä 31.12.2022 ja 31.12.2021 päättyneiltä tilikausilta, jotka on laadittu Euroopan unionin hyväksymien kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, ”IFRS”) mukaisesti.

Vaihtoehtoiset tunnusluvut

Finnair esittää tässä Esitteessä tiettyjä tunnuslukuja, jotka eivät ole Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen (European Securities and Markets Authority, ”ESMA”) antaman ohjeen ”Vaihtoehtoiset tunnusluvut” mukaan IFRS-standardissa määriteltyjä tai nimettyjä historiallista taloudellista suorituskykyä, taloudellista asemaa tai rahavirtoja kuvaavia tunnuslukuja, vaan ne ovat vaihtoehtoisia tunnuslukuja. Yhtiön näkemyksen mukaan vaihtoehtoiset tunnusluvut antavat merkityksellistä Yhtiötä koskevaa lisätietoa johdolle, sijoittajille, arvopaperimarkkina-analyytikoille ja muille tahoille Yhtiön toiminnan tuloksesta, taloudellisesta asemasta ja rahavirroista.

Nykyisten ja mahdollisten tulevien sijoittajien suojaamisen edistämistä koskevan tavoitteen mukaisesti Esiteasetuksen 6 artikla asettaa periaatteen, jonka mukaan kaikki esitteissä oleva tieto tulee esittää helposti analysoitavassa ja ymmärrettävässä muodossa. ESMA katsoo, että jos esitteestä vastuulliset henkilöt päättävät sisällyttää vaihtoehtoisia tunnuslukuja esitteeseen, ymmärrettävyyden periaate edellyttää, että vaihtoehtoisten tunnuslukujen tulee olla määriteltyjä, niillä tulee olla tarkoituksenmukaiset nimet, niiden tulee olla tilinpäätöksessä esitettyjen tietojen kanssa täsmäytettyjä ja niiden merkityksellisyys ja luotettavuus tulee selostaa. Näitä vaihtoehtoisia tunnuslukuja ovat:

- Vertailukelpoinen liike-tulos
- Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk
- Vertailukelpoinen liike-tulos liikevaihdosta, %
- Nettovelkaantumisaste, %
- Vertailukelpoinen EBITDA
- Omavaraisuusaste, %
- Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta, %
- Bruttoinvestoinnit
- Oikaistut korolliset velat
- Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %
- Kassavarat
- Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %
- Korollinen nettovelka

Näiden vaihtoehtoisten tunnuslukujen kuvaukset ja käyttötarkoitus on kuvattu kohdassa ”*Eräitä taloudellisia tietoja – Eräiden vaihtoehtoisten tunnuslukujen laskentakaavat, keskeiset operatiiviset mittarit ja muut tunnusluvut*”.

Tilintarkastajat

Yhtiön konsernitilinpäätökset 31.12.2022 ja 31.12.2021 päättyneiltä tilikaudelta on tilintarkastanut tilintarkastusyhteisö KPMG Oy Ab, KHT Kirsi Jantunen päävastuullisena tilintarkastajana. Kirsi Jantunen on rekisteröity tilintarkastuslain (1141/2015, muutoksineen) 6 luvun 9 pykälän mukaiseen tilintarkastajarekisteriin.

Finnairin 23.3.2023 pidetty varsinainen yhtiökokous valitsi uudelleen Yhtiön tilintarkastajaksi tilintarkastusyhteisö KPMG Oy Ab:n, KHT Kirsi Jantunen toimiessa päävastuullisena tilintarkastajana, toimikaudeksi, joka päättyy seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä. Yhtiön päävastuullisen tilintarkastajan ja KPMG Oy Ab:n osoite on Töölönlahdenkatu 3 A, FI-00100 Helsinki.

Muu informaatio

Tämän Esitteen taulukoissa esitetyt taloudelliset ja muut tiedot on pyöristetty. Siten tietyissä tapauksissa sarakkeen tai rivin lukujen summa ei aina vastaa tarkalleen sarakkeen tai rivin loppusummana esitettyä lukua. Lisäksi tietyt prosenttiluvut on laskettu tarkoilla luvuilla ennen pyöristystä, eivätkä ne siten välttämättä vastaa prosenttilukuja, joihin olisi päästy, mikäli lukujen laskenta olisi perustunut pyöristettyihin lukuihin.

Tässä Esitteessä ”euro” tai ”EUR” ovat viittauksia Euroopan talous- ja rahaliittoon osallistuvien EU:n jäsenvaltioiden käyttämään rahayksikköön; ”Yhdysvaltain dollari” tarkoittaa Yhdysvaltojen laillista valuuttaa; ”Ruotsin kruunu” tarkoittaa Ruotsin laillista valuuttaa; ”Japanin jen” tarkoittaa Japanin laillista valuuttaa; ”Iso-Britannian punta” tarkoittaa Yhdistyneen kuningaskunnan laillista valuuttaa, ”Norjan kruunu” tarkoittaa Norjan laillista valuuttaa ja ”Etelä-Korean won” tarkoittaa Etelä-Korean laillista valuuttaa.

TULEVAISUUTTA KOSKEVAT LAUSUMAT

Eräät tässä Esitteessä esitetyt lausumat, kuten kohdissa ”*Tiivistelmä*”, ”*Riskitekijät*”, ”*Osakeannin tausta ja syyt sekä varojen käyttö*”, ”*Yhtiön liiketoiminta – Pitkän aikavälin tavoitteet*” sekä ”*Yhtiön liiketoiminta – Tulevaisuudennäkymät*” esitetyt lausumat, perustuvat Yhtiön johdon näkemyksiin ja oletuksiin sekä Yhtiön johdon

tiedossa tällä hetkellä oleviin seikkoihin, ja näitä lausumia voidaan siten pitää tulevaisuutta koskevin lausumina. Muun muassa lausumia, jotka sisältävät verbin ”uskoa”, ”odottaa”, ”ennakoida”, ”aikoa”, ”suunnitella” tai näitä vastaavan verbin tai ilmaisun, voidaan pitää tulevaisuutta koskevin lausumina.

Tällaisiin tulevaisuutta koskeviin lausumiin liittyy tunnettuja ja tuntemattomia riskejä, epävarmuustekijöitä sekä muita tärkeitä tekijöitä, joiden seurauksena tulevaisuutta koskevissa lausumissa mainitut tapahtumat eivät välttämättä toteudu. Lausumiin voi kohdistua kohdassa ”*Riskitekijät*” kuvattuja riskejä ja muita riskejä, epävarmuustekijöitä ja oletuksia. Jos yksi tai useampi näistä tai muista riskeistä tai epävarmuustekijöistä toteutuisi tai jos taustaolettamukset osoittautuisivat vääriksi, Finnairin liiketoiminnan todellinen tulos tai sen taloudellinen asema saattaa erota huomattavasti siitä, mitä tässä Esitteessä kuvataan odotetuksi, uskotuksi, arvioiduksi tai ennakoiduksi.

TÄRKEITÄ PÄIVÄMÄÄRIÄ

31.10.2023	Osakeannin Täsmäytyspäivä Euroclear Finlandissa
3.11.2023	Osakeannin Merkintäaika alkaa
3.11.2023	Kaupankäynti Merkintäoikeuksilla alkaa Helsingin Pörssissä
6.11.2023	Kaupankäynti Väliaikaisilla Osakkeilla alkaa Helsingin Pörssissä
13.11.2023	Kaupankäynti Merkintäoikeuksilla päättyy Helsingin Pörssissä
17.11.2023	Merkintäaika päättyy ja käyttämättömät Merkintäoikeudet raukeavat arvottomina
21.11.2023 (arviolta)	Osakeannin alustava tulos julkistetaan
23.11.2023 (arviolta)	Osakeannin lopullinen tulos julkistetaan
24.11.2023 (arviolta)	Kaupankäynti Väliaikaisilla Osakkeilla päättyy Helsingin Pörssissä
24.11.2023 (arviolta)	Tarjottavat Osakkeet rekisteröidään Kaupparekisteriin
27.11.2023 (arviolta)	Osakeannissa merkityt Tarjottavat Osakkeet kirjataan sijoittajien arvo-osuustileille
27.11.2023 (arviolta)	Kaupankäynti Tarjottavilla Osakkeilla alkaa Helsingin Pörssin pörssilistalla

OSAKEANNIN EHDOT

Yleistä Osakeannista

Finnair Oyj:n (**”Finnair”** tai **”Yhtiö”**) ylimääräinen yhtiökokous valtuutti 27.10.2023 Yhtiön hallituksen päättämään uudesta enintään 22 000 000 000 osakkeen osakeannista. Osakeannissa Yhtiön osakkeenomistajilla on etuoikeus merkitä uusia osakkeita samassa suhteessa kuin he ennestään omistavat Yhtiön osakkeita. Lisäksi ylimääräinen yhtiökokous valtuutti Yhtiön hallituksen päättämään muista osakeannin ehdoista. Osakeannin tavoitteena on pienentää Finnairin rahoituskustannuksia, tukea kestävään kannattavaan kasvuun tähtäävän strategian toteuttamista COVID-19-pandemian ja suljetun Venäjän ilmatilan muovaamassa uudessa toimintaympäristössä ja varmistaa Yhtiön kyky toteuttaa investointeja tulevaisuudessa.

Yhtiön hallitus päätti 27.10.2023 ylimääräisen yhtiökokouksen antaman valtuutuksen perusteella laskea liikkeeseen enintään 19 012 413 069 Yhtiön uutta osaketta (**”Tarjottavat Osakkeet”**) osakkeenomistajien merkintäetuoikeuteen perustuvassa maksullisessa osakeannissa (**”Osakeanti”**) näiden ehtojen mukaisesti.

Yhtiön osakkeiden lukumäärä voi Osakeannin seurauksena nousta 1 408 726 198 osakkeesta enintään 20 421 139 267 osakkeeseen. Olettaen, että Osakeanti merkitään kokonaisuudessaan, Tarjottavat Osakkeet vastaavat noin 1 350,0 prosenttia nykyisistä Yhtiön ulkona olevista osakkeista ja äänistä ennen Osakeantia ja noin 93,1 prosenttia kaikista Yhtiön ulkona olevista osakkeista ja äänistä Osakeannin toteuttamisen jälkeen.

Merkintäoikeudet

Finnairin osakkeenomistajat, jotka on rekisteröity Euroclear Finland Oy:n (**”Euroclear Finland”**) pitämään Yhtiön osakasluetteloon Osakeannin täsmäytyspäivänä 31.10.2023 (**”Täsmäytyspäivä”**), saavat yhden (1) arvo-osuusmuotoisen merkintäoikeuden (**”Merkintäoikeus”**) jokaista osakkeenomistajan Täsmäytyspäivänä omistamaa Yhtiön osaketta kohden. Finnairin hallussa olevat omat osakkeet eivät oikeuta Merkintäoikeuksiin. Katso myös kohta ” – *Tietyillä alueilla asuvat osakkeenomistajat*” jäljempänä.

Merkintäoikeudet kirjataan osakkeenomistajien arvo-osuustileille Euroclear Finlandin ylläpitämässä arvo-osuusjärjestelmässä 1.11.2023.

Jokainen kaksi (2) Merkintäoikeutta oikeuttaa merkitsemään kaksikymmentäseitsemän (27) Tarjottavaa Osaketta Merkintähintaan (kuten määritelty jäljempänä) (**”Ensisijainen Merkintäoikeus”**). Tarjottavien Osakkeiden murto-osia ei anneta, eikä yksittäistä Merkintäoikeutta voi käyttää osittain. Mikäli kaikkia Tarjottavia Osakkeita ei merkitä Ensisijaisen Merkintäoikeuden perusteella, sekä Merkintäoikeuksien haltijoilla että sijoittajilla, joilla ei ole Merkintäoikeuksia, on oikeus merkitä näitä Tarjottavia Osakkeita (**”Toissijainen Merkintäoikeus”**). Ensisijaisen Merkintäoikeuden ja Toissijaisen Merkintäoikeuden perusteella merkitsemättömät Tarjottavat Osakkeet voidaan suunnata merkittäväksi hallituksen päätöksen mukaisesti. Katso myös ” – *Suurimman osakkeenomistajan osallistuminen Osakeantiin ja merkintätakaus*” ja ” – *Ilman Merkintäoikeuksia merkittyjen Tarjottavien Osakkeiden allokatio*”.

Merkintäoikeudet ovat julkisen kaupankäynnin kohteena Nasdaq Helsinki Oy:ssä (**”Helsingin Pörssi”**) 3.11.2023 ja 13.11.2023 välisenä aikana.

Merkintäajan (kuten määritelty jäljempänä) päättymisen jälkeen käyttämättömät Merkintäoikeudet raukeavat ja ne poistetaan sijoittajan arvo-osuustililtä ilman erillistä ilmoitusta. Jos Osakeanti peruutettaisiin, Merkintäoikeuksia ei enää voisi käyttää ja ne olisivat arvottomia. Katso myös ” – *Merkintöjen hyväksyminen ja Osakeannin tuloksen julkistaminen*” ja ” – *Muut asiat*” jäljempänä sekä **”Osakeannin järjestäminen”**.

Jotta Merkintäoikeuksien haltija ei menetä Merkintäoikeuden arvoa hänen tulee joko:

- merkitä Tarjottavia Osakkeita Merkintäoikeuksilla viimeistään 17.11.2023 osakkeenomistajan tilinhoitajan, omaisuudenhoitajan tai hallintarekisteröinnin hoitajan antamien ohjeiden mukaisesti; tai
- myydä käyttämättömät Merkintäoikeudet viimeistään 13.11.2023.

Jos Merkintäoikeuteen oikeuttava Yhtiön osake on pantattu tai sitä koskee muu rajoitus, Merkintäoikeutta ei välttämättä voi käyttää ilman pantinhaltijan tai muun oikeudenhaltijan suostumusta.

Merkintäsitoumukset ja merkintätakaus

Suomen valtio, joka omistaa noin 55,8 prosenttia Yhtiön kaikista osakkeista, sekä Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varma, Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo ja Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen, jotka omistavat noin 3,4 prosenttia Yhtiön kaikista osakkeista, ovat peruuttamattomasti sitoutuneet merkitsemään Tarjottavia Osakkeita täysimääräisesti niille allokoitavien Merkintäoikeuksien perusteella (**"Merkintäsitoumukset"**).

Merkintäsitoumuksensa mukaisesti Suomen valtio maksaa Merkintähinnan kaikkien sille allokoitujen Tarjottavien Osakkeiden osalta kuittaamalla 318,6 miljoonaa euroa Suomen valtion Finnairille myöntämän pääomallainan (**"Pääomallaina"**) pääomasta Tarjottavien Osakkeiden Merkintähintaa vastaan. Pääomallainan jäljellä oleva osuus ja sille kertynyt korko maksetaan Suomen valtiolle Osakeannista saaduista käteisvaroista.

Deutsche Bank Aktiengesellschaft (**"Deutsche Bank"**) ja Nordea Bank Oyj (**"Nordea"**) ovat tehneet Finnairin kanssa Merkintätakaussopimuksen, jonka mukaisesti ne ovat kumpikin erikseen tiettyjen ehtojen mukaisesti sitoutuneet hankkimaan merkittäjiä niille Tarjottaville Osakkeille, jotka mahdollisesti jäävät merkitsemättä Osakeannissa tai merkitsemään kyseiset Tarjottavat Osakkeet itse, lukuun ottamatta Merkintäsitoumuksilla katettuja Tarjottavia Osakkeita. Katso *"Osakeannin järjestäminen"*.

Merkintähinta

Merkintähinta on 0,03 euroa Tarjottavalta Osakkeelta (**"Merkintähinta"**).

Merkintähinta sisältää merkintäoikeusanneille tavanomaisen laskennallisen alennuksen osakkeen teoreettiseen hintaan Merkintäoikeuden irtoamisen jälkeen perustuen Yhtiön osakkeen päätöskurssiin välittömästi Osakeantia koskevaa päätöstä edeltävänä kaupankäyntipäivänä Helsingin Pörssissä. Merkintähinta kirjataan Yhtiön sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon.

Täsmäytyspäivä

Osakeannin Täsmäytyspäivä on 31.10.2023.

Merkintäaika

Merkintäaika alkaa 3.11.2023 klo 9.30 Suomen aikaa ja päättyy 17.11.2023 klo 16.30 Suomen aikaa (**"Merkintäaika"**). Hallitus on oikeutettu jatkamaan Merkintäaikaa. Yhtiö tiedottaa mahdollisesta Merkintäajan jatkamisesta pörssitiedotteella viimeistään 17.11.2023.

Merkintäpaikat (eli tilinhoitajat, omaisuudenhoitajat ja hallintarekisteröinnin hoitajat) voivat edellyttää asiakkailtaan merkintätoimeksiannon antamista tietyinä päivinä ja kellonaikana ennen Merkintäoikeuksien kaupankäynnin tai Merkintäajan päättymistä. Kyseiset päivämäärät ja kellonajat voivat erota Merkintäoikeuksien kaupankäynnin tai Merkintäajan päättymisestä.

Kaupankäynti Merkintäoikeuksilla

Merkintäoikeuksien haltijat voivat myydä Merkintäoikeutensa milloin tahansa Merkintäoikeuksien julkisen kaupankäynnin aikana. Julkinen kaupankäynti Merkintäoikeuksilla Helsingin Pörssissä alkaa 3.11.2023 klo 10.00 Suomen aikaa ja päättyy 13.11.2023 klo 18.30 Suomen aikaa. Merkintäoikeuksien hinta Helsingin Pörssissä määräytyy markkinaehtoisesti. Merkintäoikeuksia voidaan myydä tai ostaa antamalla myynti- tai ostotoimeksianto omalle omaisuudenhoitajalle.

Merkintäoikeuksien ISIN-tunnus Helsingin Pörssissä on FI4000561584 ja kaupankäyntitunnus on "FIA1SU0123".

Tarjottavien Osakkeiden merkitseminen Merkintäoikeuksilla (Ensisijainen Merkintäoikeus)

Suorarekisteröidyt osakkeenomistajat

Osakkeenomistaja voi osallistua Osakeantiin merkitsemällä Tarjottavia Osakkeita arvo-osuustilillään olevilla Merkintäoikeuksilla ja maksamalla Merkintähinnan. Tämä ei kuitenkaan koske osakkeenomistajia, jotka asuvat tietyissä Rajoitetuissa Maissa (kuten määritelty jäljempänä). Osakkeenomistajat voivat joutua merkintänsä yhteydessä todistamaan, että he eivät ole Rajoitetussa Maassa. Osakeantiin osallistuakseen osakkeenomistajan on annettava merkintätoimeksianto oman tilinhoitajansa tai omaisuudenhoitajansa antamien ohjeiden mukaisesti.

Helsingin Pörssistä ostettujen Merkintäoikeuksien haltijoiden on annettava merkintätoimeksiantonsa oman arvo-osuustilin tilinhoitajansa tai omaisuudenhoitajansa antamien ohjeiden mukaisesti

Hallintarekisteröidyt osakkeenomistajat

Niiden osakkeenomistajien ja muiden Osakeantiin osallistuvien sijoittajien, joiden olemassa olevat Yhtiön osakkeet tai Merkintäoikeudet on rekisteröity hallintarekisteröinnin hoitajan nimiin, on annettava merkintätoimeksiantonsa hallintarekisteröinnin hoitajansa antamien ohjeiden mukaisesti tai, mikäli omistus on rekisteröity useammalle kuin yhdelle hallintarekisteröinnin hoitajalle, kullekin näistä. Merkintä ja maksu tulee tehdä hallintarekisteröinnin hoitajan antamien ohjeiden mukaisesti. Pankkien ja muiden hallintarekisteröinnin hoitajien tulee lukea ja noudattaa kohdassa ”*Esitettä koskevia tietoja*” ja kohdassa ”– *Tietyillä alueilla asuvat osakkeenomistajat*” jäljempänä esitettyjä rajoituksia. Pankit, omaisuudenhoitajat ja muut hallintarekisteröinnin hoitajat voivat joutua minkä tahansa tällaisen merkinnän yhteydessä todistamaan, etteivät osakkeenomistajat, joiden puolesta he hallinnoivat osakkeita tai Merkintäoikeuksia, ole Rajoitetuissa Maissa.

Yleistä

Merkinnät tulee antaa erikseen jokaisen arvo-osuustilin osalta. Puutteelliset tai virheelliset merkinnät voidaan hylätä. Mikäli merkintämaksua ei makseta näiden ehtojen mukaisesti tai maksu on puutteellinen, merkintä voidaan hylätä. Tällaisissa tilanteissa maksettu merkintämaksu palautetaan merkitsijälle. Palautettavalle määrälle ei makseta korkoa.

Käyttämättömät Merkintäoikeudet raukeavat arvottomina Merkintäajan päättyessä 17.11.2023 klo 16.30 Suomen aikaa.

Merkintöjen maksaminen

Osakeannissa merkittyjen Tarjottavien Osakkeiden Merkintähinta on maksettava kokonaisuudessaan euroissa merkintätoimeksiannon antamisen yhteydessä tilinhoitajan tai omaisuudenhoitajan antaminen ohjeiden mukaisesti.

Merkintä katsotaan tehdyksi vasta, kun merkintätoimeksianto on saapunut asianmukaiselle tilinhoitajalle tai omaisuudenhoitajalle ja Merkintähinta on maksettu kokonaisuudessaan.

Väliaikaiset Osakkeet

Merkintäoikeuksien perusteella merkityt Tarjottavat Osakkeet kirjataan merkitsijän arvo-osuustilille Tarjottavia Osakkeita edustavina väliaikaisina osakkeina (**”Väliaikaiset Osakkeet”**) sen jälkeen, kun merkintä on tapahtunut.

Jos Osakeanti peruutetaan, Merkintähinta palautetaan Väliaikaisten Osakkeiden haltijoille. Palautettavalle määrälle ei makseta korkoa. Katso myös ”– *Merkintöjen hyväksyminen ja Osakeannin tuloksen julkistaminen*”, ”– *Merkintöjen peruminen tietyissä tilanteissa*” ja ”– *Muut asiat*” jäljempänä sekä ”*Osakeannin järjestäminen*”.

Väliaikaiset Osakkeet yhdistetään Yhtiön olemassa oleviin osakkeisiin (ISIN-tunnus FI0009003230, kaupankäyntitunnus ”FIA1S”) sen jälkeen, kun Tarjottavat Osakkeet on rekisteröity Patentti- ja rekisterihallituksen ylläpitämään kaupparekisteriin (**”Kaupparekisteri”**). Yhdistämisen odotetaan tapahtuvan arviolta 27.11.2023.

Kaupankäynti Väliaikaisilla Osakkeilla

Väliaikaiset Osakkeet ovat vapaasti siirrettävissä ja kaupankäynnin Väliaikaisilla Osakkeilla Helsingin Pörssissä omana osakelajinaan odotetaan tapahtuvan 6.11.2023 ja 24.11.2023 välisenä ajanjaksona kaupankäyntitunnuksella ”FIA1SN0123”. Väliaikaisten Osakkeiden ISIN-tunnus on FI4000561592.

Tarjottavien Osakkeiden merkintä ilman Merkintäoikeuksia (Toissijainen Merkintäoikeus)

Tarjottavien Osakkeiden merkintä ilman Merkintäoikeuksia osakkeenomistajan ja/tai muun sijoittajan toimesta tapahtuu antamalla merkintätoimeksianto ja samanaikaisesti maksamalla Merkintähinta merkitsijän tilinhoitajan, omaisuudenhoitajan tai hallintarekisteriin merkittyjen sijoittajien tapauksessa hallintarekisteröinnin hoitajan antamien ohjeiden mukaisesti. On mahdollista, että joidenkin tilinhoitajien kautta Toissijaiseen Merkintäoikeuteen perustuvaa merkintää ei voi tehdä osakesäästötilin (Laki osakesäästötilistä 680/2019) kautta. Tällöin osakkeenomistajan tulee tehdä toissijainen merkintä muun arvo-osuustilin kuin osakesäästötilin kautta.

Osakkeenomistajan ja/tai sijoittajan tilinhoitajan, omaisuudenhoitajan tai hallintarekisteröinnin hoitajan tulee vastaanottaa merkintätoimeksianto ja maksu viimeistään 17.11.2023 tai sitä aikaisempaan ajankohtana tilinhoitajan, omaisuudenhoitajan tai hallintarekisteröinnin hoitajan antamien ohjeiden mukaisesti.

Jos tiettyyn arvo-osuustiliin liittyen annetaan useita merkintätoimeksiantoja, nämä toimeksiannot katsotaan yhdeksi arvo-osuustiliä koskevaksi toimeksiannoksi.

Ilman Merkintäoikeuksia merkityt Tarjottavat Osakkeet kirjataan merkitsijän arvo-osuustilille osakkeina arviolta 27.11.2023.

Merkintöjen hyväksyminen ja Osakeannin tuloksen julkistaminen

Finnairin hallitus hyväksyy Merkintäoikeuksien perusteella ja näiden Osakeannin ehtojen sekä sovellettavien lakien ja määräysten mukaisesti tehdyt merkinnät arviolta 23.11.2023. Lisäksi Finnairin hallitus hyväksyy jäljempänä kohdassa ”– Ilman Merkintäoikeuksia merkittyjen Tarjottavien Osakkeiden allokaatio” esitettyjen allokaatioperiaatteiden mukaisesti ilman Merkintäoikeuksia ja näiden Osakeannin ehtojen sekä sovellettavien lakien ja määräysten mukaisesti tehdyt merkinnät. Yhtiön hallitus voi myös päättää olla hyväksymättä merkintöjä ja toteuttamatta Osakeantia, jos hallitus katsoo, että Osakeannin toteuttaminen ei ole Yhtiön edun mukaista. Tällöin Merkintähinta maksetaan takaisin Väliaikaisten Osakkeiden haltijoille ja ilman Merkintäoikeuksia merkityistä Tarjottavista Osakkeista maksettu Merkintähinta palautetaan merkitsijälle. Jos Osakeanti peruutetaan, Merkintäoikeuksia ei enää voi käyttää ja ne ovat arvottomia.

Finnair julkistaa Osakeannin lopullisen tuloksen pörssitiedotteella arviolta 23.11.2023.

Ilman Merkintäoikeuksia merkittyjen Tarjottavien Osakkeiden allokaatio

Mikäli kaikkia Tarjottavia Osakkeita ei ole merkitty Merkintäoikeuksien perusteella, Finnairin hallitus päättää ilman Merkintäoikeuksia merkittyjen Tarjottavien Osakkeiden allokaatiosta seuraavasti:

- ensiksi niille, jotka ovat merkinneet Tarjottavia Osakkeita myös Merkintäoikeuksien perusteella. Mikäli kyseiset merkitsijät ylimerkitsevät Osakeannin, allokaatio kyseisille merkitsijöille määräytyy tilikohtaisesti merkitsijän Tarjottavien Osakkeiden merkintään käyttämien Merkintäoikeuksien lukumäärän mukaisessa suhteessa ja, mikäli tämä ei ole mahdollista, arpomalla;
- toiseksi niille, jotka ovat merkinneet Tarjottavia Osakkeita ainoastaan ilman Merkintäoikeuksia, ja mikäli kyseiset merkitsijät ylimerkitsevät Osakeannin, allokaatio kyseisille merkitsijöille määräytyy tilikohtaisesti suhteessa Tarjottavien Osakkeiden määriin, jotka kyseiset merkitsijät ovat merkinneet ja, mikäli tämä ei ole mahdollista, arpomalla; ja
- kolmanneksi Deutsche Bankin ja Nordean hankkimille merkitsijöille tai, mikäli näitä ei ole hankittu, Deutsche Bankille tai Nordealle itselleen Merkintätakaussopimuksen ehtojen mukaisesti. Merkintäaika Deutsche Bankin tai Nordean ja/tai niiden hankkimien merkitsijöiden osalta päättyy 23.11.2023.

Mikäli ilman Merkintäoikeuksia merkittyjä Tarjottavia Osakkeita ei allokoita merkintätoimeksiannossa mainittua määrää, saamatta jääneitä Tarjottavia Osakkeita vastaava maksettu Merkintähinta palautetaan merkitsijälle arviolta alkaen 27.11.2023. Palautettavalle määrälle ei makseta korkoa.

Merkintöjen peruminen tietyissä tilanteissa

Merkintäoikeuden käyttämistä ei voi perua, eikä sitä voi muokata tai mitätöidä muutoin kuin alla esitetyn mukaisesti.

Jos Osakeantia koskevaa esitettä (**”Esite”**) täydennetään Esiteasetuksen mukaisesti sellaisen merkittävän uuden seikan, olennaisen virheen tai olennaisen epätarkkuuden vuoksi, joka voi vaikuttaa Tarjottavien Osakkeiden tai Väliaikaisten Osakkeiden arviointiin, on sijoittajilla, jotka ovat merkinneet Tarjottavia Osakkeita ennen täydennyksen julkaisemista, oikeus perua merkintänsä määräajassa. Määräajan kesto on vähintään kaksi työpäivää alkaen täydennyksen julkaisemisesta. Perumisoikeuden edellytyksenä on lisäksi, että sellainen yllä mainittu merkittävä uusi seikka, olennainen virhe tai olennainen epätarkkuus on käynyt ilmi tai havaittiin ennen Merkintäajan päättymistä tai perumisen kohteena olevien Tarjottavien Osakkeiden tai Väliaikaisten Osakkeiden kirjaamista merkitsijän arvo-osuustilille (sen mukaan, kumpi näistä tapahtuu ensin).

Merkintöjen perumiseen liittyvät menettelytavat julkistetaan pörssitiedotteella samanaikaisesti Esitteen mahdollisen täydennyksen kanssa. Merkinnän mahdollisen perumisen tulee koskea sijoittajan tekemää merkintää kokonaisuudessaan. Perumisesta tulee ilmoittaa kirjallisesti sille tilinhoitajalle, omaisuudenhoitajalle tai hallintarekisteröinnin hoitajalle, jossa merkintätoimeksianto on tehty.

Merkinnän perumiseen oikeuttavan ajanjakson päätyttyä perumisoikeutta ei enää ole. Mikäli merkintä perutaan, maksettu Merkintähinta palautetaan merkitsijälle arviolta kahden pankkipäivän kuluessa perumisilmoituksesta. Palautettaville varoille ei makseta korkoa. Jos Merkintäoikeuden tai Väliaikaisen Osakkeen haltija on myynyt tai muuten siirtänyt Merkintäoikeutensa tai Väliaikaiset Osakkeensa, myyntiä tai siirtoa ei voi perua.

Tietyillä alueilla asuvat osakkeenomistajat

Merkintäoikeuksien antamiseen muissa maissa kuin Suomessa asuville Yhtiön osakkeenomistajille ja Tarjottavien Osakkeiden antamiseen Merkintäoikeuksia käyttämällä henkilöille, jotka asuvat muissa maissa kuin Suomessa, voi vaikuttaa kyseisten maiden arvopaperilainsäädäntö. Tämän takia, tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta, osakkeenomistajat, joiden olemassa olevat osakkeet on rekisteröity suoraan arvo-osuustilille ja joiden rekisteröity osoite on Yhdysvalloissa, Kanadassa, Australiassa, Hong Kongissa, Etelä-Afrikassa, Singaporessa, Japanissa, Uudessa-Seelannissa tai muussa valtiossa, jossa osallistuminen Osakeantiin ei olisi sallittua (**”Rajoitetut Maat”**), eivät välttämättä saa Merkintäoikeuksia ja eivät ole oikeutettuja merkitsemään Tarjottavia Osakkeita. Yhtiön osakasluetteloon Suomessa rekisteröity kukin tällainen osakkeenomistaja voi pankin, hallintarekisterin hoitajan, omaisuudenhoitajan tai muun rahoituksen välittäjän kautta, jossa sen osakkeet ovat säilytyksessä, myydä osan tai kaikki lukuunsa hallinnoiduista Merkintäoikeuksista siinä laajuudessa kuin sopimusjärjestelyt ja soveltuvat lait sallivat, ja saada myyntituotot (vähennettynä kuluilla) tililleen.

Kaupankäynti Tarjottavilla Osakkeilla

Kaupankäynti Euroclear Finlandiin rekisteröidyillä Tarjottavilla Osakkeilla alkaa Helsingin Pörssissä arviolta 27.11.2023.

Osakkeenomistajien oikeudet

Tarjottavat Osakkeet oikeuttavat haltijansa mahdolliseen osinkoon ja muuhun varojenjakoon sekä tuottavat muut osakkeenomistajan oikeudet Finnairissa siitä alkaen, kun Tarjottavat Osakkeet on rekisteröity Kaupparekisteriin arviolta 24.11.2023 sekä merkitty Euroclear Finlandin ylläpitämään Yhtiön osakasluetteloon arviolta 27.11.2023. Kukin Tarjottava Osake oikeuttaa omistajansa yhteen ääneen Finnairin yhtiökokouksessa.

Maksut ja kulut

Tarjottavien Osakkeiden merkinnästä ei peritä maksuja, eikä Tarjottavien Osakkeiden merkinnästä peritä varainsiirtoveroa. Tilinhoitajat, omaisuudenhoitajat ja arvopaperivälittäjät, jotka toteuttavat Merkintäoikeuksia koskevia merkintätoimeksiantoja, saattavat periä näistä toimenpiteistä välityspalkkion omien hinnastojensa

mukaisesti. Tilinhoitajat ja omaisuudenhoitajat voivat periä myös hinnastonsa mukaisen maksun arvo-osuustilin ylläpitämisestä ja osakkeiden säilyttämisestä. Katso myös ”Verotus”.

Sovellettava laki ja erimielisyyksien ratkaisu

Osakeantiin sovelletaan Suomen lakia. Osakeannista mahdollisesti aiheutuvat erimielisyydet ratkaistaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa Suomessa.

Mikäli näiden ehtojen alkuperäisen suomenkielisen version ja englanninkielisen käännöksen välillä on eroavaisuuksia, suomenkielinen versio on ratkaiseva.

Muut asiat

Osakeyhtiölain (624/2006, muutoksineen) 5 luvun 21 §:ssä tarkoitettut asiakirjat ovat nähtävillä Finnairin internet-sivuilla osoitteessa www.finnair.com/osakeanti.

Finnairin hallitus päättää Tarjottavien Osakkeiden liikkeeseenlaskuun ja Osakeantiin liittyvistä muista seikoista ja käytännön toimenpiteistä. Yhtiön hallitus voi päättää olla hyväksymättä merkintöjä, mukaan lukien Merkintäoikeuksien nojalla tehtyjä merkintöjä, ja olla toteuttamatta Osakeantia, jos hallitus katsoisi, että Osakeannin toteuttaminen ei enää olisi Yhtiön edun mukaista. Katso myös ”Osakeannin järjestäminen”.

Nordea toimii liikkeeseenlasku- ja maksuasiamiehenä Osakeannissa (eli se avustaa Yhtiötä eräissä Osakeantiin liittyvissä hallinnollisissa palveluissa). Se, että Nordea toimii liikkeeseenlasku- ja maksuasiamiehenä ei itsessään tarkoita, että Nordea pitäisi merkitsijää asiakkaanaan. Osakeannin osalta merkitsijää pidetään Nordean asiakkaana ainoastaan, jos Nordea on antanut neuvoja merkitsijälle Osakeantiin liittyen tai on muutoin erikseen ottanut yhteyttä merkitsijään Osakeantiin liittyen tai jos merkitsijällä on jo olemassa oleva asiakassuhde pankin kanssa. Johtuen siitä, että Nordea ei pidä merkitsijää asiakkaanaan Osakeannin osalta, sijoituspalvelulain (747/2012, muutoksineen) sijoittajansuojasäännökset eivät sovellu Osakeantiin. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että asiakasluokittelu tai soveltuvuusarviointi eivät kumpikaan tule sovellettavaksi Osakeannissa. Vastaavasti merkitsijä on henkilökohtaisesti vastuussa sen varmistamisesta, että hänellä on tarvittava kokemus ja tiedot ymmärtääkseen Osakeantiin liittyvät riskit.

Osakeannin merkitsijät luovuttavat henkilötietoja Nordealle. Nordealle luovutettuja henkilötietoja käsitellään tietojärjestelmissä siinä määrin kuin se on tarpeellista palveluiden tarjoamiseksi ja asioiden hallinnoimiseksi Nordeassa. Henkilötietoja, jotka saadaan muulta osapuolelta kuin siltä asiakkaalta, johon käsittely liittyy, voidaan myös käsitellä. Henkilötietoja voidaan myös käsitellä Nordean kanssa yhteistyötä tekevien yhtiöiden ja organisaatioiden tietojärjestelmissä. Henkilötietojen käsittelyä koskevaa tietoa on saatavilla Nordean konttoreissa, jotka ottavat myös vastaan pyyntöjä henkilötietojen oikaisemiseksi. Nordea voi saada osoitteisiin liittyviä tietoja Euroclear Finlandissa suoritettujen automaattisten tietojenkäsittelyn kautta.

Merkitsemällä Tarjottavia Osakkeita Osakeannissa merkitsijä valtuuttaa tilinhoitajansa luovuttamaan välttämättömiä henkilötietoja, arvo-osuustilinsä numeron sekä merkintää koskevia yksityiskohtia osapuolille, jotka osallistuvat merkintätoimeksiannon tai Tarjottavien Osakkeiden allokonttiin ja selvitykseen.

OSAKEANNIN TAUSTA JA SYYT SEKÄ VAROJEN KÄYTTÖ

Osakeannin syyt

Osakeannin tavoitteena on pienentää Finnairin rahoituskustannuksia, tukea kestävään kannattavaan kasvuun tähtäävän strategian toteuttamista COVID-19-pandemian ja suljetun Venäjän ilmatilan muovaamassa uudessa toimintaympäristössä ja varmistaa Yhtiön kyky toteuttaa investointeja tulevaisuudessa. Osakeannilla Yhtiö pyrkii vahvistamaan tasettaan ja rahoitusasemaansa, jotta Yhtiö pystyisi paremmin hallitsemaan rahoitusvelkojaan, joita on kertynyt viime vuosina merkittävästi lisää ennennäkemättömien toimintaympäristön muutosten seurauksena. Osakeannin tarkoituksena on myös auttaa Yhtiötä saavuttamaan keskeiset taloudelliset tavoitteensa: 6 prosentin vertailukelpoinen liikevoittomarginaali vuoden 2025 loppuun mennessä, 1-2-kertainen nettovelka suhteessa vertailukelpoiseen käyttökatteeseen vuoden 2025 loppuun mennessä sekä Yhtiön varojenjakokyvyn palauttaminen vuodesta 2025 alkaen (vuoden 2024 tulokseen perustuen).

Tätä tarkoitusta varten osakkeenomistajien merkintäetuoikeuteen perustuvalla Osakeannilla, jossa lasketaan liikkeeseen enintään 19 012 413 069 Tarjottavaa Osaketta merkintähintaan 0,03 euroa Tarjottavalta Osakkeelta, pyritään keräämään noin 558,2 miljoonan euron nettovarot.

Yhtiön suurin osakkeenomistaja Suomen valtio on peruuttamattomasti sitoutunut merkitsemään Tarjottavia Osakkeita täysimääräisesti sille allokoitavien Merkintäoikeuksien perusteella, eli yhteensä noin 55,9 prosenttia Tarjottavista Osakkeista. Merkintäsitoumuksensa mukaisesti Suomen valtio maksaa Merkintähinnan kaikkien sille allokoitujen Tarjottavien Osakkeiden osalta kuittaamalla 318,6 miljoonaa euroa Suomen valtion Finnairille antaman pääomalainan (**”Pääomalaina”**) pääomasta Tarjottavien Osakkeiden Merkintähintaa vastaan.

Hankittavien varojen käyttö

Olettaen, että Tarjottavat Osakkeet merkitään täysimääräisesti Osakeannissa, Finnairin saamat bruttovarat ovat noin 570,4 miljoonaa euroa.⁷ Suomen valtio on sitoutunut merkitsemään Tarjottavia Osakkeita enintään 318,6 miljoonalla eurolla. Suomen valtio maksaa Merkintähinnan kuittaamalla 318,6 miljoonaa euroa Suomen valtion Yhtiölle myöntämän Pääomalainan pääomasta Tarjottavien Osakkeiden Merkintähintaa vastaan, mikä ei tuota Finnairille bruttovaroja käteisvaroina. Olettaen, että Tarjottavat Osakkeet merkitään täysimääräisesti Osakeannissa, Finnairin saamat bruttovarat käteisvaroina ovat noin 251,8 miljoonaa euroa.

Finnair odottaa maksavansa noin 12,1 miljoonaa euroa Osakeantiin liittyvinä palkkioina ja kuluina, ja saavansa Osakeannista täten noin 558,2 miljoonan euron nettovarot, joista käteisvarat olisivat noin 239,6 miljoonaa euroa.

Yhtiö käyttää nettovaroja Osakeannin yhteydessä toteutettavan kuittauksen jälkeen jäljellä olevan Pääomalainaosuuden takaisinmaksuun ja Pääomalainalle kertyneen koron maksamiseen (katso myös kohta *”Yhtiön liiketoiminta – Velat ja pääomalähteet”*) yhteensä arviolta 130,2 miljoonaa euroa (olettaen, että takaisinmaksu tapahtuisi 24.11.2023). Pääomalainaosuuden takaisinmaksun ja Pääomalainalle kertyneen koron maksamisen jälkeen Osakeannin jäljellä olevat nettovarot (arviolta 109,5 miljoonaa euroa) käytetään edelleen Finnairin taseen ja taloudellisen aseman vahvistamiseen, jotta Yhtiö pystyisi paremmin hallitsemaan jäljellä olevia rahoitusvelkojaan, tukemaan kestävään kannattavaan kasvuun tähtäävän strategiansa toteuttamista ja varmistamaan kykynsä toteuttaa investointeja tulevaisuudessa.

Pääomalainan takaisinmaksun sekä 1.9.2023 tapahtuneen 200 miljoonan euron Hybridilainan (kuten määriteltä jäljempänä) lunastamisen odotetaan luovan kestävä taseen ja vähentävän merkittävästi Yhtiön rahoituskuluja. Mikäli Pääomalainaa ei maksettaisi takaisin, Pääomalainalle kertyisi korkoa noin 52 miljoonaa euroa vuonna 2024.⁸

⁷ Osakeannin bruttovarat on laskettu kertomalla Merkintähinta Osakeannissa Tarjottavien Osakkeiden enimmäismäärällä. Tarjottavien Osakkeiden lopullinen määrä määräytyy Osakeannin ehtojen mukaisesti tehtyjen ja Yhtiön hallituksen hyväksymien merkintöjen perusteella.

⁸ Vuoden 2023 kolmannen neljänneksen lopussa Pääomalainan kertynyt korko oli 42,1 miljoonaa euroa, marginaali oli 3,5 % ja viitekorko oli 4,102 % (12 kuukauden euribor). Nykyinen viitekorko määräytyi 31.8.2023 ja mikäli Pääomalainaa ei makseta takaisin, viitekorko määräytyy uudelleen 31.8.2024. Pääomalainan marginaali nousee 5,0 prosenttiin maaliskuussa 2024 lainaehtojen mukaisesti, ja ehtojen mukaisesti marginaalia nostetaan myös vuoden 2024 jälkeen. Pääomalainan korkoa (marginaali ja viitekorko) kertyy sekä pääomalle että niille koroille, joiden maksua on lykätty. Finnair maksaa myös 3,0 prosentin käyttömaksua Pääomalainan pääomasta. Vuodelle 2024 laskettu Pääomalainan kertyvä korko on laskettu olettaen, että 31.8.2024 määräytyvä viitekorko pysyisi samalla tasolla kuin se on tällä hetkellä (4,102 %), Pääomalaina olisi koko vuoden 2024 täysin nostettu ja että Pääomalainan marginaali nousisi ehtojensa mukaisesti 5,0 prosenttiin maaliskuussa 2024.

PÄÄOMARAKENNE JA VELKAANTUNEISUUS

Seuraavassa taulukossa esitetään Yhtiön pääomarakenne ja velkaantuneisuus 30.9.2023 (i) perustuen Yhtiön tilintarkastamattomaan konsernin osavuositarkastukseen 30.9.2023 päättyneeltä yhdeksän kuukauden jaksolta; ja (ii) oikaistuna Osakeannissa saatavilla noin 570,4 miljoonan euron bruttovaroilla⁹ ja Osakeantiin liittyvillä arvioituilla 12,1 miljoonan euron kuluilla sekä Suomen valtion osakemerkinnällä, jossa Merkintähinta maksetaan kuittaamalla 318,6 miljoonaa euroa Pääomalainan pääomasta ja Osakeannin jälkeen toteutettavalla Pääomalainan 81,4 miljoonan euron ja kertyneiden korkojen 48,8 miljoonan euron takaisinmaksulla. Taulukkoa lukiessa tulee huomioida, että Osakeannin toteutumisesta ei ole täyttä varmuutta, katso ”Osakeannin ehdot – Merkintöjen hyväksyminen ja Osakeannin tuloksen julkistaminen”.

Tätä taulukkoa tulee lukea yhdessä kohdan ”Eräitä taloudellisia tietoja” sekä Esitteeseen viittaamalla sisällytettyjen Yhtiön tilintarkastetun konsernitilinpäätöksen 31.12.2022 päättyneeltä tilikaudelta sekä tilintarkastamattoman konsernin osavuositarkastuksen 30.9.2023 päättyneeltä yhdeksän kuukauden jaksolta kanssa.

	30.9.2023 Toteutunut (tilintarkastamaton)	30.9.2023 Oikaistu
(miljoonaa euroa)		
Pääomarakenne		
Lyhytaikaiset velat		
Takaamattomat/Vakuudettomat	0,0	0,0
Taatut/Vakuudelliset ⁽¹⁾	441,0	441,0
Lyhytaikaiset velat yhteensä	441,0	441,0
Pitkäaikaiset velat		
Takaamattomat/Vakuudettomat	381,1	381,1
Taatut/Vakuudelliset ⁽¹⁾	1 565,3	1 565,3
Pitkäaikaiset velat yhteensä	1 946,4	1 946,4
Velat yhteensä	2 387,4	2 387,4
Oma pääoma		
Osakepääoma	75,4	75,4
Muut sidotun oman pääoman rahastot	168,1	168,1
Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	115,3	115,3
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	765,8	1 326,5
Edellisten tilikausien voitto	-1 061,3	-1 100,3
Pääomalaina	400,0	0,0 ⁽⁵⁾
Oma pääoma yhteensä	463,3	585,0⁽⁶⁾
Velat ja oma pääoma yhteensä	2 850,7	2 972,3
Nettovelkaantuneisuus		
Rahat ja pankkisaamiset	328,1	437,6
Muut rahoitusvarat	1 018,2	1 018,2
Likviditeetti (A)⁽²⁾	1 346,3	1 455,8⁽⁷⁾
Vuokrasopimusvelat ⁽³⁾	199,3	199,3
Muut korolliset velat ⁽³⁾	241,7	241,7
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset ^{(3), (4)}	-1,3	-1,3
Lyhytaikaiset velat yhteensä (B)	439,7	439,7
Lyhytaikainen nettovelkaantuneisuus (C = B - A)	-906,6	-1 016,1
Vuokrasopimusvelat ⁽³⁾	1 038,6	1 038,6
Muut korolliset velat ⁽³⁾	907,8	907,8
Pitkäaikaiset velat yhteensä (D)	1 946,4	1 946,4
Nettovelkaantuneisuus (C + D)	1 039,7	930,3⁽⁷⁾

⁽¹⁾ Sisältää vuokrasopimusvelat.

⁽²⁾ Muut rahoitusvarat sisältävät 722,2 miljoonaa euroa rahoitusvaroja, joiden erääntymisaika on alle kolme kuukautta ja 296,0 miljoonaa euroa rahoitusvaroja, joiden erääntymisaika on yli kolme kuukautta, mutta alle 12 kuukautta. Rahojen ja pankkisaamisten tai muiden rahoitusvarojen käyttöön ei kohdistu rajoituksia.

⁽³⁾ Yhtiö esittää tunnusluvun oikaistut korolliset velat osana taloudellista raportointiaan. Oikaistut korolliset velat koostuvat pitkä- ja lyhytaikaisista vuokrasopimusveloista, pitkä- ja lyhytaikaisista muista korollisista veloista ja valuutan- ja koronvaihtosopimuksista. Oikaistut korolliset velat olivat 2 386,1 miljoonaa euroa 30.9.2023.

⁹ Osakeannin bruttovarat on laskettu kertomalla Merkintähinta Osakeannissa Tarjottavien Osakkeiden enimmäismäärällä. Tarjottavien Osakkeiden lopullinen määrä määräytyy Osakeannin ehtojen mukaisesti tehtyjen ja Yhtiön hallituksen hyväksymien merkintöjen perusteella.

⁴ 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, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

⁵ Suomen valtio on sitoutunut merkitsemään Tarjottavia Osakkeita enintään 318,6 miljoonalla eurolla. Suomen valtio maksaa Merkintähinnan kuittaamalla 318,6 miljoonaa euroa Suomen valtion Yhtiölle myöntämän Pääomalainan pääomasta Tarjottavien Osakkeiden Merkintähintaa vastaan. Merkintähinnan kuittamisen jälkeen Pääomalainan pääoma on 81,4 miljoonaa euroa. Yhtiö käyttää nettovaroja Osakeannin jälkeen jäljellä olevan Pääomalainaosuuden takaisinmaksuun 81,4 miljoonaa euroa ja Pääomalainalle kertyneen koron maksamiseen arviolta 48,8 miljoonaa euroa (olettaen, että takaisinmaksu tapahtuisi 24.11.2023). Pääomalainalle kertynyttä korkoa ei ole tällä hetkellä kirjattu kuluksi.

⁶ Yllä olevassa taulukossa sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon on kirjattu 570,4 miljoonan euron bruttovarat oikaistuna Osakeantiin liittyvillä arviolta 12,1 miljoonan euron transaktiokuluilla, joista on vähennetty verojen osuus 2,4 miljoonaa euroa, Suomen valtion osakemerkinnällä, jossa Suomen valtio maksaa Merkintähinnan kuittaamalla 318,6 miljoonaa euroa Pääomalainan pääomasta ja Osakeannin jälkeen jäljellä olevan Pääomalainan 81,4 miljoonan euron takaisinmaksulla. Edellisten tilikausien voittoa on oikaistu Pääomalainalle kertyneiden korkojen takaisinmaksulla 48,8 miljoonaa euroa, josta on vähennetty verojen osuus 9,8 miljoonaa euroa. Yhtiön oma pääoma kasvaisi Osakeannin arvioitujen nettovarojen seurauksena 121,6 miljoonaa euroa, minkä takia omavaraisuusaste kasvaisi 11,5 prosentista 14,1 prosenttiin. Katso myös ”*Eräitä taloudellisia tietoja – Eräiden vaihtoehtoisten tunnuslukujen laskentakaavat, keskeiset operatiiviset mittarit ja muut tunnusluvut*”. Annin bruttovarat on laskettu kertomalla Merkintähintaa Osakeannissa Tarjottavien Osakkeiden enimmäismäärällä. Tarjottavien Osakkeiden lopullinen määrä määräytyy Osakeannin ehtojen mukaisesti tehtyjen ja Yhtiön hallituksen hyväksymien merkintöjen perusteella.

⁷ Yllä olevassa taulukossa rahoja ja pankkisaamisia on oikaistu 570,4 miljoonan euron bruttovaroilla, joista on vähennetty Osakeantiin liittyviä arvioituja transaktiokuluja 12,1 miljoonaa euroa, Suomen valtion osakemerkinnällä, jossa Suomen valtio maksaa Merkintähinnan kuittaamalla 318,6 miljoonaa euroa Pääomalainan pääomasta ja Osakeannin jälkeen jäljellä olevan Pääomalainan 81,4 miljoonan euron takaisinmaksulla sekä Pääomalainalle kertyneiden korkojen takaisinmaksulla 48,8 miljoonaa euroa. Laskennallisen verosaamisen oikaisu 2,4 miljoonaa euroa ja 9,8 miljoonaa euroa realisoituu rahoihin ja pankkisaamisiin myöhemmin, kun verotuksessa vahvistettu tappio voidaan vähentää verotettavasta tuloista. Yhtiön kassavarat kasvaisivat Osakeannin arvioitujen nettovarojen seurauksena 109,5 miljoonaa euroa, minkä takia kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, % kasvaisi 45,7 prosentista 49,4 prosenttiin. Täten laskettuna Yhtiön nettovelkaantuneisuus laskisi Osakeannin arvioitujen nettovarojen seurauksena 109,5 miljoonaa euroa, minkä takia nettovelkaantumisaste laskisi 224,4 prosentista 159,0 prosenttiin. Katso myös ”*Eräitä taloudellisia tietoja – Eräiden vaihtoehtoisten tunnuslukujen laskentakaavat, keskeiset operatiiviset mittarit ja muut tunnusluvut*”.

Suomen valtio on sitoutunut merkitsemään Tarjottavia Osakkeita enintään 318,6 miljoonalla eurolla. Suomen valtio maksaa Merkintähinnan kuittaamalla 318,6 miljoonaa euroa Suomen valtion Yhtiölle myöntämän Pääomalainan pääomasta Tarjottavien Osakkeiden Merkintähintaa vastaan. Yhtiö käyttää nettovaroja Osakeannin jälkeen jäljellä olevan Pääomalainaosuuden takaisinmaksuun ja Pääomalainalle kertyneen koron maksamiseen yhteensä arviolta 130,2 miljoonaa euroa (olettaen, että takaisinmaksu tapahtuisi 24.11.2023).

Yhtiön pääomarakenteessa ja velkaantuneisuudessa ei ole tapahtunut muita olennaisia muutoksia 30.9.2023 jälkeen.

Yhtiön taseeseen on kirjattu varauksia yhteensä 212,4 miljoonaa euroa 30.9.2023, ja ne koostuvat pääosin lentokaluston huoltovarouksista. Taseen ulkopuoliset vuokravastuut 30.9.2023 olivat 17,1 miljoonaa euroa. Pääomalainalle kertyneet korot 30.9.2023 olivat 42,1 miljoonaa euroa ja ne olivat kuluksi kirjaamatonta korkoa. Investointisitoumukset on kuvattu osiossa ”*Yhtiön liiketoiminta – Investoinnit*”. Lisätietoa Yhtiön vastuusitoumuksista on esitetty Yhtiön tilintarkastamattoman konsernin osavuositarkastuksen 30.9.2023 päätyneeltä yhdeksän kuukauden jaksolta liitetiedossa 23.

Tämän Esitteen päivämääränä Finnairilla on TyEL-takaisinlainaa 500 miljoonaa euroa, ja sitä lyhennetään 100 miljoonaa euroa puolivuositain, kuitenkin niin, että kaksi viimeistä 100 miljoonan euron lyhennystä maksetaan kokonaisuudessaan 15.5.2025. Lisäksi Yhtiö on laskenut liikkeelle vuonna 2025 erääntyvän vakuudettoman joukkovelkakirjalainan, jonka ulkona oleva määrä on 382,5 miljoonaa euroa. Lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka on tämän Esitteen päivämääränä käyttämätön. Katso myös ”*Yhtiön liiketoiminta – Velat ja pääomalähteet*”.

Käyttöpääomalausunto

Yhtiön johdon arvion mukaan Yhtiön käyttöpääoma riittää kattamaan Yhtiön nykyiset tarpeet kahdentoista kuukauden ajaksi tämän Esitteen päivämäärästä.

OSINGOT JA OSAKKEENOMISTAJIEN VOITONJAKOPOLITIikka

Finnairin osakkeenomistajien voitonjakopolitiikan mukaisesti Finnairin tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina tai pääomanpalautuksena. Finnair ei odota maksavansa osinkoa tai pääomanpalautusta 31.12.2023 päättyvältä tilikaudelta. Finnairin tavoitteena on Yhtiön varojenjakokyvyn palauttaminen vuodesta 2025 alkaen (vuoden 2024 tulokseen perustuen). Tällaisesta varojenjaosta päättäessään Finnair pyrkii ottamaan huomioon Yhtiön kulloisenkin tuloskehityksen ja tulevaisuudennäkymät, rahoitustilanteen sekä pääoma- ja investointitarpeet. Mahdolliset tulevat varojenjaot voidaan suorittaa kahdessa vuosittaisessa erässä. Ei ole takeita siitä, että osinkoa tai pääomanpalautusta maksetaan tulevaisuudessa, eikä takeita ole myöskään minään tiettyä vuonna maksettavien osinkojen tai pääomanpalautusten määrästä.

Yhtiö ei ole maksanut osinkoa 31.12.2022 päättyneeltä tilikaudelta.

Osakeyhtiölain mukaan yhtiökokous päättää osinkojen ja muun oman vapaan pääoman jakamisesta Yhtiön hallituksen esityksen perusteella. Osinkoa voidaan maksaa ja vapaata omaa pääomaa muutoin jakaa yhtiökokouksen vahvistettua Yhtiön tilinpäätöksen. Mikäli osinkoa tai vapaata omaa pääomaa jaetaan, kaikki Yhtiön Osakkeet oikeuttavat samaan osinkoon tai muuhun varojenjakoon. Tiettyltä vuodelta maksetut osingot tai vapaan oman pääoman jakaminen eivät anna viitteitä osingonmaksusta tai vapaan oman pääoman jakamisesta seuraavina vuosina. Varojenjakoon liittyviä rajoituksia kuvataan kohdassa *”Osakkeet ja osakepääoma – Osakkeenomistajien oikeudet – Osingot ja muun vapaan pääoman jakaminen”*.

YHTIÖN LIIKETOIMINTA

Yleistä

Finnair on Suomen lippulaivalentoyhtiö ja myös Suomen suurin lentoyhtiö¹⁰. Finnairin reittiverkosto yhdistää Euroopan, Pohjois-Amerikan, Aasian ja Lähi-idän sen liikenteen solmukohtana toimivan Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Finnair on erikoistunut Euroopan, Pohjois-Amerikan, Aasian ja Lähi-idän väliseen matkustaja- ja rahtiliikenteeseen, ja se tarjoaa matkapalveluja Aurinkomatkat-Suntours-tuotemerkin alla. Finnair tarjoaa suoria lentoja noin 40 maahan ja yli 100 kohteeseen. Vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana Finnairilla oli 85 kohdetta Euroopassa, 6 kohdetta Pohjois-Amerikassa, 11 kohdetta Aasiassa ja 6 kohdetta Lähi-idässä¹¹.

Vuoden 2020 alkupuolelta lähtien COVID-19-pandemia ja helmikuusta 2022 lähtien Venäjän ilmatilan sulkua ovat vaikuttaneet merkittävästi Finnairin liiketoimintaan, liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan. COVID-19-pandemian vaikutukset Finnairin liiketoimintaan alkoivat lieventyä vuonna 2022 COVID-19-pandemian ja siihen liittyvien rajoitustoimenpiteiden hellittäessä. Venäjän ilmatilan sulun odotetaan kuitenkin vaikuttavan Yhtiön Aasiaan suuntautuihin lentoihin tulevaisuudessakin. COVID-19-pandemian seurauksena Finnairin liikevaihto oli 829 miljoonaa euroa vuonna 2020 ja 838 miljoonaa euroa vuonna 2021. Vuonna 2022 Finnairin liikevaihto kasvoi kuitenkin 2 357 miljoonaa euroon, ja kahdentoista kuukauden jaksolla 1.10.2022–30.9.2023 Finnairin liikevaihto oli 2 948,6 miljoonaa euroa (kahdentoista kuukauden jaksolla 1.10.2021–30.9.2022 Finnairin liikevaihto oli 2 082,8 miljoonaa euroa). Vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana Finnair lensi keskimäärin 76,1 prosentin kapasiteetilla (27 107), konevuokraukset (wet lease) pois lukien, vuoden 2019 vastaavaan jaksoon verrattuna (35 601), tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna¹².

Finnair uudisti syyskuussa 2022 vuosien 2020–2025 strategiansa COVID-19-pandemian sekä Venäjän ilmatilan sulun vaikutusten vuoksi. Uutta strategiaa päivitettiin edelleen vuoden 2023 toisella neljänneksellä, koska Yhtiö oli jo onnistunut toteuttamaan monia strategiakaudelle asetetuista keskeisistä toimista. Päivitetty strategia keskittyy edelleen Finnairin kannattavuuden ylläpitämiseen ja kilpailukykyyn säilyttämiseen suljetusta Venäjän ilmatilasta riippumatta. Strategiansa menestyksekkään toteuttamisen seurauksena Finnair on pystynyt asettamaan korkeamman strategisen kannattavuustavoitteen, joka on 6 prosentin vertailukelpoinen liikevoittomarginaali vuoden 2025 loppuun mennessä (aiemmin 5 prosenttia vuoden 2024 puolivälistä alkaen). Päivitetty strategia perustuu seuraaviin teemoihin: asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus, tasapainoinen kasvu optimoidulla laivastolla, jatkuva kustannustehokkuus kilpailukykyyn varmistamiseksi, yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista, kestävä tase ja sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla. Yhtiön johto uskoo, että Finnair on osoittanut kykynsä sopeuttaa toimintojaan menestyksekkäästi haastavassa toimintaympäristössä samalla, kun se on palauttanut kannattavuutensa, mikä antaa Finnairille hyvän mahdollisuuden hyödyntää lentoliikennealan nykyistä myönteistä kehitystä.

Finnair kuuluu oneworld™-allianssiin ja tekee lisäksi tiivistä yhteistyötä muutamien oneworld™-lentoyhtiökumppaniensa kanssa osallistumalla Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivaan Siberian Joint Business (SJB) -yhteishankkeeseen sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivaan Atlantic Joint Business (AJB) -yhteishankkeeseen. Jäsenyys oneworld™-allianssissa laajentaa Finnairin maailmanlaajuisen verkoston yli 900 kohteeseen yli 170 maassa. Lisäksi Finnair on solminut oneworld™-kumppaninsa Qantasin kanssa sopimuksen lentokoneiden vuokrauksista. Sopimuksen mukaan Finnair vuokraa kaksi A330-konetta miehistöineen (wet lease) kahdeksi vuodeksi lokakuusta 2023 ja alkuvuodesta 2024 alkaen, ja sen jälkeen kaksi A330-konetta ilman miehistöä (dry lease) Qantasille kahdeksi ja puoleksi vuodeksi loppuvuodesta 2025 alkaen. Vuoden 2022 viimeisellä neljänneksellä Finnair aloitti myös pitkäaikaisen strategisen yhteistyön toisen oneworld™-kumppanin Qatar Airwaysin kanssa lennoilla Kööpenhaminasta, Tukholmasta ja Helsingistä Dohaan. Yhtiöt jakavat näiden reittien rahti- ja matkustajakapasiteetin, ja yhteistyötä tukee laaja codeshare-sopimus. Oneworld™-kumppanin British Airwaysin kanssa Finnair on sopinut vuokraavansa neljä A320-lentokonetta miehistöineen (wet lease) British Airwaysin Euroopan-liikenteeseen. Oneworld™-

¹⁰ Liikevaihdolla ja matkustajamäärällä mitattuna.

¹¹ Tokio-Hanedan ja Tokio-Naritan lentoasemat sekä lennot Dohan ja Pohjoismaiden pääkaupunkien välillä katsotaan erillisiksi kohteiksi.

¹² Raportoidut, etäisyyteen perustuvat liikenneluvut perustuvat isoympyräetäisyyteen (great circle distance), jolla tarkoitetaan pallon pinnalla olevien kahden pisteen välistä lyhyintä mahdollista etäisyyttä mitattuna pallon pintaa pitkin. Näin ollen raportoiduissa etäisyyteen perustuvissa liikenneluvuissa ei ole huomioitu Venäjän suljetusta ilmatilasta aiheutuneita pidempiä Aasian-lentoreittejä. Tämän seurauksena ne eivät ole täysin vertailukelpoisia ennen Venäjän ilmatilan sulkua raportoitujen lukujen kanssa. Pidemmällä lentoreiteillä oikaistu kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna olisi vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana ollut noin 15 prosenttia suurempi, jos raportoidut tarjotut henkilökilometrit olisi oikaistu.

kumppanuuksien lisäksi Finnair ja oneworld™-allianssiin kuulumaton Juneyao Air aloittivat vuonna 2021 yhteishankkeen Helsingin ja Shanghain välisellä reitillä. Tämä yhteishanke rajoittuu Helsingin ja Shanghain välisiin lentoihin ja on suunniteltu toimimaan myös syöttöliikenteenä Finnairin kohteisiin Euroopassa sekä useisiin kohteisiin Kiinassa. Yhteishankkeet edellyttävät määrättyillä reiteillä jossain määrin hintojen, kapasiteetin ja aikataulujen yhteensovittamista sovellettavan kilpailulainsäädännön mukaisesti. Finnairin johdon näkemyksen mukaan jäsenyys oneworld™-allianssissa, yhteishankkeet ja muut yhteistyökumppanit vahvistavat Finnairin kilpailukykyä ja vähentävät kansainväliseen kasvuun liittyviä riskejä. Asiakkaille ne tarjoavat entistä laajemman kohdevalikoiman sekä joustavampia reitti- ja hintavaihtoehtoja. Lentoyhtiöille yhteishankkeet ovat keino saavuttaa tyypillisesti konsolidaatioon liitettyjä hyötyjä erittäin kilpaillulla toimialalla ilman osapuolten välisiä varsinaisia sulautumisia, yritysostoja tai osakepääoman siirtoja.

Finnairin liikevaihto oli 2 261,3 miljoonaa euroa 30.9.2023 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja 1 669,3 miljoonaa euroa 30.9.2022 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla.

Keskeiset vahvuudet

Suomen lippulaivalentoyhtiö, jonka kotikenttään Helsinki-Vantaalle on investoitu paljon

Finnair on Suomen lippulaivalentoyhtiö, joka tarjoaa laajan valikoiman kotimaan, Euroopan, Pohjois-Amerikan, Aasian ja Lähi-idän lentoyhteyksiä. Laajan verkostonsa ansiosta Finnair tarjoaa tärkeitä yhteyksiä Suomen sisällä sekä kansainvälisiä yhteyksiä sekä kotimaisille että kansainvälisille matkustajille keskittyen erinomaiseen asiakastarjoamaan ja palveluun. Finnairin kotikenttä on palkittu Helsinki-Vantaan lentoasema, jossa Yhtiö on johtava toimija operoiden kapasiteetilla mitattuna 78 prosenttia kaikista lentoaseman lennoista.¹³ Suomen valtion omistama Finavia Oyj on hiljattain tehnyt mittavia uudistuksia Helsinki-Vantaan lentoaseman modernisoimiseksi ja kapasiteetin laajentamiseksi, minkä ansiosta lentoaseman maksimikapasiteetti on nyt jopa 30 miljoonaa matkustajaa vuodessa¹⁴. Tämä luo pohjan Finnairin pitkän aikavälin kasvupotentiaalille. Helsinki-Vantaan lentoasema tarjoaa nykyaikaisen matkustuskokemuksen, ja sen keskimääräinen lähtötäsmällisyys oli 79 prosenttia, kun Euroopan keskiarvo oli 64 prosenttia tammikuun 2023 ja syyskuun 2023 välisenä aikana.¹⁵ Lisäksi Finnairin kolme omaa loungea palvelevat Finnairin businessluokan matkustajia ja 4,5 miljoonaa Finnairin kanta-asiakasohjelman jäsentä tarjoten ensiluokkaisen asiakaskokemuksen.

Maailmanlaajuinen verkosto ja optimoitu laivasto palvelevat kasvavia markkinoita

COVID-19-pandemian ja Venäjän ilmatilan sulun jälkeen Finnair suuntasi verkostoaan uudelleen lisäämällä tarjontaansa Pohjois-Amerikassa ja Lähi-idässä (yhdessä 20,4 prosenttia tarjotuista henkilökilometreistä (ASK) vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana verrattuna 10,0 prosenttiin vuoden 2019 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana) ja tasapainottamalla Aasian kohteiden painoarvoa (34,7 prosenttia tarjotuista henkilökilometreistä (ASK) vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana verrattuna 49,3 prosenttiin vuoden 2019 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana).¹⁶ Finnair hyötyy nyt tasapainoisesta ja monipuolisesta maailmanlaajuisesta verkostosta Euroopassa, Pohjois-Amerikassa, Aasiassa ja Lähi-idässä mikä on vaikuttanut myönteisesti Finnairin kannattavuuteen vuonna 2022 ja vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana. Finnair täydentää yli sadan kohteen verkostoaan vakiintuneilla alliansseilla, yhteishankkeilla ja kumppanuuksilla, jotka tuovat Finnairille pääsyn laajaan maailmanlaajuiseen asiakaskuntaan ja maailmanlaajuiseen tuote- ja palvelutarjoamaan, joka kattaa yli 900 kohdetta yli 170 maassa. Finnairin laivastolla on hyvät edellytykset palvella Finnairin reittiverkoston tarpeita tulevaisuudessa, sillä laivaston keski-ikä on 13,0 vuotta (mukaan lukien Nordic Regional Airlines Oy:n ("Norra") operoima laivasto). Finnairin moderniin ja polttoainetehokkaaseen laajarunkolaivastoon kuuluu 25 lentokonetta ja kapearunkolaivastoon 30 lentokonetta, joista 50 prosenttia on

¹³ Lähde: Cirium Diio Mi -tietokanta. Perustuu vuoden 2022 tarjottuihin henkilökilometreihin (ASK) koskien lentoyhtiöiden välilaskuttomia matkustajalentoja kyseiseltä lentoasemalta.

¹⁴ Lähde: Finavia. Finavian investointi: Helsinki-Vantaan kehitysohjelma 2013–2023. Vuoden 2023 ensimmäisen yhdeksän kuukauden aikana Helsinki-Vantaan matkustajamäärä oli yhteensä 11,6 miljoonaa.

¹⁵ Lähde: Eurocontrol Aviation Intelligence Unit (AIU), Performance Review Unit (PRU), Daily Punctuality - Airports. Euroopan keskiarvo sisältää 30 suurta eurooppalaista lentoasemaa.

¹⁶ Pohjois-Amerikan osuus tarjotuista henkilökilometreistä (ASK) oli 12,0 prosenttia vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana ja 9 prosenttia vuoden 2019 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana, kun taas Lähi-idän osuus oli 8,4 prosenttia vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana ja 1 prosenttia vuoden 2019 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana. Euroopan osuus oli 41,2 prosenttia vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana ja 37 prosenttia vuoden 2019 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana, ja kotimaan osuus oli 3,7 prosenttia vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana ja 4 prosenttia vuoden 2019 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana.

suurikapasiteettisia A321-koneita¹⁷. Lisäksi Finnairilla on 24 alueelliseen käyttöön suunniteltua lentokonetta, joita operoi Norra.

Lentomatkustajaliikenteen arvioidaan palaavan pitkän aikavälin kasvun uralle. Lentomatkustajien määrän sekä maailmanlaajuisesti että Euroopassa ennustetaan ylittävän vuoden 2019 tason vuonna 2024. Samaan aikaan kysynnän kasvun Euroopassa odotetaan kuitenkin pysyvän kapasiteetin kasvua suurempana. Pitkällä aikavälillä lentomatkustajien määrän odotetaan kaksinkertaistuvan maailmanlaajuisesti vuoteen 2040 mennessä (verrattuna vuoteen 2019), kasvaen 3,4 prosentin keskimääräisellä vuotuisella kasvuvauhdilla (CAGR).¹⁸ Finnairin johto uskoo, että Finnairin laivasto, palkittuine laajarunkokoneiden matkustamoinen, sekä operatiiviset toimenpiteet, kuten verkoston optimointi ja konevuokraukset (wet leasing), tarjoavat Finnairille joustavuutta kapasiteetin lisäämiseen ilman merkittäviä lisäkustannuksia. Tämä tukee Finnairin kasvustrategiaa kasvaa markkinan mukana.

Strategisilla toimenpiteillä vahvaa suorituskykyä

COVID-19-pandemian ja Venäjän suljetun ilmatilan vaikutusten vuoksi Finnair uudisti vuosien 2020–2025 strategiansa vuoden 2022 kolmannella neljänneksellä. Vuoden 2023 toisella neljänneksellä Finnair päivitti strategiaansa edelleen (katso kohta ”– *Strategia*”), koska Yhtiö oli jo onnistunut toteuttamaan monia strategiakaudelle asetetuista keskeisistä toimista, kuten laivaston optimointi nykyverkkoon, maantieteellisesti tasapainoisempi verkosto sekä uusien kumppanuuksien hyödyntäminen. Päivitetty strategia keskittyy edelleen Finnairin kannattavuuden ylläpitämiseen ja kilpailukyvyyn säilyttämiseen suljetusta Venäjän ilmatilasta riippumatta. Finnairin toteuttamien operatiivisten aloitteiden sekä markkinaympäristön parantumisen yhteisvaikutuksen seurauksena Finnairin yksikkötuotot vahvistuivat merkittävästi vuonna 2022 ja vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana. Keskeisiä operatiivisia aloitteita ovat suoriin jakelukanaviin tehdyt investoinnit, jakelun nykyaikaistaminen ja kumppanuuksien hyödyntäminen kustannusten hallitsemiseksi sekä lisämyynnin vahvistamiseksi. Samanaikaisesti Finnair on toteuttanut kustannustehokkuutta parantavia toimenpiteitä laivastokustannusten hallitsemiseksi lyhentämällä koneiden kääntöaikoja ja optimoimalla lyhyen matkan lentojen aikatauluja lentokoneiden käyttöasteen tehostamiseksi sekä tarkistamalla tiettyjen toimittajien ehtoja ja yksinkertaistamalla tukitoimintoja. Lisäksi Finnair on jo saavuttanut 200 miljoonan euron rakenteelliset kustannussäästöt, jotka otettiin käyttöön COVID-19-pandemian aikana.

Vastuullisuusstrategia on keskeinen osa Yhtiön koko strategiaa, brändiä, liiketoimintoja ja toiminnan kehittämistä. Finnairin pitkän aikavälin vastuullisuustavoite on olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä. Lisäksi Finnair on sitoutunut tekemään yhteistyötä Science Based Targets -aloitteen (SBTi) kanssa saattaakseen hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet YK:n Pariisin ilmastopimuksen mukaisiksi. Finnair valmistautuu toimittamaan lyhyen aikavälin CO₂-intensiteetin vähennystavoitteet SBTi:n validoitavaksi vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä. Esimerkkinä jo saavutetuista kestävyystavoitteista voidaan mainita, että vuonna 2022 Finnair onnistui puolittamaan muovijätteen määrän vuoden 2018 lukuihin verrattuna. Finnair edistää kestävyystavoitteita ja kestävämpää ilmailua muun muassa modernisoimalla laivastoaan, lisäämällä uusiutuvan lentopolttoaineen käyttöä ja parantamalla operatiivista tehokkuuttaan (katso myös ”– *Strategia – Yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista*”).

Finnairin keskittyminen asiakaslähtöiseen laadukkuuteen on näkynyt keskeisimmissä operatiivisissa mittareissa, sillä Finnair on liikennöinyt 99,9 prosentin toteutumisasteella verrattuna alan 98,3 prosentin keskiarvoon ja pitänyt yllä korkeaa 82,9 prosentin saapumistämällisyyttä verrattuna alan 68,9 prosentin keskiarvoon vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana.¹⁹ Lisäksi Finnair on pystynyt jatkuvasti ylläpitämään korkeaa nettosuositeluindeksiä (NPS) vuoden 2019 ja vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden välillä, mikä on osoitus Finnairin kyvystä tarjota laadukasta asiakaskokemusta.

Houkuttelevat taloudelliset näkymät ja tavoitteena jatkaa kassavirtaa tuottavaa kannattavaa kasvua

Finnairin asema Suomen lippulaivalentoyhtiönä, jonka kotikenttään Helsinki-Vantaalle on investoitu paljon, sekä Finnairin maailmanlaajuinen verkosto, optimoitu laivasto ja Finnairin strategisten aloitteiden menestyksekkäs toteuttaminen osoittavat, että Yhtiö pystyy hyödyntämään potentiaalinsa saavuttaakseen kannattavaa ja kassavirtaa

¹⁷ 30.9.2023 Finnairin laajarunkolaivastossa oli 17 Airbus A350:ttä ja 8 Airbus A330:ttä.

¹⁸ Lähde: International Air Transport Association, Global Outlook for Air Transport – Highly Resilient, Less Robust, June 2023.

¹⁹ Lähde: OAG Aviation Worldwide Limited, Monthly OTP Data. Toimialan keskiarvoon kuuluvat Aegean, Air France, British Airways, easyJet, KLM, Lufthansa, Norwegian Air Shuttle, Ryanair, SAS ja Wizz Air.

tuottavaa kasvua. Yhtiö saavutti 7,1 prosentin vertailukelpoisen liikevoittomarginaalin²⁰ vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana (5,7 prosenttia vuoden 2019 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana) ja 478,1 miljoonan euron liiketoiminnan nettorahavirran vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana (444,4 miljoonaa euroa vuoden 2019 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana). Strategiansa menestyksekkään toteuttamisen seurauksena Finnair on pystynyt asettamaan korkeamman vertailukelpoisen liikevoittomarginaalitavoitteen, joka on 6 prosenttia vuoden 2025 loppuun mennessä (aiemmin 5 prosenttia vuoden 2024 puolivälistä alkaen). Lisäksi Finnairin johto uskoo, että Yhtiö pystyy jatkamaan kasvuaan, ja on siksi nyt asettanut vuoden 2023 toisella neljänneksellä päivitetyn strategian yhteydessä julkistettuja pitkän aikavälin tavoitteita täydentäviä tavoitteita (katso kohta ”– Pitkän aikavälin tavoitteet”). Finnairin tavoitteena on muun muassa, että korollisen nettovelan ja vertailukelpoisen käyttökäteen suhde on 1–2-kertainen vuoden 2025 loppuun mennessä, mikä korostaa Finnairin keskittymistä pääomatehokkaaseen liiketoimintaan tukien kassavirtaa ja hyvää pääoman tuottoa (katso ”– Pitkän aikavälin tavoitteet” jäljempänä).

Strategia

COVID-19-pandemia ja COVID-19-pandemiaan liittyvät paikallisten ja kansallisten viranomaisten toteuttamat toimenpiteet vaikuttivat merkittävästi Finnairin toimintaan COVID-19-pandemian alkamisesta lähtien vuonna 2020. COVID-19-pandemian vaikutukset Finnairin liiketoimintaan alkoivat lieventyä vuonna 2022 COVID-19-pandemian laantuessa, kun rajoitustoimenpiteet vähenivät. Vuoden 2023 ensimmäisellä neljänneksellä COVID-19-pandemian vaikutukset Finnairin toimintaan olivat jo merkittävästi vähentyneet ja kaikki Finnairin keskeiset markkinat olivat avoinna matkustamiselle. Vuoden 2023 toisesta neljänneksestä lähtien vaikutuksia ei enää juuri ollut, vaikka matkustusmäärät Kiinaan, joka avautui matkustukselle vuoden 2023 alussa, ovat edelleen matalalla tasolla.

Toisaalta Ukrainan sota ja sitä seurannut Venäjän ilmatilan sulkua helmikuussa 2022 tuottivat Finnairille uuden haasteen. Venäjän ilmatilan sulkua pidensi huomattavasti Finnairin lentoaikoja Helsinki-Vantaalta Aasian suurkaupunkeihin, mikä merkitsi perustavanlaatuisia muutoksia Finnairin toimintaympäristöön sekä Finnairin Aasian-liikenteen kokonaisuuden uudelleenarviointia, Finnairin toiminnan sopeuttamista ja uuden strategian käyttöönottoa. Finnair on kuitenkin jatkanut liikennöintiä useimpiin Aasian kohteisiinsa keskittyen pidemmistä reiteistä huolimatta kannattavina pitämiinsä reitteihin. Aasian kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna oli 53,5 prosenttia (9 393) vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana verrattuna vuoden 2019 ensimmäisten yhdeksän kuukauden kapasiteettiin (17 561).²¹ Pidemmät reitit ovat kasvattaneet yksikkökustannuksia merkittävästi, mutta Aasian-liikenteen markkinahinnat ovat pysyneet hyvällä tasolla vahvan kysynnän sekä globaalista työvoimapulasta ja pidempien lentojen operatiivisista haasteista johtuneen rajallisen kapasiteetin takia.

COVID-19-pandemian ja Venäjän ilmatilan sulun vaikutusten vuoksi Finnair uudisti vuosien 2020–2025 strategiansa syyskuussa 2022. Finnair päivitti strategiaansa edelleen vuoden 2023 toisella neljänneksellä, koska Yhtiö oli jo onnistunut toteuttamaan monia strategiakaudeksi asetetuista keskeisistä toimista. Päivitetty strategia keskittyy edelleen Finnairin kannattavuuden ylläpitämiseen ja kilpailukykyyn säilyttämiseen suljetusta Venäjän ilmatilan riippumatta. Finnair asetti korkeamman strategisen kannattavuustavoitteen, joka on 6 prosentin vertailukelpoinen liikevoittomarginaali vuoden 2025 loppuun mennessä (aiemmin 5 prosenttia vuoden 2024 puolivälistä alkaen).

Finnair uskoo, että seuraavat ovat keskeisiä toimia 6 prosentin vertailukelpoisen liikevoittomarginaalin saavuttamiseksi:

- Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus
- Tasapainoinen kasvu optimoidulla laivastolla
- Jatkuva kustannustehokkuus kilpailukykyyn varmistamiseksi

²⁰ Vertailukelpoinen liikevoittomarginaali on sama kuin vertailukelpoinen liikevoittomarginaali, %.

²¹ Raportoidut, etäisyyden perustuvat liikenneluvut perustuvat isoympyräetäisyyteen (great circle distance), jolla tarkoitetaan pallon pinnalla olevien kahden pisteen välistä lyhyintä mahdollista etäisyyttä mitattuna pallon pintaa pitkin. Näin ollen raportoiduissa etäisyyden perustuvissa liikenneluvuissa ei ole huomioitu Venäjän suljetusta ilmatilasta aiheutuneita pidempiä Aasian-lentoreittejä. Tämän seurauksena ne eivät ole täysin vertailukelpoisia ennen Venäjän ilmatilan sulkua raportoitujen lukujen kanssa. Pidemmällä lentoreiteillä oikaistu kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna olisi vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana ollut noin 15 prosenttia suurempi, jos raportoidut tarjotut henkilökilometrit olisi oikaistu.

- Yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista
- Kestävä tase
- Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla

Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus

Finnair on kasvattanut merkittävästi suoran jakelun osuutta (kolmanneksesta noin kahteen kolmasosaan verrattuna pandemiaa edeltävään tasoon), parantanut digitaalista myyntikyvykkyytään sekä kehittänyt tuottojen optimointia ja kumppaneiden hyödyntämistä. Finnair keskittyy nyt asiakaslähtöiseen ja dataa hyödyntävään myyntiin, sekä asiakassuhteiden ja asiakassitoutuneisuuden vahvistamiseen kaikissa asiakassegmenteissä. Turvallisuus ja lentojen täsmällisyys ovat edelleen Finnairin operatiivisen laadukkuuden keskiössä. Finnair panostaa myös analytiikan ja datan hyödyntämiseen sujuvan ja personoidun matkustuskokemuksen tarjoamiseksi. Digitaalisen asioinnin rooli on jo nyt keskeinen osa Finnairin tarjontaa ja sen merkityksen odotetaan kasvavan edelleen.

Finnairin strategiassa korostuu myös yhteishankkeiden hyödyntäminen (lentoyhtiökumppanuuksien yhteishankkeet Atlantic Joint Business ja Siberian Joint Business sekä yhteishanke Juneyao Airin kanssa). Tässä korostuvat oneworld™-kumppanit, kuten American Airlines ja Alaska Airlines Pohjois-Amerikassa, Qatar Airways Lähi-idässä, Japan Airlines Japanin-reiteillä ja Qantas uusilla Australian ja Aasian yhdistävillä reiteillä. Finnairin kumppanuudet tarjoavat Finnairin asiakkaiden käyttöön laajan globaalin verkoston ja toisaalta vahvistavat merkittävästi Yhtiön jakeluvoimaa.

Finnairin johto uskoo, että tuotteen ja palvelun laatu ovat Finnairille edelleen erottautumistekijä, ja laadukas, täsmällinen operatiivinen toiminta on tässä tärkeässä roolissa. Finnairin kaukoliikenteessä painottuu laadukas, erottuva matkustuskokemus, kun taas Euroopan sisäisessä liikenteessä keskeisiä ovat sujuvuus, yksinkertaisuus ja tehokkuus. Osana asiakaslähtöistä mallia Finnair tarjoaa asiakkaille entistä enemmän valinnaisuutta ja yksilöllisempiä palveluja. Vuoden 2023 ensimmäisellä puoliskolla Finnair otti käyttöön uuden Superlight-lipun, joka korvaa Economy Light -lipun Finnairin Euroopan sisäisillä matkoilla. Yhtiö teki myös muutoksia matkatavarakiintiöihin samalla tehostaen käsimatkatavarasääntöjen valvontaa. Nämä muutokset tukevat Finnairin strategiaa sujuvoittamalla lentotoimintaa, parantamalla lentojen täsmällisyyttä ja kasvattamalla lisäpalveluvalikoimaa. Finnair jatkaa myös 200 miljoonan euron investointiaan kaukoliikennematkustamoidensa uudistamiseen, ja Finnairin tavoitteena on uusia kaikki laajarunkokoneiden matkustamot vuoden 2024 loppuun mennessä asiakaskokemuksen parantamiseksi.

Tasapainoinen kasvu optimoidulla laivastolla

Venäjän ilmatilan sulun vuoksi Finnair menetti merkittävän maantieteellisen etunsa määrittelemättömäksi ajaksi, sillä Venäjän ilmatilan kiertäminen pidentää lentoreittejä Finnairin kotikentän ja Japanissa, Etelä-Koreassa sekä Kiinassa sijaitsevien keskeisten suurkaupunkien välillä 15–40 prosenttia kohteesta riippuen. Näin ollen aiemman strategian perustana ollut Aasian ja Euroopan välinen Helsingin kautta kulkeva vaihtoliikenne on pienemmässä roolissa uudessa strategiassa. Uuden strategian myötä Finnair painottaa enemmän maantieteellisesti tasapainoista verkostoa Euroopassa, Pohjois-Amerikassa ja Aasiassa, mukaan lukien Lähi-idän kasvanut painoarvo. Pidentyneistä reiteistä huolimatta Finnair jatkaa kuitenkin Aasian keskeisten markkinoiden palvelemista keskittyen kannattavimpiin reitteihin. Uuden strategian myötä Finnair on pyrkinyt optimoimaan Euroopan verkostoaan sekä liikenteen rakennetta tehokkuuden lisäämiseksi muun muassa muuttamalla lentoaikatauluja kapasiteetin käytön optimoimiseksi.

Venäjän ilmatilan sulun jälkeen Finnair on muun muassa vuokrannut koneita miehistöineen (wet lease) lentoyhtiökumppaneilleen sekä tehnyt strategista yhteistyötä oneworld™-kumppaninsa Qatar Airwaysin kanssa hyödyntääkseen ylikapasiteettinsa. Näillä toimilla Finnairin laivaston optimointi lentokoneiden määrän ja tyypin osalta katsotaan saaduksi päätökseen nykyisellä, vuoteen 2025 ulottuvalla strategiakaudella. Koneiden nopeammat käännot lentoasemilla, koneiden käyttöasteen tehostaminen ja ulosvuokrauksesta palautuvat lentokoneet mahdollistavat Finnairille kasvun markkinan mukana ja kapasiteetin lisäämisen kilpailukykyisellä kustannustasolla huolimatta lentokonemarkkinoilla vallitsevista kapasiteettirajoitteista.

Jatkuva kustannustehokkuus kilpailukyyn varmistamiseksi

Kannattavan toiminnan jatkaminen erityisesti Venäjän ilmatilan sulun jälkeen edellyttää kustannustason jatkuvaa tarkkailua. Yhtiö on tällä hetkellä siirtymässä ohjelmamuotoisesta kustannusten alentamisesta kohti jatkuvaa

kustannustehokkuuden parantamista varmistaakseen kilpailukykyä ja mahdollisuuden investoida asiakaskokemukseen myös tulevaisuudessa. Finnair on edistänyt olemassa olevia säästöhankeita ja työstänyt myös uusia hankkeita, jotka muun muassa hyödyntävät tekoälyn tuomia mahdollisuuksia.

Kestävä tase

Kestävän taseen rakentamisessa Finnair pitää keskeisenä saavutetun toiminnan kannattavuuden ylläpitämistä. Tämä vahvistaa omaa pääomaa ja parantaa kassavirtaa, mikä mahdollistaa velkojen takaisinmaksun ja sitä kautta kestävän taseen vaiheittaisen rakentamisen. Tämä strategiateema on myös sisäänrakennettu Finnairin muihin strategiateemoihin.

Vuonna 2023 Finnair on toteuttanut merkittäviä toimenpiteitä taseensa parantamiseksi. Yhtiön taloudellisten näkömien parantumisen ansiosta Finnair pystyi vuoden 2023 toisella neljänneksellä kirjaamaan uudelleen 99 miljoonaa euroa laskennallisia verosaamisia, jotka liittyivät vuosien 2020 ja 2021 verotuksellisiin tappioihin ja olivat alaskirjattu vuoden 2022 toisella neljänneksellä. Lisäksi 1.9.2023 Finnair käytti oikeuttaan lunastaa Hybridilainan lainaosuudet täysimääräisesti (yhteensä kertyneine korkoineen 220,4 miljoonaa euroa). Yhtiö käyttää nettovarjoja Osakeannin jälkeen jäljellä olevan Pääomalainaosuuden takaisinmaksuun ja Pääomalainalle kertyneen koron maksamiseen (yhteensä arviolta 130,2 miljoonaa euroa olettaen, että takaisinmaksu tapahtuisi 24.11.2023). Pääomalainan takaisinmaksun sekä Hybridilainan lunastamisen odotetaan luovan kestävän taseen ja vähentävän merkittävästi Yhtiön rahoituskuluja.

Yksi alan johtavista vastuullisuustoimijoista

Finnairin sitoutuminen vastuullisuuteen heijastuu sen strategiassa, päämäärissä sekä arvoissa, jotka ovat välittäminen, yksinkertaistaminen, rohkeus ja yhdessä työskenteleminen. Finnair on sitoutunut kehittämään toimintaansa jatkuvasti ja systemaattisesti kaikilla kestävän kehityksen osa-alueilla. Yhtiö haluaa olla yksi lentoliikenteen johtavista vastuullisuustoimijoista. Tämän saavuttamiseksi Finnairin on tehtävä näkyviä ja tehokkaita toimia sosiaalisen vastuun ja ympäristövastuun edistämiseksi sekä tiivistä yhteistyötä kumppaneidensa ja koko toimitusketjunsa kanssa. Vastuullisuus on olennainen osa kaikkea Finnairin toimintaa, ja kestävän kehityksen strategiassaan Yhtiö keskittyy olemassaolonsa tarkoitukseen ja ympäristöön.

Yhtiön pitkän aikavälin vastuullisuustavoite on olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä. Finnairin kestävän kehityksen työn keskeisiä toimenpiteitä ovat Finnairin laivaston modernisointi niin laivastoa uudistamalla kuin nykyisen laivaston ominaisuuksia parantamalla, uusiutuvan lentopolttoaineen käytön lisääminen ja operatiivisen tehokkuuden parantaminen.

Finnair sitoutui vuonna 2022 tekemään yhteistyötä Science Based Targets -aloitteen (SBTi) kanssa saattaakseen päästötavoitteidensa Pariisin ilmastopöytäkirjan mukaisiksi. SBTi edellyttää, että lentoyhtiöt irtautuvat hiilestä omalla toiminnallaan, joten se ei huomioi toimialan ulkopuolisia päästöhyvityksiä tai muita markkinapohjaisia mekanismeja, kuten päästökauppajärjestelmää. SBTi:n vaatimusten mukaisesti Finnair keskittyy vähentämään lentokoneidensa suoria päästöjä. Tämä edellyttää merkittäviä toimenpiteitä Finnairin lentokoneiden modernisoimiseksi, toiminnan tehostamiseksi ja uusiutuvan lentopolttoaineen käytön lisäämiseksi. SBTi määrittää hiilidioksidipäästötavoitteen, jonka viitekehityksen mukaisesti Finnair on sitoutunut 40 prosentin vähennykseen vuoteen 2023 verrattuna päästöintensiteetissä vuoteen 2033 mennessä. Toimenpiteiden tarkka aikataulu ja laajuus tarkentuvat loppuvuoden 2023 aikana, kun Finnair valmistautuu toimittamaan lyhyen aikavälin CO₂-intensiteetin vähennystavoitteet SBTi:n validoitavaksi vuoden 2024 ensimmäisellä neljänneksellä. Näin ollen Finnair päätti vuoden 2023 toisella neljänneksellä luopua aiemmasta tavoitteestaan puolittaa hiilidioksidinettopäästönsä vuoteen 2025 mennessä (vuoden 2019 lähtötasosta), sillä tavoitteen saavuttamiseksi olisi vaadittu huomattavan paljon päästökompensointia. Finnair on myös liittynyt OneworldTM-allianssin yhteiseen päämäärään saavuttaa 10 prosentin taso uusiutuvan lentopolttoaineen tankkauksissa vuoteen 2030 mennessä. Vuoden 2023 ensimmäisen yhdeksän kuukauden aikana Finnairin käyttämästä lentopolttoaineesta alle yksi prosentti oli uusiutuvaa lentopolttoainetta.

Päästöjen vähentämisen lisäksi sosiaalinen vastuu ja yhteiskuntavastuu ovat myös keskeinen osa Yhtiön vastuullisuustyötä ja niiden merkitys kasvaa tulevaisuudessa entisestään. Finnairilla sosiaalinen vastuu tarkoittaa työntekijöiden ja asiakkaiden hyvinvoinnista ja terveydestä huolehtimista kaikissa olosuhteissa, ihmisoikeuksien, tasa-arvon, syrjimättömyyden ja monimuotoisuuden edistämistä työpaikoilla ja arvoketjuissa sekä esteettömien palvelujen tarjoamista. Yhtiö on myös tukenut Ukrainaa tavaralahjoituksin avustajajärjestöjen kautta sekä

antamalla ukrainalaisille 95 prosentin alennuksen yhdensuuntaisista lipuista reiteillä, jotka olivat keskeisiä sodan takia maasta lähteville.

Finnair on myös sitoutunut noudattamaan seuraavia YK:n kestävä kehityksen tavoitteita (Sustainable Development Goals): sukupuolten tasa-arvo, kestävä teollisuus, innovaatiot ja infrastruktuurit, vastuullinen kuluttaminen, ilmastoteot, rauha, oikeudenmukaisuus ja hyvä hallinto sekä yhteistyö ja kumppanuus. Finnairin eettiset toimintaperiaatteet on esitetty Finnairin eettisessä toimintaohjeessa (Code of Conduct), ja se kattaa kaikki Finnairin toiminta-alueet ja koko henkilöstön. Yhtiö edellyttää, että sen toimittajat noudattavat eettisiä normeja, jotka ovat olennaisilta osiltaan samanlaisia kuin ne, joita Finnair noudattaa omassa toiminnassaan.

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 COVID-19-pandemian ja Venäjän hyökkäystä Ukrainaan seuranneen suljetun Venäjän ilmatilan muodostaman kriisin aikana ja sen jälkeen. Yhtiö keskittyy jatkossa entistä enemmän tämän kulttuurisen vahvuuden vaalimiseen ja kehittämiseen sekä odottaa investoivansa henkilöstönsä parantaakseen edelleen henkilöstön osaamista, työntekijä- ja asiakaskokemusta sekä liiketoiminnan tuloksia.

Henkilöstömäärä on vähentynyt COVID-19-pandemian ja Venäjän ilmatilan sulun aikana. Uusien, tehokkaampien toimintatapojen käyttöönotto sekä kattava ja organisaatorajat ylittävä yhteistyö ovat välttämättömiä, vaikka Finnairin henkilöstömäärä voi tulevaisuudessa kasvaa, jos lentomäärien kasvu jatkuu.

Pitkän aikavälin tavoitteet

Tässä esitetyt taloudelliset tavoitteet eivät ole takeita tulevasta taloudellisesta suorituskyvystä. Yhtiön liiketoiminnan todellinen tulos voi poiketa olennaisesti näissä tavoitteissa esitetyistä tai niistä pääteltävissä olevasta tuloksesta johtuen monista tekijöistä, joita on kuvattu muun muassa kohdissa ”Tulevaisuutta koskevat lausumat” ja ”Riskitekijät”. Kaikki tässä esitetyt tavoitteet ovat ainoastaan tavoitteita eivätkä ennusteita, arvioita tai näkemyksiä Yhtiön taloudellisesta suorituskyvystä tulevaisuudessa, eikä niitä tule pitää sellaisina.

Finnair on asettanut seuraavat pitkän aikavälin tavoitteet:

- 6 prosentin vertailukelpoinen liikevoittomarginaali²² vuoden 2025 loppuun mennessä;
- 1-2-kertainen nettovelka suhteessa vertailukelpoiseen käyttökatteeseen²³ vuoden 2025 loppuun mennessä;
- Yhtiön varojenjakokyvyn palauttaminen vuodesta 2025 alkaen (vuoden 2024 tulokseen perustuen); ja
- Hiilineutraalius vuoteen 2045 mennessä.

Yhtiön pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteet perustuvat seuraaviin keskeisiin oletuksiin: Yhtiön kokonaiskapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvaisi yli 15 prosenttia vuodesta 2023 vuoteen 2025; Yhtiön ylläpitoinvestoinnit olisivat 80–100 miljoonaa euroa vuosittain; Yhtiö kykenisi hyödyntämään 190 miljoonan euron laskennalliset verosaamiset, jotka vähentäisivät maksettavan yhteisöveron määrää keskipitkällä aikavälillä; ja Yhtiön kassavarojen suhde liikevaihdosta pysyisi 30 prosentissa ajan myötä (laskettuna kassavarat lisättyinä muilla lyhytaikaisilla rahoitusvaroilla, jaettuna edellisen 12 kuukauden liikevaihdolla).

Historia ja kehitys

Finnair, alkuperäiseltä nimeltään Aero Oy, on yksi maailman vanhimmista edelleen toimivista lentoyhtiöistä. Aero Oy perustettiin 1.11.1923. Aero lensi Helsingin keskustasta ja ensimmäisen toimintavuotensa aikana se kuljetti yhteensä 269 matkustajaa.

²² Vertailukelpoinen liikevoittomarginaali on sama kuin vertailukelpoinen liiketulos liikevaihdosta, %, joka oli 7,1 prosenttia vuoden 2023 ensimmäisellä yhdeksän kuukauden jaksolla.

²³ Nettovelka suhteessa vertailukelpoiseen käyttökatteeseen on sama kuin korollinen nettovelka / vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk, joka 30.9.2023 oli 2,0.

Vuonna 1953 Aero Oy alkoi käyttää markkinoinnissaan nimeä Finnair, vaikkakin yhtiön nimenä säilyi Aero Oy joulukuuhun 1968 saakka. Vuonna 1968 Finnair julkisti uuden logonsa ja nimenmuutoksesta tuli virallinen. Samana vuonna Finnairin matkustajamäärä ylitti ensimmäistä kertaa miljoonan rajan. Vuonna 1969 Finnair aloitti lennot Helsingistä Tanskan Kööpenhaminan ja Alankomaiden Amsterdamin kautta New Yorkiin, Yhdysvaltoihin.

Finnairin laajentuminen Aasiaan alkoi suorilla lennoilla Thaimaan Bangkokiin vuonna 1976, ja suorat lennot Tokioon, Japaniin, aloitettiin vuonna 1983 (Finnair oli tuohon aikaan ainoa lentoyhtiö, joka tarjosi suoria lentoja Länsi-Euroopan ja Japanin välillä) sekä Pekingiin, Kiinaan, vuonna 1988 (Finnair oli ensimmäinen länsimainen lentoyhtiö, joka lensi välilaskutta Euroopasta Kiinaan).

Yhtiön Osakkeet listattiin Helsingin Pörssiin 26.6.1989. Vuonna 1997 Finnairin viralliseksi nimeksi tuli Finnair Oyj ja Finnair liittyi oneworld™-allianssiin ensimmäisenä uutena lentoyhtiönä allianssin perustamisen jälkeen. Sille myönnettiin oneworld™-allianssin täysjäsenyys kaksi vuotta myöhemmin vuonna 1999.

Vuonna 2002 Finnair aloitti lennot Hongkongiin. Reitti Shanghaihin, Kiinaan, avattiin vuonna 2003. Finnair oli ainoa pohjoiseurooppalainen lentoyhtiö sekä ensimmäinen oneworld™-yhtiö, joka tarjosi suoria lentoja Shanghaihin.

Vuonna 2005 Finnair teki tilauksen yhdeksästä Airbus A350 -lentokoneesta. Kaukoliikenteen laivastouudistus aloitettiin vuonna 2007 tilaamalla uusia Airbus A330- ja A340-laajarunkokoneita korvaamaan MD-11-koneet.

Finnair oli 2010-luvulla ensimmäinen lentoyhtiö, joka avasi suoran reitin Euroopan ja Kiinan Chongqingin välillä vuonna 2012, ja seuraavana vuonna Finnair aloitti suorat lennot Hanoiin Vietnamissa ja Xi'aniin Kiinassa. Finnair oli tuohon aikaan ainoa eurooppalainen lentoyhtiö, joka tarjosi suoria yhteyksiä Euroopan ja näiden kohteiden välillä. Finnair juhli ensimmäisen A350 XWB -koneensa saapumista vuonna 2015 ja oli ensimmäinen eurooppalainen lentoyhtiö, joka otti tämän uuden lentokoneen kaupalliseen liikenteeseen (konemallin nimeksi vaihdettiin myöhemmin A350-900). Finnairilla oli A350-900-laivastossaan 30.9.2023 yhteensä 17 lentokonetta ja kaksi A350-lentokonetta tilauksessa Airbusilta. Vuonna 2017 Finnairin matkustajamäärä kasvoi yli miljoonalla yhteensä lähes 12 miljoonaan matkustajaan. Vuonna 2018 internet-yhteys tuli saataville Finnairin Euroopan lennoille. Finnair liittyi myös Nordic Aviation Initiative for Electric Aviation -ohjelmaan, joka tukee sähkölentämisen kehitystä.

Kolmen viime vuoden aikana COVID-19-pandemia ja Venäjän ilmatilan sulkua helmikuussa 2022 ovat vaikuttaneet merkittävästi Finnairin toimintaan, ja Venäjän ilmatilan sulun vuoksi Finnair joutui arvioimaan uudelleen koko Aasian-liikennettään ja lopettamaan lennot Venäjälle. Tämän seurauksena useita Aasiaan suuntautuvia reittejä ja vuorovälejä lakkautettiin ja keskityttiin kannattavimpiin reitteihin. Finnair painottaa enemmän maantieteellisesti tasapainoista verkostoa Euroopassa, Pohjois-Amerikassa ja Aasiassa, mukaan lukien Lähi-idän kasvanut painoarvo, ja lisäsi lentoja Delhiin ja avasi uudet reitit Mumbaihin vuonna 2022. Finnair avasi myös uusia reittejä Seattleen ja Dallasiin Yhdysvalloissa. Finnair aloitti yhteistyön Qatar Airwaysin kanssa vuoden 2022 loppupuolella. Finnairin operoimat lennot Kööpenhaminan, Tukholman ja Dohan välillä alkoivat marraskuun 2022 alussa ja lennot Helsingin ja Dohan välillä joulukuun 2022 puolivälissä.

Finnair juhlii 100-vuotissyntymäpäiväänsä marraskuussa 2023. Finnairin matka alkoi Itämeren yli kulkevasta postireitistä ja sadassa vuodessa Yhtiö on kasvanut maailmanlaajuiseksi lentoyhtiöksi ja verkostoksi. Finnair on tuonut ihmisiä yhteen sata vuotta, ja pyrkii tekemään niin myös tulevaisuudessa.

Viimeaikaiset tapahtumat

Finnairin taloudellisessa asemassa ja taloudellisessa tuloksessa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia 30.9.2023 jälkeen.

Tulevaisuudennäkymät

Tämä kohta ”Tulevaisuudennäkymät” sisältää tulevaisuutta koskevia lausumia. Tulevaisuutta koskevat lausumat eivät ole takeita tulevasta taloudellisesta kehityksestä, ja Yhtiön markkina-arvo, taloudellinen suorituskyky tai tosiasiallisesti saavuttamat taloudelliset tulokset saattavat poiketa olennaisesti siitä, mitä tulevaisuutta koskevissa lausumissa on esitetty tai mitä niistä voi olla pääteltävistä johtuen monista tekijöistä, joista joitakin kuvataan kohdissa ”Tulevaisuutta koskevat lausumat” ja ”Riskitekijät”. Yhtiö kehottaa suhtautumaan tulevaisuutta koskeviin lausumiin varauksella, ja ne pätevät ainoastaan Esitteen päivämääränä. Seuraavan katsaus on laadittu

perusteilla, jotka ovat (i) vertailukelpoisia Finnairin historiallisten taloudellisten tietojen kanssa ja (ii) yhdenmukaiset Finnairin tilinpäätöksen laadintaperiaatteiden kanssa.

Finnair arvioi lentävänsä vuoden 2023 aikana 80–85 prosentin kapasiteetilla vuoteen 2019 verrattuna tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna.²⁴ Kapasiteettiarvio pitää sisällään myös koneiden ulosvuokraukset miehistöineen.

Yhtiö arvioi, että koko vuoden 2023 liikevaihto on 2,9–3,1 miljardia euroa. Yhtiö arvioi koko vuoden 2023 vertailukelpoisen liikelukoksen olevan 160–200 miljoonan euron välillä. Yhtiön arvio vertailukelpoisesta liikeloksesta perustuu tulosenusteen ajankohdan (24.10.2023) lentopetrolihintaan ja valuuttakurssiin.

Finnairin toimintaympäristöön liittyvät erityiset riskit ovat normalisoituneet COVID-19-pandemian vaikutusten hälvettyä ja markkinoiden sopeuduttua Venäjän ilmatilan sulkuihin. Riskit liittyen inflaation ja korkotason nousun vaikutuksista kysyntään ja kustannuksiin ovat kuitenkin edelleen koholla aiheuttaen toimintaympäristön epävarmuutta. Myös Lähi-idän vallitseva tilanne aiheuttaa toimintaympäristön epävarmuutta.

Liikevaihtoon ja vertailukelpoiseen liikeloksesta vaikuttavia keskeisiä tekijöitä, joihin Finnair voi vaikuttaa, ovat toiminnallisten kulujen mukauttaminen ja kyky vastata kysynnän muutoksiin sekä hinnoittelu, tulojen optimointi ja kyky jakaa kapasiteettia markkinoille. Tekijät, joihin Finnair ei voi vaikuttaa, liittyvät pääasiassa lentopetrolin hintavaihteluun ja valuuttakurssien muutoksiin sekä mahdollisiin huoltokapasiteetin rajoituksiin. Myös lentoliikennealaa ja liiketoimintaa koskevat muut yleiset riskitekijät, kuten inflaation ja korkojen nousun vaikutukset lentomatkustuksen kysyntään ja toiminnallisiin kuluihin, ovat Finnairin vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella. Yhtiö kuitenkin suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositoiden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja Yhtiön riskienhallintapolitiikan mukaisesti.

Velat ja pääomalähteet

Finnairin kassavarat 30.9.2023 olivat 1 346,3 miljoonaa euroa, koostuen rahoista ja pankkisaamisista (328,1 miljoonaa euroa) ja muista rahoitusvaroista (1 018,2 miljoonaa euroa). Vastaavat määrät 31.12.2022 olivat 1 524,4 miljoonaa euroa, 785,8 miljoonaa euroa ja 738,6 miljoonaa euroa.

Yhtiö on 3.9.2020 laskenut liikkeelle nimellisarvoltaan yhteensä 200 miljoonan euron suuruiset arvopaperit (**”Hybridilaina”**). Yhtiö ilmoitti 1.8.2023 käyttävänsä oikeuttaan lunastaa Hybridilainan lainaosuudet täysimääräisesti. Hybridilainan jäljellä oleva nimellismäärä oli yhteensä 200 miljoonaa euroa 30.6.2023 ja Hybridilainan lainaosuudet lunastettiin täysimääräisesti 1.9.2023 Hybridilainan ehtojen mukaisesti. Hybridilaina oli kirjattuna Yhtiön omaan pääomaan.

Yhtiö on 10.5.2021 laskenut liikkeelle nimellisarvoltaan yhteensä 400 miljoonan euron suuruisen kiinteäkorkoisen vakuudettoman joukkovelkakirjalainan (**”Joukkovelkakirjalaina”**). Joukkovelkakirjalaina erääntyy 19.5.2025 ja sillä on 4,250 prosentin vuotuinen kiinteä korko. Joukkovelkakirjalaina on lunastettavissa takaisin ennen sen eräpäivää. Joukkovelkakirjalaina on listattu Helsingin Pörssin pörssilistalla. Finnair toteutti helmikuussa 2023 Joukkovelkakirjalainan lainosuuksista takaisinostotarjouksen, jossa Yhtiö hyväksyi ostettavaksi Joukkovelkakirjalainan lainaosuuksia yhteensä 17,5 miljoonan euron nimellisarvosta. Täten ulkona oleva pääoman määrä tämän Esitteen päivämääränä on 382,5 miljoonaa euroa.

Yhtiön vuokrasopimusvelat koostuvat vuokratuista lentokoneista ja niiden varamoottoreista, kiinteistöistä, autoista ja maakalustosta. Lentokoneet muodostavat valtaosan taseen käyttöoikeusomaisuuserästä ja vuokrasopimusvelasta. Valtaosa muusta vuokrasopimusvelasta on kiinteistösopimuksia. Valtaosa Finnairin lentokoneita koskevista vuokrasopimuksista ja -maksuista on Yhdysvaltain dollarimääräisiä. 30.9.2023 Finnairilla oli 39 vuokrattua lentokonetta, joista 9 oli vuokrattu edelleen Norralle.

Finnair allekirjoitti 27.5.2020 lainasopimuksen Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen kanssa koskien 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainaa. Suomen valtio on taannut TyEL-takaisinlainan pääomasta 90 prosenttia ja

²⁴ Raportoidut, etäisyyden perustuvat liikenneluvut perustuvat isoympyräetäisyyteen (great circle distance), jolla tarkoitetaan pallon pinnalla olevien kahden pisteen välistä lyhyintä mahdollista etäisyyttä mitattuna pallon pintaa pitkin. Näin ollen raportoiduissa etäisyyden perustuvissa liikenneluvuissa ei ole huomioitu Venäjän suljetusta ilmatilasta aiheutuneita pidempiä Aasian-lentoreittejä. Tämän seurauksena ne eivät ole täysin vertailukelpoisia ennen Venäjän ilmatilan sulkua raportoitujen lukujen kanssa. Pidemmällä lentoreiteillä oikaistu kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä mitattuna olisi vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana ollut noin 15 prosenttia suurempi, jos raportoidut tarjotut henkilökilometrit olisi oikaistu.

liikepankki 10 prosenttia. Finnair sopi vuoden 2022 neljännellä neljänneksellä 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainansa osapuolten kanssa, että myönnettyjä takauksia ja laina-aikaa jatketaan vuoteen 2025 saakka. Takaisinmaksuaikataulua muutettiin siten, että Yhtiö lyhentää lainaa kesäkuusta 2023 alkaen 100 miljoonaa euroa puolivuositain, kuitenkin niin, että kaksi viimeistä 100 miljoonan euron lyhennystä maksetaan kokonaisuudessaan 15.5.2025. Ennen takaisinmaksuaikataulun muutosta laina oli tarkoitus maksaa takaisin kahdessa 300 miljoonan euron erässä joulukuussa 2022 ja kesäkuussa 2023. Euroopan komission kilpailuviranomainen on hyväksynyt takausjärjestelyn sekä Suomen valtion TyEL-takaisinlainaan liittyvän 540 miljoonan euron takauksen jatkamisen. Tämän Esitteen päivämääränä TyEL-takaisinlainan jäljellä oleva määrä on 500 miljoonaa euroa, sillä Yhtiö maksoi TyEL-takaisinlainan ensimmäisen 100 miljoonan euron erän takaisin kesäkuussa 2023. TyEL-takaisinlainan voi maksaa vapaaehtoisesti Finnairin kirjallisella ilmoituksella viikkoa aikaisemmin TyEL-takaisinlainan ehtojen mukaisesti. TyEL-takaisinlainajärjestely asettaa tiettyjä ehtoja Joukkovelkakirjalainojen maksamiselle, kuittaamiselle, lunastamiselle tai takaisinostamiselle tai vastaaville toimille, jotka liittyvät Joukkovelkakirjalainaan.

Finnair ja Suomen valtio allekirjoittivat 17.3.2021 sopimuksen 400 miljoonan euron hybridilainalimiitistä Finnairin tukemiseksi. Finnair nosti 290 miljoonaa euroa hybridilainaa 22.6.2022. Hybridilainalimiitti konvertoitiin pääomalainaksi ("Pääomalaina") 30.6.2022 Yhtiön oman pääoman vahvistamiseksi. Euroopan komission kilpailuviranomainen hyväksyi konversion 20.6.2022. Finnair nosti 2.9.2022 Pääomalainasta jäljellä olevan 110 miljoonan euron osuuden. Pääomalaina on tämän Esitteen päivämääränä täysin nostettu ja nostettu määrä on kirjattu Yhtiön omaan pääomaan erilliseksi tase-eräksi. Pääomalainalla ei ole erikseen määriteltä eräpäivää, ja se voidaan maksaa takaisin Osakeyhtiölain sääntöjen ja Pääomalainan ehtojen mukaisesti. Finnair voi maksaa Pääomalainasta kertyneitä korkoja ja muita maksuja Osakeyhtiölain säännösten mukaisesti. Pääomalainasta kertynyttä korkoa ei ole kirjattu kuluksi, koska Osakeyhtiölain mukaiset pääomalainoja koskevat takaisinmaksuedellytykset eivät täyttyneet 31.12.2022 ja Pääomalainan ehtojen mukaan Finnairilla on harkinnanvaraa maksuaikataulun määrittämisessä. Lisätietoa Pääomalainasta sekä sille kertyneistä koroista ja kuluista on esitetty Finnairin osavuositarkastuksen 1.1.–30.9.2023 liitetiedossa 20 "Oman pääoman ehtoiset lainat".

Suomen valtio on sitoutunut merkitsemään Tarjottavia Osakkeita enintään 318,6 miljoonalla eurolla. Suomen valtio maksaa Merkintähinnan kuittaamalla 318,6 miljoonaa euroa Suomen valtion Yhtiölle myöntämän Pääomalainan pääomasta Tarjottavien Osakkeiden Merkintähintaa vastaan. Merkintähinnan kuittaamisen jälkeen Pääomalainan pääoma on 81,4 miljoonaa euroa. Yhtiö käyttää nettovaroja Osakeannin jälkeen jäljellä olevan Pääomalainaosuuden takaisinmaksuun ja Pääomalainalle kertyneen koron maksamiseen. Takaisinmaksettava määrä on yhteensä arviolta 130,2 miljoonaa euroa (olettaen, että takaisinmaksu tapahtuisi 24.11.2023).

Lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka on tämän Esitteen päivämääränä käyttämätön.

Seuraavassa taulukossa esitetään Finnairin korolliset velat ilmoitettuna ajankohtina²⁵:

Korolliset velat (miljoonaa euroa)	30.9.		31.12.	
	2023 (tilintarkastamaton)	2022	2022 (tilintarkastettu)	2021
Vuokrasopimusvelat	1 237,9	1 470,6	1 330,7	1 381,0
Lainat rahoituslaitoksilta	499,5	599,8	598,8	599,4
Joukkovelkakirjalainat	381,1	397,8	397,9	496,1
JOLCO-lainat ja muut ⁽¹⁾	268,8	337,1	301,8	332,5
Yhteensä	2 387,4	2 805,3	2 629,1	2 808,9

⁽¹⁾ JOLCO-lainat ja muut sisältävät kolmen A350-lentokoneen hankintaa varten nostetut JOLCO-lainat (Japanese Operating Lease with Call Option) ja vientiluottotakaukset yhdelle A350-lentokoneelle. Finnairin kirjanpidossa JOLCO-rahoitus käsitellään lainana ja kone omistettuna.

²⁵ Korolliset velat eivät sisällä Pääomalainaa (400,0 miljoonaa euroa 30.9.2023), joka on kirjattu Yhtiön omaan pääomaan erilliseksi tase-eräksi eikä Pääomalainasta kertyneitä korkoja (42,1 miljoonaa euroa 30.9.2023), joita ei ole kirjattu kuluksi.

Seuraavassa taulukossa esitetään rahoitusvelkojen erääntymisaajat 30.9.2023:

Rahoitusvelkojen erääntymisaajat 30.9.2023							
(miljoonaa euroa)	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset	-	23,2	11,6	-	-	-	34,7
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	41,8	95,2	35,7	10,4	10,5	43,6	237,2
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	-	382,5	-	-	-	-	382,5
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	133,5	139,6	113,7	93,4	72,3	360,7	913,2
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	65,8	59,8	38,8	36,6	37,3	86,5	324,7
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset	200,0	300,0	-	-	-	-	500,0
Korolliset rahoitusvelat yhteensä⁽¹⁾	441,1	1 000,3	199,7	140,3	120,1	490,9	2 392,3
Maksut korko- ja valuuttajohdannaisista	850,9	97,0	0,1	-	-	-	948,0
Saamiset korko- ja valuuttajohdannaisista	-864,6	-100,1	-	-	-1,5	-	-966,3
Hyödyke johdannaiset	-44,7	-0,5	-	-	-	-	-45,2
Ostovelat ja muut velat	285,5	-	-	-	-	-	285,5
Korkomaksut	113,4	93,4	48,8	37,5	30,2	92,6	415,8
Yhteensä	781,5	1 090,0	248,6	177,9	148,7	583,5	3 030,1

⁽¹⁾ Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä 2025 erääntyvän joukkovelkakirjalainan vuonna 2021 maksettua 1,4 miljoonan euron kulujaksotusta. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,1 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025. Lainat rahoituslaitoksilta eivät sisällä 0,5 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu järjestelypalkkiona TyEL-takaisineläinlainasta vuonna 2022. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

Toimintaympäristö

Ukrainan sota

Helmikuun 2022 lopussa käynnistynyt Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa on vaikuttanut merkittävästi Finnairin toimintaympäristöön. Sodan takia asetetut pakotteet ja vastapakotteet johtivat Venäjän ilmatilan sulkua kaikilta 27 Euroopan unionin valtiolta sekä Yhdysvalloilta, Iso-Britannialta ja Kanadalta, mikä on vaikuttanut kielteisesti Finnairin Aasian-liikenteen reititykseen ja käyttökustannuksiin, ja lopettanut Yhtiön lennot Venäjälle. Finnairille Venäjän ilmatilan sulkua merkitsi perustavanlaatuista muutosta Yhtiön toimintaympäristössä sekä Yhtiön Aasian-liikenteen kokonaisuuden, kilpailuedun ja strategian uudelleenarviointia, mikä edellytti toiminnan aktiivista sopeuttamista ja uuden strategian määrittelyä. Uuden strategian mukaan Finnair painottaa entistä enemmän maantieteellisesti tasapainoista verkostoa Euroopassa, Pohjois-Amerikassa ja Aasiassa, mukaan lukien Lähi-idän kasvanut painoarvo. Finnair avasi myös uusia reittejä Finnairin kumppanilentoyhtiöiden kotikentille Seattleen ja Dallasiin Yhdysvalloissa.

Sodan seuraukset vaikuttivat merkittävästi Yhtiön reittirakenteeseen, ja näin ollen toimintaympäristö poikkeaa merkittävästi sotaa edeltävästä tilanteesta. Suljetun Venäjän ilmatilan vuoksi Finnair menetti Suomen maantieteellisen edun. Venäjän ilmatilan kiertäminen pidentää lentoreittejä Finnairin kotikentän, Helsinki-Vantaan lentokentän, ja Japanissa, Etelä-Koreassa sekä Kiinassa sijaitsevien keskeisten suurkaupunkien välillä 15–40 prosenttia. Venäjän ilmatilan välttäminen teki monista Finnairin Aasian-liikenteen reiteistä kannattamattomia, minkä vuoksi Finnair päätti vähentää merkittävästi reittejä ja vuorovälejä Aasiaan. Kohteita vähennettiin 11 kohteeseen vuonna 2023 verrattuna 20 kohteeseen vuonna 2019. Jäljelle jääneet Aasian-lennot uudelleenreititettiin. Uudelleenreititetty lennot ovat pidempiä, mikä nostaa erityisesti henkilöstö- ja lentopetrolikustannuksia sekä aiheuttaa haasteita Finnairin koko laivaston tehokkaalle hyödyntämiselle. Aasian-liikenteen markkinahinnat ovat kuitenkin pysyneet hyvällä tasolla vahvan kysynnän sekä globaalista työvoimapulasta ja pidempien lentojen operatiivisista haasteista johtuneen rajallisemman kapasiteetin takia.

Venäjän ilmatilan sulun vaikutusten vuoksi Finnair suuntasi verkostoaan uudelleen vuonna 2022 ja solmi koneiden ja miehistön ulosvuokraussopimuksia British Airwaysin ja Lufthansa Groupin Eurowings Discoverin kanssa hyödyntääkseen ylikapasiteettiaan. Sopimus Eurowings Discoverin kanssa päättyi vuoden 2023 ensimmäisellä neljänneksellä. Yhteistyö British Airwaysin kanssa jatkuu, mutta ylimääräisen kapasiteetin hyödyntämiseen liittyvän yhteistyön sijasta Finnair pyrkii nyt parantamaan kannattavuuttaan ja tasapainottamaan liiketoimintariskiään British Airwaysin kanssa tehdyn konevuokrasopimuksen (wet lease) avulla. Lisäksi Finnair on aloittanut strategisen yhteistyön oneworld™-kumppanin Qatar Airwaysin kanssa hyödyntääkseen osan laajarunkolaivaston ylikapasiteetista. Finnair on myös solminut vuoden 2023 toisella neljänneksellä konevuokrasopimuksen oneworld™-kumppanin Qantasin kanssa. Qatar Airwaysin ja Qantasin kanssa tehtyjen järjestelyjen avulla Finnair pyrkii hyödyntämään A330-laivastoaan tuottavasti Venäjän ilmatilan sulusta huolimatta ja samalla säilyttämään joustavuuden Aasian ja Euroopan välisten yhteyksien palauttamiseen. Ulosvuokraukset mahdollistavat vajaakäytössä olevien lentokoneiden hyödyntämisen ja tuovat työtä Finnairin työntekijöille.

Sodalla on ollut myös muita haitallisia vaikutuksia Finnairin liiketoimintaan, sillä se johti energiakriisiin ja historiallisen korkeisiin lentopetrolihintoihin sekä osittain tämän vuoksi kiihtyvään inflaatioon, mikä lisäsi Finnairin toimintaympäristön epävarmuutta.

Muuttuva toimintaympäristö

Yhtiön johdon mukaan lentoliikenneala on luonteeltaan syklinen ja erittäin altis yleisille toimintaolosuhteille sekä hitaalle tai kohtalaiselle talouskasvulle ja yksityisille kulutustottumuksille. Liikevaihto on tyypillisesti korkealla hyvässä taloussuhdanteessa ja merkittävästi pienempi heikossa taloussuhdanteessa. Lentolippujen hinnat ja matkustajakysyntä ovat aikaisemmin vaihdelleet merkittävästi. Lisäksi yksittäisten lentoyhtiöiden tuotot vaihtelevat loma- ja liikematkustussesonkien mukaan. Lentoyhtiöiden pitää mahdollisesti tehdä päätöksiä merkittävistä investoinneista laivastoonsa vuosia ennen kuin hinta- ja laatutietoiset matkustajat tekevät ostopäätöksensä. Lentokoneiden toimitukset voivat kestää vuosia, ja uusien lentokoneiden ja uusien mallien odotettu enimmäistoimitusaika on toisinaan jopa 10 vuotta. Tämän takia lentoyhtiöiden on suunniteltava liiketoimintaansa pitkällä aikajänteellä, etenkin kaukolentojen osalta. Tähän sisältyvät muun muassa tulevien kohteiden ja verkoston suunnittelu, tarvittava lentokonetyyppi sekä noudatettavat säädökset. Yhtiön johdon arvion mukaan usein on vaikea ennakoida, miten markkinat kehittyvät lentokoneen tilaamisen ja toimituksen välillä. Yhtiön johdon näkemyksen mukaan voimakkaan kilpailun, lentoliikennealan alhaisten katteiden sekä suurten kiinteiden kustannusten ja investointien vuoksi on olennaista optimoida liiketoiminnan kaikki osa-alueet menestyäkseen.

Yhtiön johdon näkemyksen mukaan on myös olennaista rakentaa kestävyyttä ja joustavuutta markkinatilanteen odottamattomien muutosten varalle. Ulkopuoliset häiriöt, kausivaihtelu ja taloudelliset trendit vaikuttavat yleensä nopeasti lentoliikennealaan, kuten maailmanlaajuisesti levinnyt COVID-19-pandemia osoitti. Lisäksi helmikuun 2022 lopussa käynnistynyt Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa on vaikuttanut merkittävästi Finnairin toimintaympäristöön.

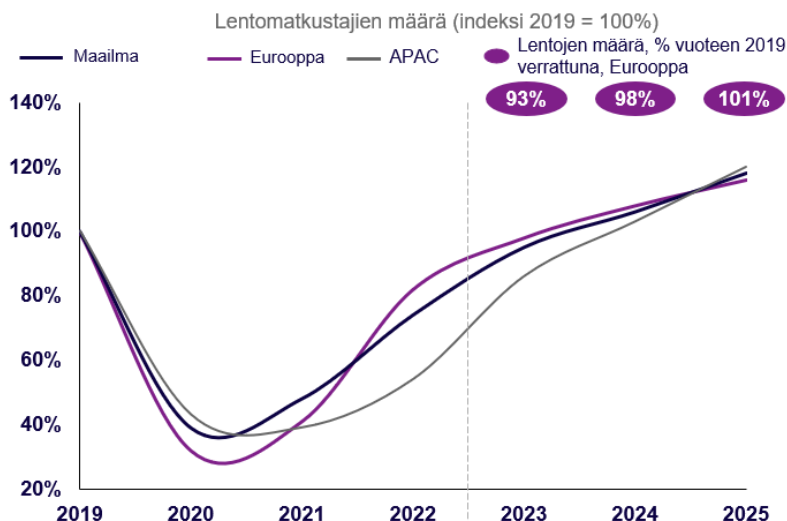
COVID-19-pandemia aiheutti kapasiteetti- ja resurssirajoitteita ilmailualalla. Finnair hyötyy tällä hetkellä rajoitetusta kapasiteetista parantuneiden matkustajatuottojen muodossa, mutta kapasiteettirajoitusten hellittäessä laskevat matkustajatuotot voivat pakottaa Yhtiön sopeuttamaan toimintaansa vastaamaan paremmin silloista kysyntää. Lisäksi inflaatiokehitys sekä sen vaikutusten laajuus vaikuttavat edelleen Yhtiön toimintaympäristöön.

Kilpailu, kasvava ala

Lentoliikenne on kaksinkertaistunut maailmanlaajuisesti 15 vuoden välein 1970-luvun puolivälistä alkaen.²⁶ Lentoliikenteen kysyntään vaikuttavat makrotaloudelliset tekijät, ja historiallisesti lentomatkestämisen ja makrotaloudellisten tekijöiden, kuten bruttokansantuotteen kehittymisellä on ollut vahva yhteys. Tällä hetkellä arvioidaan, että vuoteen 2040 mennessä lentomatkestäjien määrä kaksinkertaistuu vuoden 2019 tasosta, kasvaen 3,4 prosentin keskimääräisellä vuotuisella kasvuvauhdilla (CAGR). Maailmanlaajuisen lentomatkestäjä määrän arvioidaan kasvavan 11,4 prosentin keskimääräisellä vuotuisella kasvuvauhdilla (CAGR) vuosina 2023–2025, ja

²⁶ Lähde: ICAO Capacity & Efficiency, Global Air Navigation Plan 2016–2030.

lentomatrustajien määrän sekä maailmanlaajuisesti että Euroopassa ennustetaan ylittävän vuoden 2019 tason vuonna 2024. Seuraava kuvaaja esittää lentomatrustajien määrän historiallista ja arvioitua kehitystä.²⁷



Yhtiön johdon arvion mukaan lentoliikennealan kasvun myötä Finnairin kilpailijat eivät ole ainoastaan muuttuneet vaan kilpailu on myös kiristynyt. Ennen COVID-19-pandemiaa Finnairin kilpailuympäristö voitiin jakaa karkeasti kahteen osaan: lyhyet suorat lennot Euroopassa sekä kaukolennot Aasian ja Euroopan välillä. Lyhyissä suorissa lennoissa lentoyhtiöt, joilla on kevyin kustannusrakenne, ovat tyypillisesti vahvimmissa kilpailuasemassa, ja kilpailu perustuu pääasiassa hinnoitteluun. Kaukolennoissa arvostetaan verkoston kattavuutta, matkustusmukavuutta, asiakaspalvelua ja sujuvia vaihtoja. Verkosto- ja halpalentoyhtiöt ovat alkaneet päivittää toimintamallejaan lähemmäs toisiaan, mikä lisää kilpailua. Voimakas kilpailu on lisännyt lentoliikennealalla konsolidoitumista, alliansseja ja yhteishankkeita, joilla pyritään parantamaan kapasiteetin käyttöä ja kannattavuutta. Allianssien roolin kehittymisen rinnalla yksittäiset lentoyhtiöt myös etsivät edelleen yhteistyömahdollisuuksia allianssiensa ulkopuolella asemansa vahvistamiseksi.

Finnairin johdon näkemyksen mukaan pääkilpailija Yhtiön kotimarkkinoilla Suomessa on ollut Norwegian ja yksi kilpailijoista pohjoismaissa on ollut SAS, mutta Norwegianin ja SAS:n taloudellisten vaikeuksien seurauksena kilpailuympäristöä on vaikeampaa ennakoita.

Euroopan sisäisillä lyhyillä lennoilla Finnair on kilpaillut useiden perinteisten lentoyhtiöiden sekä halpalentoyhtiöiden kanssa, joita ovat muun muassa Norwegian, Ryanair, SAS, Lufthansa, Air Baltic ja Air France-KLM. Kaukolennoissa Aasiaan Finnairin kilpailijoita ovat pääasiassa olleet perinteiset lentoyhtiöt, kuten Lufthansa ja Air France-KLM, sekä monet Lähi-idän ja Aasian lentoyhtiöt. Lisäksi Finnair kohtaa lentorahtiliikenteessä intensiivistä kilpailua niin suurilta vakiintuneilta kuljetusyhtiöiltä kuin pienemmiltä toimijoiltakin, joilla on vain muutama lentokone ja rajoitettu palveluvalikoima.

Herkkydet

Lentotoiminnan kausivaihtelun vuoksi Finnairin liikevaihto ja liikevoitto ovat tyypillisesti alimmillaan vuoden ensimmäisellä vuosineljänneksellä ja korkeimmillaan kolmannella vuosineljänneksellä. Yhtiön johdon mukaan Aasian-liikenne lisää kausivaihtelua, koska Aasian vapaa-ajan matkustuksessa ja liikematkustuksessa on kohdekohtaista kausivaihtelua, mutta tällä hetkellä vaikutus on kuitenkin vähäisempi, koska Yhtiön toiminta Aasiassa COVID-19-pandemian ja Venäjän ilmatilan sulun jälkeen kohdistuu vain tiettyihin Aasian suurkaupunkeihin. Finnair odottaa normaalin kausivaihtelun palaavan COVID-19-pandemian käytännön vaikutuksien vähentyessä Kiinan ja Japanin avauduttua matkustukselle uudelleen.

²⁷ Lähde: International Air Transport Association, Global Outlook for Air Transport – Highly Resilient, Less Robust, June 2023 ja Eurocontrol, Forecast Update 2023-2029, 31.3.2023.

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti lentopetrolin hintakehitys, koska lentopetrolikustannukset ovat Finnairin suurin muuttuva kuluerä. Finnairin valuuttariski syntyy lähinnä lentopetrolioistoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasingmaksuista, lentokoneiden huoltovaroista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Lentopetrolikustannukset ja lentokoneiden leasingmaksut ovat merkittäviä dollarimääräisiä kustannuseriä. Suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden osien hankinta tapahtuvat myös pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Euron jälkeen merkittävimmät valuutat tuottojen kertymisessä ovat Yhdysvaltain dollari, Japanin jeni, Etelä-Korean won, Ruotsin kruunu, Iso-Britannian punta ja Norjan kruunu.

Finnair suojautuu valuuttakurssien ja markkinahintojen vaihtelulta käyttäen valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden hallinnoimisessa erilaisia johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita Yhtiön hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Finnair noudattaa lentopetrolisuojausissaan aikahajauttamisen periaatetta. Riskienhallintapolitiikkaa päivitettiin vuoden 2022 viimeisellä neljänneksellä. Finnair suojaa kyseisen politiikan nojalla lentopetrolihankintojaan 12 kuukautta eteenpäin rullaavasti. Suojausasteen yläraja seuraaville kolmelle kuukaudelle on noin 90 prosenttia ja alaraja noin 60 prosenttia tavoitetason ollessa 75 prosenttia seuraavan vuosineljänneksen osalta. Tämän jälkeen suojausaste laskee jokaisella peräkkäisellä vuosineljänneksellä. Uuden politiikan mukainen keskimääräinen suojausaste saavutettiin vuoden 2023 ensimmäisellä puoliskolla. Seuraavien neljän vuosineljänneksen suojausasteet 30.9.2023 olivat 80 prosenttia, 63 prosenttia, 45 prosenttia ja 30 prosenttia. Olettaen lentopetrolin kulutuksen Finnairin arvioimin volyymein ja nämä suojaukset huomoiden, kyseisellä 12 kuukauden ajanjaksolla lentopetrolin 10 prosentin hinnannousulla olisi 60 miljoonan euron kuluvaikutus, kun taas ilman suojauksia kuluvaikutus olisi 90 miljoonaa euroa.

Organisaatorakenne

Yhtiö on Konsernin emoyhtiö. Yhtiön tytäryhtiöt tarjoavat Finnairille tukipalveluja tai toimivat tiiviisti siihen liittyvillä osa-alueilla. Seuraavassa taulukossa on esitetty Yhtiön tytäryhtiöt tämän Esitteen päivämääränä:

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

Liiketoiminnan kuvaus

Liiketoimintamalli

Finnair on erikoistunut Euroopan, Pohjois-Amerikan, Aasian ja Lähi-idän väliseen matkustaja- ja lentorahtiliikenteeseen. Finnair tarjoaa myös matkapalveluja Aurinkomatkat-Suntours-tuotemerkin alla. Finnair tarjoaa suoria lentoja noin 40 maahan ja yli 100 kohteeseen. Lisäksi Finnair osallistuu julkisiin tarjouskilpailuihin valtion tukeman liikenteen tuottamiseksi ja lentää valtion tukemia reittejä tietyille harvaan asutuille alueille Suomessa varmistaakseen näiden alueiden kriittiset yhteydet muuhun maahan. Finnairin tavoitteena on tuottaa arvoa osakkeenomistajille keskittymällä ydinliiketoimintaan ja sille läheisiin liiketoimintoihin sekä investoimalla Finnairin kilpailukykyyn näillä alueilla.

Verkostolentoyhtiöiden liiketoimintamalli perustuu laajaan verkostoon, joka rakennetaan yhden tai muutaman lentokentän eli liikenteen solmukohdan ympärille. Solmukohdasta verkkolentoyhtiö tarjoaa kattavat yhteydet eri puolille verkkoa. Finnairin solmukohta on luonnollisesti Helsinki-Vantaan lentokenttä Suomessa, mistä Yhtiö lentää Euroopan, Pohjois-Amerikan, Aasian ja Lähi-idän kohteisiin. Arvonluonnin kannalta olennaista on Finnairin kyky operoida verkostoaan turvallisesti ja täsmällisesti yhdestä maailman pohjoisimmista lentoliikenteen solmukohdista. Matkustajien, matkatavaroiden ja lentorahdin siirtyminen jatkolennoille turvataan tehokkailla prosesseilla ja tekemällä yhteistyötä lentokenttäviranomaisten kanssa.

Finnairilla on yksi liiketoiminta- ja raportointisegmentti: Lentotoiminta. Finnairin merkittävimpiä tulonlähteitä ovat matkustajatuotot, lisämyynti, lentorahti ja matkapalvelut. Seuraavassa taulukossa esitetään Finnairin liikevaihto tuotteittain ilmoitetuilla jaksoilla:

Liikevaihto tuotteittain (miljoonaa euroa)	1.1.–30.9.		1.1.–31.12.	
	2023 (tilintarkastamaton)	2022 (tilintarkastamaton)	2022 (tilintarkastettu)	2021 (tilintarkastettu)
Matkustajatuotot	1 838,5	1 175,2	1 710,7	420,8
Lisämyynti	104,1	90,7	123,2	44,1
Rahti	141,4	283,8	352,3	334,7
Matkapalvelut	177,3	119,6	170,3	38,7
Yhteensä	2 261,3	1 669,3	2 356,6	838,4

Matkustajatuotot

Matkustajatuotot, kuten kuluttajille myydyt lentoliput, ovat Finnairin tärkein tulonlähde. Matkustajatuotot muodostivat 81,3 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 30.9.2023 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja 72,6 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 31.12.2022 päättyneellä tilikaudella. Sen sijaan matkustajatuotot muodostivat 70,4 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 30.9.2022 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja 50,2 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 31.12.2021 päättyneellä tilikaudella.

Finnairin vuoden 2022 matkustajatuotot kasvoivat huomattavasti verrattuna vuoteen 2021 johtuen COVID-19-pandemian vaikutusten lieventymisestä ja harvinaisen korkeista yksikkötuotoista, jotka johtuivat vahvasta matkustajakysynnästä ja rajallisesta kapasiteetista, ja sama kasvu jatkui vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana. Kokonaisliikevaihdon parantumisesta huolimatta, COVID-19-pandemian ja Venäjän ilmatilan sulun negatiiviset vaikutukset näkyivät edelleen erityisesti Aasian-liikenteen matkustajamäärissä.

COVID-19-pandemian ja tiukkojen matkustusrajoitusten negatiivinen vaikutus erityisesti vuoden 2022 ensimmäisellä puoliskolla näkyi yhä selvästi matkustajaliikenneluvuissa, vaikka luvut paranivat vuonna 2022. Lisäksi Venäjän ilmatilan sulkua vaikutti negatiivisesti vuoden 2022 lukuihin. Matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna nousivat kuitenkin 306,5 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna kasvoi 158,8 prosenttia vuonna 2022 vuoteen 2021 verrattuna.

Finnairin matkustajamäärä oli 8,4 miljoonaa 30.9.2023 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Ukrainan sodalla ei ole ollut merkittävää vaikutusta matkustajakysyntään vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana. 30.9.2023 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla Euroopan-liikenteen osuus matkustajatuotoista oli 43,5 prosenttia, Aasian-liikenteen 31,4 prosenttia, Pohjois-Amerikan-liikenteen 9,2 prosenttia, Lähi-idän-liikenteen²⁸ 8,3 prosenttia ja kotimaanliikenteen 6,8 prosenttia, mikä osaltaan heijasti Pohjois-Amerikan ja Lähi-idän reittien kasvavaa painoarvoa Yhtiölle.

31.12.2022 päättyneellä tilikaudella Euroopan-liikenteen osuus matkustajatuotoista oli 52,5 prosenttia, Aasian-liikenteen 24,8 prosenttia, Pohjois-Amerikan-liikenteen 14,3 prosenttia ja kotimaanliikenteen 7,5 prosenttia. 31.12.2021 päättyneellä tilikaudella Euroopan-liikenteen osuus matkustajatuotoista oli 57,9 prosenttia, Aasian-liikenteen 17,9 prosenttia, Pohjois-Amerikan-liikenteen 9,2 prosenttia ja kotimaanliikenteen 14,3 prosenttia.

²⁸ Vuoden 2023 alusta alkaen Finnair on erottanut omaksi liikennealueekseen Lähi-idän, jonka luvut raportoitiiin vielä vuoden 2022 aikana osana Eurooppaa.

Matkustajatuottojen osuus % Liikennealue	1.1.–30.9.2023 (tilintarkastamaton)	1.1.–31.12.2022 (tilintarkastamaton)
Eurooppa	43,5	52,5 ⁽¹⁾
Aasia	31,4	24,8
Pohjois-Amerikka	9,2	14,3
Lähi-itä	8,3	1,9 ⁽¹⁾
Kotimaa	6,8	7,5
Reiteille kohdistumaton	0,8	0,9

⁽¹⁾ Vuoden 2023 alusta alkaen Finnair on erottanut omaksi liikennealueekseen Lähi-idän ja vuoden 2022 liikennelukuja on oikaistu.

Lisämyynti

Lisämyyntituotot muodostuvat lisäpalveluista, joita myydään matkustajille lentolippujen myynnin ohella. Lisämyyntituotot koostuvat istumapaikkojen varauksista ja matkustusluokan korotuksista, lisämatkatavaramaksuista, palvelumaksuista, aterioista, juomista, lounge-palveluista ja internet-yhteyksistä. Lisämyyntituotot muodostivat 4,6 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 30.9.2023 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja 5,2 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 31.12.2022 päättyneellä tilikaudella. Sen sijaan lisämyyntituotot muodostivat 5,4 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 30.9.2022 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja 5,3 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 31.12.2021 päättyneellä tilikaudella. Lisämatkatavarat, istumapaikkojen ennakkovaraukset ja pluspisteliitännäinen myynti olivat vuoden 2022 suurimmat lisämyyntierät.

Rahdi

Finnair saa rahtituottoa lentokoneen ruumassa kuljetettavasta lentorahdista. Finnair Cargo Oy on erikoistunut erityisesti lämpötilakontrolloitujen tuotteiden ja varaosien kuljettamiseen Euroopan, Aasian ja Yhdysvaltojen välillä Helsingissä sijaitsevasta COOL-rahtiterminaalista, joka on yksi Euroopan uusimmista ja edistyneisimmistä rahtiterminaleista. Rahtiliikenvaihto oli 6,3 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 30.9.2023 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja 15,0 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 31.12.2022 päättyneellä tilikaudella. Sen sijaan rahtiliikenvaihto oli 17,0 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 30.9.2022 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja 39,9 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 31.12.2021 päättyneellä tilikaudella.

COVID-19-pandemia ja Ukrainan sota vaikuttivat globaaleihin rahtimarkkinoihin vuonna 2022. Toimitusketjun häiriöt ja rahtikapasiteetin puute johtivat toimitusviivästyksiin, jotka hyödyttivät lentorahdia. Tämä johti lentorahdin voimakkaaseen kysyntään ja poikkeuksellisen korkeisiin markkinahintoihin tietyillä Aasian reiteillä. Lisääntyneen kapasiteetin ja korkeiden markkinahintojen takia rahtitulot kasvoivat voimakkaasti vuositasona. Finnairin rahtitulot saavuttivat ennätyskallista korkeaa tasona vuonna 2022, sillä ne kasvoivat hieman vuodesta 2021 pääasiassa liikennöityjen lentojen määrän kasvun ansiosta. Lentorahtiliikenteen kysyntä alkoi kuitenkin laantua vuoden 2022 loppupuolella, ja vaikka lentorahtituotot olivat vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana koholla pandemiaa edeltävään aikaan verrattuna, laskevat markkinahinnat ja normaali kausivaihtelu johtivat rahtitulojen pienenemiseen vuosineljänneksittäin. Finnair arvioi, että lentorahdin kysyntä heikkenee edelleen ja hinnat laskevat markkinakapasiteetin kasvaessa.

Matkapalvelut

Matkapalvelut muodostuvat Aurinkomatkojen tuotteista. Niihin kuuluvat kuluttajille myytävät pakettimatkat, joihin sisältyvät lennot ja hotellivaraukset. Matkapalvelutuotot muodostivat 7,8 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 30.9.2023 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja 7,2 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 31.12.2022 päättyneellä tilikaudella. Sen sijaan matkapalvelutuotot muodostivat 7,2 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 30.9.2022 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja 4,6 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 31.12.2021 päättyneellä tilikaudella.

Vuoden 2022 ensimmäisellä neljänneksellä pakettimatkojen taloudelliseen kehitykseen vaikutti merkittävästi COVID-19-pandemia ja siihen liittyvät matkustusrajoitukset ja -suositukset. Vuoden 2022 toisella neljänneksellä niiden vaikutus oli jo lievää ja kolmannesta neljänneksestä alkaen rajoituksista oli Euroopassa jo luovuttu, joten kysyntä oli vahvaa vuoden 2022 toisella puoliskolla, ja vahva kysyntä jatkui myös vuoden 2023 ensimmäisten yhdeksän kuukauden aikana. Ukrainan sodalla ei ole ollut merkittävää vaikutusta pakettimatkojen kysyntään ja tästä liiketoiminnasta saatuihin tuloihin.

Toiminnalliset kulut

Yhtiön merkittävimmät toiminnalliset kulut muodostuvat polttoainekuluista, henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvistä kuluista ja matkustaja- ja maapalvelukuluista. Polttoainekulut olivat 29,9 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 30.9.2023 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja 36,3 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 30.9.2022 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Polttoainekulut kasvoivat 30.9.2023 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla verrattuna 30.9.2022 päättyneeseen yhdeksän kuukauden jaksoon 606,0 miljoonasta eurosta 676,6 miljoonaan euroon pääasiassa kasvaneen kapasiteetin (ASK) sekä pidentyneiden Aasian-reittien takia. Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut olivat 16,5 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 30.9.2023 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja 20,2 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 30.9.2022 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Samalla ajanjaksolla henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut kasvoivat 337,0 miljoonasta eurosta 374,0 miljoonaan euroon ennen kaikkea lisääntyneen kapasiteetin myötä ja Aasian-reittien pidentymistä. Matkustaja- ja maapalvelukulut olivat 13,7 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 30.9.2023 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja 14,9 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 30.9.2022 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla. Myös matkustaja- ja maapalvelukulut (sisältäen myös muun muassa hotelleihin liittyvät valmismatkakulut) kasvoivat samalla jaksolla, 249,5 miljoonasta eurosta 309,7 miljoonaan euroon, ennen kaikkea matkustajaliikenteen kasvaneiden volyymien vuoksi.

Liikennetiedot

Finnair raportoi liikennetietonsa kuukausittain. Seuraavassa taulukossa esitetään liikennetiedot 30.9.2023 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla ja muutos verrattuna vastaavaan jaksoon vuonna 2022 sekä 31.12.2022 päättyneellä tilikaudella ja muutos verrattuna 31.12.2021 päättyneeseen tilikauteen.

	1.1.–30.9.		1.1.–31.12.	
	2023	Muutos, %	2022	Muutos, %
Koko liikenne yhteensä	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastamaton)	
Matkustajat 1 000	8 373	26,0	9 096	218,9
Tarjotut henkilökilometrit miljoonaa	27 107	17,3	31 298,4	158,8
Myydyt henkilökilometrit miljoonaa	21 012	37,9	21 156,8	308,6
Matkustajakäyttöaste %	77,5	11,6p	67,6	24,8p
Rahti ja posti tonnia	98 082,5	6,6	122 719,0	16,9
Tarjotut rahtitonnikilometrit miljoonaa	1 062,3	10,0	1 281,8	30,6
Myydyt rahtitonnikilometrit miljoonaa	590,6	-1,6	788,4	2,2

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi Yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Finnair operoi 30.9.2023 itse 55:tä lentokonetta, joista 25 oli laajarunkokoneita ja 30 kapearunkokoneita. Finnairin operoimista koneista 30 oli leasingopimuksilla vuokrattuja. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 12,2 vuotta 30.9.2023. Seuraavassa taulukossa esitetään tietoja Finnairin operoimasta laivastosta 30.9.2023:

Finnairin operoima laivasto ⁽¹⁾			Muutos 31.12.2022			Keski-ikä	
30.9.2023	Istuimia	Kpl	verrattuna	Omat ⁽²⁾	Vuokratut	30.9.2023	Tilaukset
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	5	-1	5	0	22,3	-
Airbus A320	174	10	-	10	0	21,1	-
Airbus A321	209	15	-	1	14	9,2	-
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8	-	4	4	13,9	-
Airbus A350	297/336	17	-	5	12	5,9	2
Yhteensä		55	-1	25	30	12,2	2

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

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

Moderni laivasto

Finnair on viime vuosina uusinnut laajarunkolaivastoaan. Vuodesta 2015 lähtien Finnair on tuonut laivastoonsa 17 uutta modernia ja vähäpäästöisempää A350-konetta. Tämä laajarunkokaluston uudistaminen on Yhtiön historian suurin yksittäinen investointi. Lisäksi helmikuussa 2022 Finnair esitteli uuden kaukolentokokemuksen, joka kattaa kaikki laajarunkokoneet, sekä kokonaan uuden premium economy -matkustusluokan tuomisen Finnairin tarjontaan. Vuonna 2022 uusittu business-luokan matkustamo voitti useita palkintoja, kuten Best Cabin Innovation -palkinnon APEX/IFSA Awards -kilpailussa sekä kultaa vuoden 2022 Cabin Concept -kategoriassa Onboard Hospitality Awards -kilpailussa. Uusittu matkustamo on myös saanut erittäin positiivista palautetta asiakkailta. Yhtiön johto uskoo, että uudistettu laivasto tarjoaa modernin asiakaskokemuksen, pienentää Finnairin hiilijalanjälkeä, parantaa liikevaihtoa ja mahdollistaa Finnairin kasvun jatkossa.

Yhtiöllä oli 30.9.2023 seitsemäntoista vuosina 2015–2021 toimitettua Airbus A350 -lentokonetta ja kaksi A350-lentokonetta tilauksessa Airbusilta. Näistä jäljellä olevista lentokoneista ensimmäinen toimitetaan tämänhetkisten sitoumusten mukaan Finnairille vuoden 2024 viimeisellä neljänneksellä ja toinen vuoden 2026 toisella neljänneksellä.

Finnair ilmoitti vuoden 2019 lopussa, että se valmistautuu tekemään strategiakaudella 2020–2025 päätöksiä lähinnä kapearunkolaivastoon kohdistuvista korvaus- ja kasvuinvestoinneista. Muuttuneen toimintaympäristön vuoksi Finnair on kuitenkin päättänyt lykätä kapearunkolaivastouudistusta muutamalla vuodella keskittyessään nykyisen kapearunkolaivastonsa käyttöön optimointiin.

Norran operoima laivasto (ostoliikenne)

Norra operoi 24 lentokoneen laivastoa Finnairin ostoliikenteenä. Kaikki Norran operoimat lentokoneet on vuokrattu Finnair Aircraft Finance Oy:lta. Finnair omistaa 40 prosenttia Norrasta ja Danish Air Transport loput 60 prosenttia. Finnairin vaikutusvalta yhtiössä perustuu osakeomistukseen ja sopimusjärjestelyihin. Norran reittiverkostoa koordinoidaan yhdessä Finnairin Euroopan-lentojen ja kaukoliikennereittien kanssa. Seuraavassa taulukossa esitetään tietoja Norran operoimasta laivastosta 30.9.2023:

Norran ¹ operoima laivasto 30.9.2023	Istuimia	Kpl	Muutos 31.12.2022 verrattuna	Finnairin omat	Vuokratut	Keski-ikä 30.9.2023	Tilaukset
ATR	68-70	12	-	6	6	14,2	-
Embraer E190	100	12	-	9	3	15,3	-
Yhteensä		24	0	15	9	14,7	0

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

Oneworld™-allianssi, yhteishankkeet ja yhteistyösopimukset

Finnair kuuluu oneworld™-allianssiin, jossa on tämän Esitteen päivämääränä mukana 13 lentoyhtiötä. Jäsenyys oneworld™-allianssissa laajentaa Finnairin maailmanlaajuisen verkoston yli 900 kohteeseen yli 170 maassa. Lisäksi oneworld™-asiakkaat voivat kerätä ja käyttää kanta-asiakaspisteitä kaikissa oneworld™-lentoyhtiöissä ja nauttia lentoasemilla yli 600 premium-loungen palveluista.

Finnair tekee tiiviimpää yhteistyötä muutamien oneworld™-kumppaniensa kanssa osallistumalla Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivaan Siberian Joint Business (SJB) -yhteishankkeeseen sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivaan Atlantic Joint Business (AJB) -yhteishankkeeseen. Siberian Joint Business -yhteishankkeessa on mukana neljä lentoyhtiötä: Finnair, British Airways, Iberia ja Japan Airlines. Atlantic Joint Business -yhteishankkeessa on mukana viisi lentoyhtiötä: Finnair, British Airways, Iberia, American Airlines ja Aer Lingus. Lisäksi Finnair ja oneworld™-allianssiin kuulumaton Juneyao Air aloittivat vuonna 2021 yhteishankkeen Helsingin ja Shanghaiin välisellä reitillä. Tämä yhteishanke rajoittuu Helsingin ja Shanghaiin välisiin lentoihin ja on suunniteltu toimimaan myös syöttöliikenteenä Finnairin Euroopan kohteisiin sekä useisiin kohteisiin Kiinassa. Lisäksi Finnair aloitti vuoden 2022 viimeisellä neljänneksellä pitkäaikaisen strategisen yhteistyön oneworld™-kumppanin Qatar Airwaysin kanssa lennoilla Kööpenhaminasta, Tukholmasta ja Helsingistä Dohaan. Yhtiöt jakavat näiden reittien rahti- ja matkustajakapasiteetin, ja yhteistyötä tukee laaja codeshare-sopimus, mikä tarkoittaa, että Finnair tarjoaa paikkoja lennoille, jotka ovat Qatar Airwaysin operoimia. Finnair solmi vuoden 2023 toisella neljänneksellä toisen oneworld™-kumppanin, Qantasin, kanssa sopimuksen lentokoneiden vuokrauksista. Finnair vuokraa kaksi A330-konetta miehistöineen (wet lease) kahdeksi vuodeksi,

ja sen jälkeen kaksi A330-konetta ilman miehistöä (dry lease) Qantasille kahdeksi ja puoleksi vuodeksi loppuvuodesta 2025 alkaen. Ensimmäinen kone miehistöineen alkaa lentää Qantasin lentoja lokakuussa 2023 ja toinen kone vuoden 2024 alkupuolella. Qantas käyttää koneita lennoilla Australian ja Aasian välillä.

Yhteishankkeet edellyttävät määrätyillä reiteillä jossain määrin hintojen, kapasiteetin ja aikataulujen yhteensovittamista tietyillä reiteillä sovellettavan kilpailulainsäädännön mukaisesti. Näillä yhteishankkeilla pyritään parantamaan kilpailukykyä ja tehokkuutta matkustajia hyödyttävällä tavalla. Finnairin vaikutusvalta yhteishankkeissa perustuu sopimusjärjestelyihin. Päätökset pyritään tekemään yhteishankkeissa yksimielisesti. Asiakkaille jäsenyys tarjoaa suuremman määrän kohteita sekä joustavamman reitti- ja hintavalikoiman. Lentoyhtiöille yhteishankkeet ovat keino saavuttaa tyypillisesti konsolidaatioon liitettyjä hyötyjä erittäin kilpailulla toimialalla ilman osapuolten välisiä varsinaisia sulautumisia, yritysostoja tai osakepääoman siirtoja.

Siberian Joint Business -yhteishankkeella on 33 prosentin markkinaosuus ja Atlantic Joint Business -yhteishankkeella 23 prosentin markkinaosuus markkinoilla, joilla ne toimivat.²⁹

Finnairin asiakkaat ja Finnair Plus -kanta-asiakasohjelma

Suurin osa Finnairin asiakkaista on lentomatkustajia. Finnair kerää jatkuvasti asiakaspalautetta. Tutkimustulokset ja muu asiakaspalautte raportoidaan kyseessä olevalle yksikölle vähintään kerran kuukaudessa. Finnairin asiakastyytyväisyys 30.9.2023 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla oli nettosuositeluindeksillä (NPS) mitattuna 36.

Finnairin kanta-asiakasohjelma Finnair Plus otettiin käyttöön vuonna 1996. Finnair Plus -ohjelmassa oli 30.9.2023 yhteensä 4,5 miljoonaa jäsentä. Laajemmin katsottuna Finnairin strategiassa asiakasuskollisuus on avainasemassa tavoiteltaessa erinomaista ostokokemusta, joka on modernin pohjoismaisen lentoyhtiön keskeinen osatekijä. Ohjelman tavoitteena on lisätä asiakasuskollisuutta suhteessa lentoyhtiöön. Pistepohjaisen myynnin merkitys on kasvanut, ja Finnairin yhteisbrändäty luottokortti sekä pisteiden suoramyynni jäsenille ovat olleet avainasemassa. Finnair Plus -ohjelma on myös liitetty oneworld™-allianssin muihin kanta-asiakasohjelmiin, ja Finnair Plus -ohjelman jäsenet voivat kerätä ja käyttää pisteitä kaikissa oneworld™-lentoyhtiöissä. Elokuussa 2023 Finnair tiedotti, että Finnair uudistaa Finnair Plus -ohjelman ottamalla käyttöön vuoden 2024 alkupuolella uuden kanta-asiakasvaluutan, Avioksen. Finnairin ja IAG Loyaltyn yhteistyön tavoitteena Avioksen käyttöönotossa on tarjota Finnair Plus -ohjelman nykyisille ja uusille jäsenille uudenlaisia mahdollisuuksia kanta-asiakasvaluutan keräämiseksi ja käyttämiseksi. Finnair Plus -ohjelma muuttuu myös käytettyyn rahamäärään perustuvaksi.

Finnair Plus -ohjelman jäsenet käyttävät enemmän Finnairin palveluita kuin muut asiakkaat, ja ohjelmaan sitoutuneet asiakkaat yleensä keskittävät kulutustaan Finnairille enemmän kuin muut asiakkaat tai vähemmän sitoutuneet jäsenet. Finnair Plus -ohjelman jäsenyys myös lisää sen todennäköisyyttä, että asiakkaat varaavat lentonsa suoraan Finnair.com-sivustolta tai Finnair-mobiilisovelluksella.

Henkilöstö

Finnairilla oli yhteensä 5 201 työntekijää 30.9.2023. Suurin osa henkilöstöstä työskentelee Suomessa.

Suurinta osaa Finnairin työntekijöistä edustavat ammattiliitot. Vuonna 2022 Finnair solmi FINTO ry:n kanssa työehtosopimuksen, joka koskee ylempiä toimihenkilöitä. Sopimus on voimassa 28.2.2025 asti, tai 29.2.2024 asti, jos toisen vuoden palkankorotuksista ei päästä sopimukseen. Lisäksi Palvelualojen työnantajat Palta ry:llä on voimassa seuraavat työehtosopimukset, joiden piiriin kuuluu Finnairin henkilöstöä: Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliiton AKT:n kanssa matkustamohenkilöstöä Suomessa koskeva sopimus, joka on voimassa 31.1.2025 asti sekä ammattiliitto Pron kanssa ylempiä teknisiä toimihenkilöitä ja toimihenkilöitä koskeva sopimus, joka on voimassa 31.1.2025 asti.

Lisäksi voimassa ovat seuraavat aiemmin neuvotellut Palvelualojen työnantajat Palta ry:n ja Finnairin työntekijöitä edustavien ammattiliittojen väliset työehtosopimukset: Finnairin Helsingin kentän asiakas- ja maapalvelun, rahdin ja tekniikan työntekijöitä edustavan Ilmailualan Unioni IAU:n sopimus, joka on voimassa 15.3.2025 asti, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliiton AKT:n kanssa Aurinkomatkojen henkilöstöä koskeva sopimus, joka on voimassa

²⁹ Lokakuu 2022 – syyskuu 2023, markkinaosuustiedot kerätty SRS Analyserista (tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna).

30.4.2025 asti ja Suomen Liikennelentäjäliitto SLL:n sopimus, joka on voimassa 30.9.2024 asti. Lisäksi Finnairilla on muiden maiden tiettyjä henkilöstöryhmiä koskevia työehtosopimuksia.

COVID-19-pandemian ja Ukrainan sodan työllisyysvaikutusten vuoksi Finnair on panostanut sosiaaliseen vastuuseen tukemalla irtisanottuja ja lomautettuja työntekijöitään. Yrityksellä on NEXT-ohjelma, joka on suunniteltu yksilöllisesti tukemaan irtisanottuja uuden työn löytämisessä. Ohjelma koostuu muun muassa henkilökohtaisesta työuran etenemissuunnitelmasta, monipuolisesta koulutuksesta, uravalmennuksesta, muutoksenhallintaa ja hyvinvointia tukevista palveluista sekä TE-keskuksen tuesta.

Investoinnit

Bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 30.9.2023 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla 209,4 miljoonaa euroa, ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon. Finnairin investointisitoumukset aineellisista käyttöomaisuushyödykkeistä 30.9.2023 olivat 355,9 miljoonaa euroa ja ne liittyvät valtaosin lentokonetilauksiin ja muihin lentokoneisiin liittyviin investointeihin. Sitoumuksista 72,4 miljoonaa euroa ajoittuu seuraavan 12 kuukauden ajalle ja 283,5 miljoonaa euroa sitä seuraavan 1–5 vuoden ajalle. Investoinnit laivastoon liittyvät pääasiassa vuosina 2024 ja 2026 toimitettaviin uusiin A350-koneisiin ja huoltoinvestointeihin (eli ylläpitoinvestointeihin). Meneillään olevan laivastouudistuksen odotetaan vaativan tulorahoituksen lisäksi mahdollisesti uutta velkarahoitusta.

Finnair ei ole tehnyt muita merkittäviä investointeja eikä merkittäviä uusia investointeja koskevia päätöksiä 30.9.2023 ja tämän Esitteen päivämäärän välisenä aikana.

Vakuutukset

Finnairilla on yleinen vastuuvakuutus, matkustajavastuuvakuutus, omaisuusvahinkovakuutus ja Finnairin lentokonevahinkojen vakuutus. Vakuutuksista vastaa keskitetty vakuutustoiminto vakuutusmeklarin avustamana. Yhtiö uskoo, että sen vakuutusturva vastaa toimialan käytäntöjä ja riittää kattamaan riskit, joita normaalisti liittyy sen toimintaan. Vakuutukset sisältävät yleisiä rajoituksia liittyen esimerkiksi omavastuuihin, vakuutuskorvauksen ylärajaan sekä tiettyjen vahinkotapahtumien sulkemiseen pois vakuutuksen piiristä, minkä seurauksena ne eivät välttämättä kata kaikkia aiheutuneita vahinkoja.

Digitalisaatio

Digitaaliset palvelut ovat keskeisiä Finnairille ja niiden rooli kasvaa yhä. Finnairin internet-sivujen kävijämäärä ylitti vuonna 2022 pandemiaa edeltäneen ja vertailukauden tason, kun sivuilla asioi keskimäärin 2,3 miljoonaa eri kävijää kuukaudessa. Vuonna 2022 Finnair-mobiilisovelluksen käyttäjien määrä nousi vertailukaudesta 118,1 prosenttia 711 000:een. Vuonna 2022 digitaalisen suoramyynnin osuus kaikesta lentolippumyynnistä laski 44,0 prosenttiin kokonaismyynnin selvästi kasvaessa. Finnairin internet-sivujen kävijämäärä ylitti COVID-19-pandemiaa edeltäneen tason 30.9.2023 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla, mutta laski vertailukaudesta, kun sivuilla rekisteröitiin keskimäärin 2,1 miljoonaa todennettua eri kävijää kuukaudessa. Lasku johtui pääasiassa uudistetusta evästeiden suostumuskäytännöstä. Finnair-mobiilisovelluksen käyttäjien määrä nousi 30.9.2023 päättyneellä yhdeksän kuukauden jaksolla vuoden takaiseen verrattuna 21,9 prosenttia, eli 863 000:een. Modernien myyntikanavien³⁰ osuus kokonaismatkustajamäärästä nousi 67,9 prosenttiin samalla ajanjaksolla (66,6 prosenttia vuoden 2022 vastaavalla ajanjaksolla). Finnair on jatkanut uusien jakeluteknologioiden käyttöönottoa ja teki muun muassa sopimuksen Amadeuksen kanssa NDC (new distribution capability) -sisältöjen tuomisesta Amadeuksen kautta matkatoimistoasiakkaille. Uudistuksen avulla parannetaan Finnairin tarjonnan saatavuutta, ja Finnair pystyy myymään oheispalveluja ja parantamaan palveluntarjontaa myös epäsuorille asiakkailleen.

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.

³⁰ Finnair aloitti vuoden 2023 alusta raportoimaan suorien digitaalisten kanavien myyntiosuuden sijasta modernien myyntikanavien matkustajaosuutta digitalisointiin keskittymisen myötä. Modernit myyntikanavat sisältävät sekä suorat että kaikki modernit, digitaaliset epäsuorat myyntikanavat.

Lisäksi Finnair pyrkii parantamaan entisestään toimintansa turvallisuutta, luotettavuutta ja tuottavuutta hyödyntämällä teknologiaa, automaatiota ja dataa sekä mahdollistamalla yhteistyön ja yhteensopivuuden eri toimintojen välillä. Yhtiön tärkeimpiin IT-järjestelmiin kuuluvat tietokoneistettu lennonvarausjärjestelmä, Finnair-mobiilisovellus, lentojen operointijärjestelmä, Finnairin verkkosivusto, Finnairin televiestintäjärjestelmät ja tulonhallintajärjestelmä, johon sisältyy dynaaminen hinnoittelu. Yhtiön käyttämät keskeiset IT-järjestelmät on hankittu ja lisensoitu ulkopuolisilta osapuolilta. Yhtiön merkittäviin teknologiakumppaneihin kuuluu Amadeus IT Group, Amazon Web Services, Lufthansa Systems, Microsoft ja Salesforce. Amadeus IT Group tarjoaa Yhtiölle lennonvarausjärjestelmän sekä globaalin jakelujärjestelmän (GDS) ja Amazon Web Services tarjoaa pilvikapasiteettia. Finnair tekee myös NordCloudin kanssa yhteistyötä hallituissa pilvipalveluissa ja sovellusten hallintapalveluissa sekä CGI:n kanssa sovellusten hallintapalveluissa. Lufthansa Systems on lentojen operointijärjestelmän toimittaja. Microsoft tarjoaa toimistotyökalut sekä hallinnoi työasemia ja mobiililaitteita ja Salesforce tarjoaa alustan asiakaspalveluun, asiakasviestintään ja markkinointiin. Finnair-mobiilisovellus ja Finnairin verkkosivusto, taustapalvelut mukaan luettuna, ovat pääasiassa Yhtiön itse kehittämiä ja ylläpitämiä, ja niiden tueksi hankitaan ohjelmistokehityspalveluita useilta toimittajilta.

Tietojärjestelmäratkaisujen ja IT-ympäristön kehittäminen vaatii jatkuvia investointeja ja päivityksiä. Yhtiöllä on esimerkiksi meneillään päivityshanke, jossa sen ohjelmistoteknologia siirretään uusille alustoille, joista monet ovat ulkoisten palveluntarjoajien tuottamia SaaS-perusteisia ratkaisuja tai Yhtiön omassa pilvipalvelussa ylläpidettäviä pilviperusteisia ratkaisuja.

Koska suurin osa Finnairin liikevaihdosta muodostuu matkustajaliikenteestä, lipunmyynnissä käytettävän verkkokaupparjestelmän toimivuus on olennaisen tärkeä sen liiketoiminnalle. Finnair on ottanut ja ottaa jatkossakin käyttöön jakelustrategiassaan uusia digitaalisia jakeluteknologioita ja -kanavia, mukaan lukien siirtyminen kohti hintasisällön ja saatavuuden eriyttämistä eri kanavissa. Finnair kehittää myös dynaamisen hinnoittelun valmiuksiaan, minkä tavoitteena on parantaa valmiuksia tulojen hallinnoimiseen ja lisätä lipunmyynnin tuottoja. Lisäksi Yhtiö käyttää pilvipäisiä sovelluksia asiakaspalvelussa sekä tekoälyn, tiedonhallinnan ja analytiikan alueilla.

Finnair tallentaa osana liiketoimintansa asiakkailtaan saamia henkilötietoja, joihin sovelletaan tiettyjä tietosuojaa koskevia säädöksiä EU:ssa ja muualla. Verkkokaupan ja verkossa tapahtuvan lipunmyynnin perustavanlaatuisen edellytys on luottamuksellisten tietojen turvallinen siirto.

Yhtiö on sitoutunut säilyttämään fyysisessä ja elektronisessa muodossa olevien tietovarantojensa luottamuksellisuuden, eheyden ja saatavuuden kaikkialla Yhtiössä käyttämällä tähän tarkoitettuja varotoimia, menettelyjä ja valikoituja alihankkijoita. Liiketoimintasovelluksiin, järjestelmiin ja verkkoihin liittyviä uhkia ja haavoittuvuuksia hallitaan tarkastamalla teknisiä haavoittuvuuksia ja muita heikkouksia, ylläpitämällä järjestelmiä ja sovelluksia koko niiden elinkaaren ajan, tekemällä tarvittavat päivitykset, valvomalla tietoturvaan liittyviä tapahtumia jatkuvasti, toimimalla uhkista saatujen tietojen vaatimalla tavalla ja suojaamalla tiedot kohdistetuilta kyberhyökkäyksiltä. Yhtiö tekee yhteistyötä Microsoftin, NetNordicin ja WithSecuren kanssa kehittääkseen ja ylläpitääkseen kyberturvallisuuden valmiuksiaan. Yhtiö varmuuskopioi liiketoimintansa kannalta kriittiset tiedot reaaliaikaisesti tai päivittäin. Varmuuskopioille on määritelty aikataulut ja tarvittavat tekniset valmiudet on varmistettu alihankkijoiden avulla ja toteutettu säilytyspalveluratkaisuilla.

Oikeudenkäynnit

Alla kuvatus lisäksi Yhtiö ei ole tämän Esitteen päivämääränä eikä ole ollut viimeksi kuluneen kahdentoista kuukauden aikana osallisena missään merkittävässä hallinto-, oikeus- tai välimiesmenettelyssä, jolla voisi olla tai olisi voinut olla merkittävää vaikutusta Yhtiön ja/tai sen tytäryhtiöiden taloudelliseen asemaan tai kannattavuuteen, eikä Yhtiön tiedossa ole, että tällaisia toimia olisi vireillä tai tulossa.

Finnairiin kohdistuu ajoittain tuomioistuin-, välimiesoikeus- ja viranomaismenettelyjä osana Yhtiön tavanomaista liiketoimintaa. Näihin kuuluvat muun muassa asetukseen (EY) 261/2004 sekä asetukseen (EY) 2027/97 (katso ”Sääntely – EU:n sääntelyn vaatimukset – Matkustajien oikeudet”) perustuvat riidat, jotka koskevat lentojen myöhästymisiä tai peruutuksia taikka matkatavaroiden häviämistä tai tuhoutumista. Finnair noudattaa kummankin asetuksen vaatimuksia ja pyrkii selvittämään kaikki matkustajien vaatimukset joutuisasti ilman turvautumista riidanratkaisumenettelyihin. Tästä huolimatta, esimerkiksi johtuen asian tutkimisen ja vaatimuksen käsittelyn pitkittymisestä tai erimielisyyksistä koskien oikeutta korvaukseen, matkustajat laajentavat usein vaatimuksensa myös kansallisten viranomaisten, vaihtoehtoisten riidanratkaisuelinten tai oikeusistuinten menettelyihin. Tällaisia menettelyjä on jatkuvasti käynnissä osana Yhtiön tavanomaista liiketoimintaa.

Asetuksen (EY) 261/2004 mukaiset huolenpitoa ja korvausta koskevat vaatimukset muodostavat merkittävän osan Finnairin kullakin ajanhetkellä käynnissä olevista riidoista. Finnairilla on vuosittain paljon kuluttajariitoja kuluttajariitaelimissä ja tuomioistuimissa, asetukseen (EY) 261/2004 liittyvien tulkintaepävarmuuksien takia. Vaikka matkustajien vaatimuksia ei tulkittaisi Finnairin kannalta olennaisiksi yksittäin ja erikseen tarkasteltuina, vaatimusten suuren määrän takia ne vaikuttaisivat Yhtiön tuloihin merkittävästi. Lisäksi Finnairin mahdolliset korvausvastuut eivät määräydy yksinomaan sellaisten vaatimusten perusteella, jossa Yhtiö on suoraan osapuolena, sillä myös muita lentoliikenteen harjoittajia koskevat oikeudenkäynnit, kuten EU-jäsenvaltioiden korkeampien oikeusasteiden sekä Euroopan unionin tuomioistuimen päätökset, saattavat muodostaa ennakkotapauksia, jotka voivat joko laajentaa tai kaventaa lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuta asetuksen (EY) 261/2004 alla ja voivat jopa vaikuttaa korvausvastuusiin takautuvasti.

Ryanair DAC (**”Ryanair”**) nosti kesäkuussa 2020 Euroopan komissiota vastaan kanteen, jolla se vaati kumoamaan komission 18.5.2020 tekemän päätöksen valtioneudesta, joka liittyi Finnairille myönnettyyn valtioneutakaukseen. Valtioneutuki koski Suomen valtion takausta, joka kattaa 90 prosenttia 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainan pääomasta. Unionin yleinen tuomioistuin hylkäsi 14.4.2021 Ryanairin nostaman kanteen. Ryanair valitti tuomiosta kesäkuussa 2021. Yhtiön käytettävissä olevien tietojen mukaan käsittelypäivää ei ole vielä sovittu.

Ryanair nosti lokakuussa 2020 Euroopan komissiota vastaan kanteen, jolla se vaati kumoamaan Euroopan komission 9.6.2020 tekemän päätöksen valtioneudesta, joka liittyi Finnairin pääomitusjärjestelyyn. Valtioneutuki koski Finnairin vuonna 2020 toteuttamaa merkintäoikeusantia. Unionin yleinen tuomioistuin hylkäsi 22.6.2022 Ryanairin nostaman kanteen. Syyskuussa 2022 Ryanair teki päätöksestä valituksen. Yhtiön käytettävissä olevien tietojen mukaan käsittelypäivää ei ole vielä sovittu.

Ryanair nosti heinäkuussa 2021 Euroopan komissiota vastaan kanteen, jolla se vaati kumoamaan Euroopan komission 12.3.2021 tekemän päätöksen valtioneudesta, joka liittyi Finnairin hybridilainaan. Valtioneutuki koski enintään 400 miljoonan euron hybridilainaa. Yhtiön käytettävissä olevien tietojen mukaan kuulemispäivää ei ole vielä sovittu.

Olellaiset sopimukset

Alla kuvatus lisäksi Finnair ei ole 1.1.2021 ja tämän Esitteen päivämäärän välisenä aikana tehnyt mitään merkittäviä tavanomaisesta liiketoiminnasta poikkeavia sopimuksia, eikä mitään muita sellaisia tavanomaisesta liiketoiminnasta poikkeavia sopimuksia, joiden nojalla jollakin Konserniin kuuluvalla yhtiöllä olisi Konsernin kannalta merkittäviä velvoitteita tai oikeuksia.

Rahoitusopimukset

Finnair allekirjoitti 27.5.2020 lainasopimuksen Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen kanssa koskien 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainaa. Suomen valtio on taannut TyEL-takaisinlainan pääomasta 90 prosenttia ja liikepankki 10 prosenttia. Finnair sopi vuoden 2022 neljännellä neljänneksellä 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainansa osapuolten kanssa, että myönnettyjä takauksia ja laina-aikaa jatketaan vuoteen 2025 saakka. Takaisinmaksuaikataulua muutettiin siten, että Yhtiö lyhentää lainaa 100 miljoonaa euroa puolivuositain kesäkuusta 2023 alkaen, kuitenkin niin, että kaksi viimeistä 100 miljoonan euron lyhennystä maksetaan kokonaisuudessaan 15.5.2025.

Lisäksi Finnair ja Suomen valtio allekirjoittivat 17.3.2021 sopimuksen 400 miljoonan euron hybridilainalmiitistä Finnairin tukemiseksi. Finnair nosti 290 miljoonaa euroa hybridilainaa 22.6.2022. Hybridilainalmiitti konvertoitiin pääomalainaksi 30.6.2022 Yhtiön oman pääoman vahvistamiseksi. Euroopan komission kilpailuviranomainen hyväksyi konversion 20.6.2022. Finnair nosti 2.9.2022 Pääomalainasta jäljellä olevan 110 miljoonan euron osuuden. Pääomalaina on tämän Esitteen päivämääränä täysin nostettu ja nostettu määrä on kirjattu Yhtiön omaan pääomaan erilliseksi tase-eräksi. Suomen valtion Merkintäsitoumuksen mukaisesti Pääomalainasta osa konvertoitaa Tarjottaviksi Osakkeiksi Osakeannin yhteydessä ja jäljelle jäävä pääoma sekä kertynyt korko maksetaan takaisin kokonaisuudessaan Osakeannista saatavilla käteisvaroilla. Katso myös ”– *Velat ja pääomälähteet*”.

Yhtiö on 10.5.2021 laskenut liikkeelle nimellisarvoltaan yhteensä 400 miljoonan euron suuruisen kiinteäkorkoisen vakuudettoman Joukkovelkakirjalainan, jonka ulkona oleva määrä tämän Esitteen päivänä on 382,5 miljoonaa euroa. Joukkovelkakirjalaina erääntyy 19.5.2025 ja sillä on 4,250 prosentin vuotuinen kiinteä korko. Joukkovelkakirjalaina on lunastettavissa takaisin ennen sen eräpäivää. Katso myös ”– *Velat ja pääomälähteet*”.

Noraa koskeva osakassopimus ja ostoliikennesopimus

Finnair on solminut Danish Air Transportin kanssa Norraa koskevan osakassopimuksen. Kaikkiin merkittäviin päätöksiin tarvitaan molempien osakkeenomistajien suostumus. Kummallakin osakkeenomistajalla on etuosto-oikeus myyvän osakkeenomistajan osakkeisiin. Molemmilla osakkeenomistajilla on myös myötämyyntivelvollisuus ja -oikeus.

Finnairin ja Norran välisen ostoliikennesopimuksen mukaisesti Finnair vastaa liikennöintisuunnitelman laatimisesta ja ostaa kapasiteetin näitä lentoja varten Norralta. Finnair myy liput matkustajille ja vastaa suurimmasta osasta käyttökustannuksia, joten se kantaa näihin liiketoimintoihin liittyvän kaupallisen riskin. Kaikki Norran operoimat lentokoneet on vuokrattu Finnair Aircraft Finance Oy:lta, joka on Finnairin kokonaan omistama tytäryhtiö.

Lentokoneita koskevat leasingsopimukset

Osana liiketoimintaansa Finnair operoi useita leasingsopimuksilla vuokrattuja lentokoneita, joista Finnair itse operoi 30 lentokonetta ja 9 lentokonetta on edelleen vuokrattu Norralle (katso ”– *Velat ja pääomalähteet*”). Leasingsopimusten mukaan vuokranantaja pidättää itsellään lentokoneen omistusoikeuden, ja kantaa siten lentokonetta koskevan jäännösriskin. Finnair on velvollinen maksamaan, leasingvuokran lisäksi, kaiken lentokoneeseen liittyvän lento-, huolto- ja maahuolintatoiminnan sekä lentokoneeseen liittyvät vakuutukset, ja Yhtiö kantaa niihin liittyvät riskit. Finnairin leasingsopimukset edellyttävät Yhtiöltä myös noin 1–3 kuukauden vuokraa vastaavan vakuustalletuksen tekemistä, joka yleensä annetaan pankkitakauksen muodossa. Muutamissa tapauksissa talletus on maksettu käteisellä. Finnairin leasingsopimusten mukaiset vuokra-ajat vaihtelevat 8 vuodesta jopa 22 vuoteen, ja tietyt niistä sisältävät ennen aikaisen irtisanomisoption ja/tai jatko-optioita. Vuokra-ajan lopussa Finnair saattaa olla velvollinen maksamaan tiettyjä korvauksia tai olla oikeutettu korvaukseen vuokranantajalta, riippuen leasingsopimuksessa määritellystä lentokoneen taloudellisesta palautuskunnosta sekä siitä, missä fyysisessä kunnossa lentokone palautetaan vuokranantajalle.

Suljetun Venäjän ilmatilan vuoksi sovittu Finnairin ja British Airwaysin välinen sopimus konevuokrauksista (wet lease) päättyi vuonna 2022. Tämän jälkeen Finnair ja British Airwaysin ovat solmineet uuden sopimuksen konevuokrauksista (wet lease), jonka mukaan Finnair vuokraa neljä A320-lentokonetta miehistöineen British Airwaysin Euroopan-liikenteeseen. Lennot alkoivat maaliskuussa 2023. Nykyinen sopimus konevuokrauksista (wet lease) British Airwaysin kanssa on voimassa maaliskuuhun 2024 saakka.

Finnair solmi vuoden 2023 toisella neljänneksellä oneworld™-kumppanin Qantasin kanssa sopimuksen lentokoneiden vuokrauksista. Sopimuksen mukaan Finnair vuokraa kaksi A330-konetta miehistöineen (wet lease) kahdeksi vuodeksi, ja sen jälkeen kaksi A330-konetta ilman miehistöä (dry lease) Qantasille kahdeksi ja puoleksi vuodeksi vuodesta 2025 alkaen. Ensimmäinen kone miehistöineen alkaa lentää Qantasin lentoja lokakuussa 2023 ja toinen kone vuoden 2024 alkupuolella. Qantas käyttää vuokrattuja koneita lennoilla Australian ja Aasian välillä.

Qatar Airways -yhteistyö

Venäjän ilmatilan sulun jälkeen Finnair aloitti strategisen yhteistyön Qatar Airwaysin kanssa päivittäisillä lennoilla Helsingistä, Kööpenhaminasta ja Tukholmasta Qatar Airwaysin kotikentälle Dohaan. Qatar Airways ostaa kiinteän osuuden näiden Finnairin operoimien lentojen matkustaja- ja rahtikapasiteetista. Yhteistyösopimus on voimassa marraskuun 2025 loppuun saakka, elleivät osapuolet toisin sovi tai yhteistyösopimusta irtisanota sen ehtojen mukaisesti.

Sopimukset ulkoisten palveluntarjoajien kanssa

Finnair on tehnyt Amadeus IT Groupin kanssa useita sopimuksia, joiden nojalla Amadeus toimittaa Finnairille tietojärjestelmiä ja ohjelmistoja, mukaan lukien pitkäaikainen puitesopimus palveluista ja sen alla tehdyt palvelusopimukset. Sopimuskokonaisuuteen kuuluu osapuolten yhteinen kuluttajakaupan kyvykkyysien muutoshanke sekä matkustajapalveluihin liittyviä tietojärjestelmiä ja muita IT-palveluita. Sopimukset voidaan irtisanoa lyhyellä aikavälillä vain, jos Amadeus ei pysty toimittamaan palveluitaan. Palvelusopimukset eivät ole yksinoikeussopimuksia ja Finnair voi edelleen hankkia IT-, asiantuntija-, konsultointi- ja muita palveluja kolmansilta osapuolilta, vaikka kilpailisivat Amadeuksen tarjoamien palvelujen kanssa.

Merkintätakaussopimus

Finnair ja Pääjärjestäjät solmivat 27.10.2023 Merkintätakaussopimuksen, jonka mukaan Pääjärjestäjät ovat kukin erikseen sitoutuneet tiettyjen ehtojen täyttyessä hankkimaan merkitsijöitä niille Tarjottaville Osakkeille, jotka voivat jäädä merkitsemättä Osakeannissa lukuun ottamatta niitä Tarjottavia Osakkeita, jotka Merkintäsitoumukset kattavat, tai merkitsemään kyseiset Tarjottavat Osakkeet itse Merkintähintaan. Katso myös ”*Osakeannin järjestäminen*”.

SÄÄNTELY

Alla esitetty yhteenveto on yleisluontoinen kuvaus tämän Esitteen päivämääränä voimassa olevista siviili-ilmailualaa koskevista olennaisista kansainvälisistä sopimuksista sekä EU-tason ja Suomen kansallisesta lainsäädännöstä ja määräyksistä, eikä sen ole tarkoitus olla tyhjentävä kuvaus kaikesta Yhtiön liiketoimintaa koskevasta sääntelystä.

Yleistä

Lentoliikennealaan on perinteisesti kohdistunut huomattavaa kansainvälistä ja kotimaista viranomaissääntelyä. Sääntely perustuu kansainvälisiin sopimuksiin, EU:n jäsenvaltioiden lainsäädäntöä harmonisoiviin perussopimuksiin, asetuksiin ja direktiiveihin, sekä kotimaiseen lainsäädäntöön. Näitä tehostavat sekä kansainvälinen että kotimainen viranomaisvalvonta.

Kansainvälisiä lentokuljetuksia koskeva sääntelyjärjestelmä perustuu yleisperiaatteelle, jonka mukaisesti jokaisella valtiolla on suvereniteetti oman alueensa yläpuolella olevaan ilmatilaan sekä oikeus hallinnoida lentoliikennetoimintaa oman alueensa yläpuolella. Tämän seurauksena kansainväliset lentoliikenneoikeudet perustuvat pääasiassa yksittäisten valtioiden toisille valtioille kahdenvälisillä lentoliikennesopimuksilla myöntämiin liikenneoikeuksiin. Oikeuksia saaneet valtiot puolestaan myöntävät kahdenvälisen sopimusten perusteella saamansa oikeudet paikallisille lentoliikenteen harjoittajille. Kahdenvälisen lentoliikenneoikeuksien ohella joitakin lentoliikenneoikeuksia myönnetään suoraan monenvälisillä sopimuksilla.

Ei-aikataulunmukaisiin lentoihin, kuten tilauslentoihin (*charter*), sovelletaan yksittäisten valtioiden määrittämiä rajoituksia. Lentoliikenteen harjoittajat hankkivat yleensä liikenneoikeudet ei-aikataulunmukaisille lennoille asianomaisilta vierailta valtiolta.

YK:n erityisjärjestö ICAO (International Civil Aviation Organization) vastaa kansainvälisen lentoliikenteen yhteensovittamisesta ja sääntelystä ja on kehittänyt normeja ja menettelysuosituksia useista eri seikoista, kuten lentokonetoinnista, henkilöstön lupakirjoista, ilmailun turvallisuudesta, onnettomuuksien tutkinnasta, navigaatiopalveluista, lentoasemien suunnittelusta ja toiminnasta sekä ympäristönsuojelusta. Suomi on ICAO:n jäsen.

IATA (The International Air Transport Association) toimii kansainvälisenä yhteistyöfoorumina esimerkiksi tekniseen turvallisuuteen, turvallisuuteen, navigaatiopalveluihin, lentotoimintaan sekä viestintänormien ja hallinnollisten menettelyjen kehittämiseen liittyvissä kysymyksissä.

Kansainvälisten ilmailualaa koskevien sopimusten lisäksi useiden EU-direktiivien ja -asetusten myötä siviili-ilmailualaa koskevaa sääntelyä on merkittävässä määrin harmonisoitu, mikä on vähentänyt EU-jäsenvaltioiden omien kansallisten säännösten merkitystä ja kaventanut niiden välisiä eroja. Merkittävimpiä EU:n ilmailualaa koskeva säännös on asetus (EY) 1008/2008 lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (**”Lentoliikenneasetus”**). Asetuksella pyritään antamaan matkustajille tarkempia tietoja lentolippujen todellisista hinnoista ilman erillisiä veroja ja polttoainelisiä, ja siinä kielletään matkustajien hintasyrjintä näiden EU:n alueella sijaitsevan kotipaikan perusteella. Asetuksessa selvennetään lisäksi kriteerejä EU:n liikennelupien myöntämiselle ja niiden voimassaololle, mukaan lukien vaatimuksia lentoliikenteen harjoittajien taloudelliselle asemalle, omistajuudelle ja määräysvallan valvonnalle. Asetus helpottaa EU:n alueella rekisteröidyn lentokoneen vuokraamista, mutta samalla se säätää ankarammat vaatimukset lentokoneen vuokraamiselle EU:n ulkopuolisista maista.

EU-tasolla turvallisuutta ja ympäristönsuojelua siviili-ilmailualalla valvoo EASA (Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto). EASA:n tehtäviin kuuluu muun muassa sääntelyn ja sertifiointin yhdenmukaistaminen, ilmailutoiminnan teknisten sääntöjen laatiminen, ilma-alusten ja niiden komponenttien sekä niitä valmistavien ja huoltavien yritysten hyväksyntä, ilmailun turvallisuusvalvonta ja turvallisuuteen liittyvä tuki EU-maille, eurooppalaisten ja maailmanlaajuisten turvallisuusstandardien edistäminen sekä yhteistyö kansainvälisten sidosryhmien kanssa turvallisuuden parantamiseksi Euroopassa.

Koska Finnair on Suomen valtion myöntämällä liikenneluvalla toimiva lentoliikenteen harjoittaja, Suomen lainsäädäntö ja sääntely-ympäristö on merkittävä Yhtiön toiminnan kannalta EU:n sääntelyn lisäksi. Suomessa ilmailualaa koskeva yleislaki on ilmailulaki (864/2014, muutoksineen), ja toimivaltaisena valvovana viranomaisena toimii Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom).

Kansainvälisen sääntelyn vaatimukset

Chicagon yleissopimus

Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksella, joka tunnetaan myös Chicagon yleissopimuksena, perustettiin ICAO. Yleissopimuksessa säädetään ilmatilaa, lentokoneiden rekisteröintiä ja turvallisuutta koskevista säännöistä sekä yksilöidään sopimuksen allekirjoittaneiden valtioiden lentoliikennettä koskevat oikeudet. Lisäksi Chicagon yleissopimuksessa määrätään lentopetrolin verovapaudesta. Chicagon yleissopimuksen allekirjoitti 7.12.1944 Chicagossa, Illinoisissa 52 valtiota, ja se tuli voimaan 4.4.1947. Suomi allekirjoitti Chicagon yleissopimuksen vuonna 1949. Tällä hetkellä Chicagon yleissopimukseen on sitoutunut 193 maata.

EU:n ja Yhdysvaltojen välinen Avoin taivas -sopimus ("Open Skies")

EU:n ja Yhdysvaltojen välinen niin sanotun Avoin taivas -sopimus astui voimaan 30. maaliskuuta 2008. Sopimuksen mukaisesti Yhdysvaltojen ja EU:n lentoyhtiöt voivat lentää kaikilla EU:n ja Yhdysvaltojen välisillä lentoreiteillä. Vaikka yhdysvaltalaiset lentoliikenteen harjoittajat voivat lentää Euroopan sisäisiä lentoja ja joihinkin EU:n ulkopuolisiin kohteisiin, EU:n lentoyhtiöt eivät saa liikennöidä Yhdysvaltojen sisäisiä lentoja. Omistusoikeus yhdysvaltalaisissa lentoyhtiöissä pysyy rajoitettuna. Sopimus laajennettiin vuonna 2011 koskemaan myös Norjaa ja Islantia.

Kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen kasvun hyvittämiseen velvoittava järjestelmä ("CORSIA")

ICAOn yleiskokouksessa vuonna 2016 päätettiin kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen kasvun hyvittämiseen velvoittavan järjestelmän ("CORSIA-järjestelmä") toteuttamisesta. CORSIA-järjestelmä jakautuu ajallisesti kolmeen vaiheeseen, jotka ovat pilottivaihe vuosina 2021–2023, ensimmäinen vaihe vuosina 2024–2026 ja toinen vaihe vuosina 2027–2035. CORSIA-järjestelmän myötä ilmailu on ensimmäinen ala, jolle on asetettu maailmanlaajuinen markkinaehtoinen päästöjärjestelmä. Finnair on osallistunut aktiivisesti järjestelmän kehittämiseen jo vuodesta 2009 muiden lentoliikenteen toimijoiden kanssa.

Tällä hetkellä ETA-alueen sisäisten lentojen päästöjä pyritään vähentämään EU:n lentoliikenteen päästökaupan avulla. Eurooppa-neuvosto ja Euroopan parlamentti pääsivät joulukuussa 2022 alustavaan poliittiseen yhteisymmärrykseen ilmailualaan sovellettavien EU:n päästökauppajärjestelmän ("EU ETS -järjestelmä") sääntöjen tarkistamisesta, ja näin ollen myös EU ETS -järjestelmän ja CORSIA-järjestelmän yhdenmukaistamisesta. EU ETS -järjestelmän soveltamisalaa tarkistetaan edelleen tulevana vuosina. Lisätietoja EU ETS -järjestelmän ja CORSIA-järjestelmän yhdenmukaistamisesta on esitetty alla kohdassa "– EU:n sääntelyn vaatimukset – Ympäristöasiat".

Kahdenväliset sopimukset

Suomella on tällä hetkellä kahdenvälinen lentoliikennesopimus yli 50 valtion kanssa. Näillä sopimuksilla säädetään tiettyjä reittejä liikennöivistä lentoyhtiöistä ja lentoasemista, lentoyhtiöiden kapasiteetista ja lentohintojen hyväksymismenettelyistä. Näiden kahdenvälisen sopimusten perusteella sopimusvaltiot antavat määrätyille lentoyhtiöille oikeuden harjoittaa aikataulunmukaista matkustajaliikennettä ja lentorahdiliikennettä tietyillä kyseisten valtioiden välisillä reiteillä. Useimmissa kahdenvälisissä sopimuksissa edellytetään, että lentoyhtiöt kykenevät osoittamaan olevansa kotivaltionsa kansalaisten enemmistöomistuksessa ja näiden määräysvallan alaisena. Jos Yhtiö lakkaa koska tahansa olemasta Suomen kansalaisten tai suomalaisten yhteisöjen enemmistöomistuksessa tai määräysvallassa, kyseisten kahdenvälisen sopimusten sopimusvaltiot voivat evätä Finnairilta sopimusten mukaiset laskeutumisoikeudet. Kahdenvälisistä sopimuksista Yhtiön toiminnalle merkityksellisiä ovat Suomen sopimukset niiden valtioiden kanssa, jotka kuuluvat Finnairin kohdemarkkinoihin tai joiden yli Finnair lentää saavuttaakseen kohdemarkkinansa.

EU:n sääntelyn vaatimukset

Yleistä

Historiallisesti EU:n jäsenvaltioiden välistä lentoliikennettä on säännelty kahdenvälisillä lentoliikennesopimuksilla. Kahdenvälistä järjestelmää on vapautettu asteittain useilla toimenpiteillä, joiden tavoitteena on ollut ottaa käyttöön yhteiset säännöt lentoliikenteen harjoittajien toimilupamenettelyille EU:ssa ja

sallia EU:n liikenneluvan saaneiden lentoliikenteen harjoittajien liikennöidä vapaasti EU:ssa sijaitsevien asemien välillä. Vuonna 1995 Euroopan talousaluetta koskevan sopimuksen perusteella Norja, Islanti ja Liechtenstein, jotka eivät ole EU:n jäsenvaltioita, tulivat EU:n lentoliikenteen sääntelyjärjestelmän piiriin, jolloin sääntelyjärjestelmä laajentui kattamaan Euroopan talousalueen.

Asetuksessa (EY) 847/2004 EU:n jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta määrätään periaatteista, joiden tarkoituksena on varmistaa riittävästä tiedonvaihdesta EU:ssa siten, että EU:n jäsenvaltiot eivät kahdenvälisissä lentoliikennesuhteissaan kolmansien maiden kanssa olisi vaarassa rikkoa unionin lainsäädäntöä. EU:n jäsenvaltiot voivat myös valtuuttaa Euroopan komission neuvottelemaan kolmansien maiden kanssa kaikkien EU:n jäsenvaltioiden puolesta. Euroopan komissiolle ei ole tällä hetkellä annettu mandaattia neuvotella ilmailupalveluista kolmansien maiden kanssa, mukaan lukien Japani, Kiina ja Etelä-Korea, jotka kuuluvat Finnairin ydinmarkkinoihin Aasiassa. Katso ”Riskitekijät – Sääntelyriskejä – EU:n ja EU:n ulkopuolisten maiden kahdenvälisen sopimusten tai kauppasuhteiden muutokset voivat johtaa Finnairin lentoreittien rajoituksiin ja nostaa näihin reitteihin liittyviä maksuja”.

Liikennelupa (Operating Licence)

Lentoliikenneasetuksen mukaan sellaisilla lentoliikenteen harjoittajilla, joihin sovelletaan EU:n lentoliikennettä koskevaa sääntelyä, on oltava liikennelupa matkustajien, postin ja/tai rahdin kaupallista lentokuljetusta varten.

Lentotoimintalupa (Air Operator Certificate, AOC)

Liikenneluvan myöntämisen edellytyksenä on myös, että lentoliikenteen harjoittajalla on Lentoliikenneasetuksen mukainen lentotoimintalupa. Lentotoimintaluvassa täsmennetään konetyypit, joita lentoliikenteen harjoittaja voi käyttää, sekä asetetaan muita toiminnallisia ja teknisiä määrittelyjä.

Omistajuutta ja liiketoimintaa koskevat vaatimukset

Lentoliikenneasetuksen mukaisesti EU:n lentoyhtiöiden päätoimipaikan ja rekisteröidyn kotipaikan on sijaittava EU:n jäsenvaltiossa. Asetuksessa vaaditaan myös, että EU:n lentoyhtiöiden pääasiallisena toimintamuotona on lentoliikenne, ja niiden on täytettävä tiettyjä toiminnan harjoittamista ja taloudellisia edellytyksiä koskevia vaatimuksia. Liikenneluvan myöntäminen edellyttää lentoliikenteen harjoittajalta muun muassa kykyä täyttää liiketoimintasuunnitelmansa mukaisia realististen oletusten mukaisesti arvioituja kiinteitä ja toimintakuluja turvautumatta liiketoiminnastaan saamiinsa tuloihin.

Lisäksi eurooppalaisen lentoliikenteen harjoittajan, kuten Finnairin, on jatkuvasti oltava suoraan taikka yhden tai useamman muun yrityksen kautta jäsenvaltioiden ja/tai jäsenvaltioiden kansalaisten omistuksessa ja tosiasiallisessa määräysvallassa. ETA-sopimuksen sekä EU:n ja Sveitsin välisen lentoliikennettä koskevan sopimuksen mukaan myös ETA-maat ja Sveitsi rinnastetaan EU-jäsenvaltioihin.

Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen

Laskeutumista ja lentoa lähtöä varten lentoliikenteen harjoittajalla on oltava niin sanottuja lähtö- ja saapumisaikoja (*slot*). Lähtö- tai saapumisaika on oikeus nousta tai laskeutua tiettyyn aikaan määritellyllä aikataulukaudella. Lähtö- ja saapumisaikojen jaosta ETA-alueella ja Sveitsissä on määrätty neuvoston asetuksella (ETY) 95/93, muutoksineen (**”Slot-asetus”**).

Lentoasemat jaetaan koordinoituihin ja aikatauluneuvonnan alaisiin lentoasemiin. Koordinoiduilla lentoasemilla lentoliikenteen harjoittajalla on oltava laskeutumista tai lentoa lähtöä varten koordinaattorin myöntämä lähtö- tai saapumisaika. Aikatauluneuvonnan alaisilla lentoasemilla on olemassa sellainen ruuhkautumisvaara tiettyinä aikoina päivästä, viikosta tai vuodesta, joka voidaan todennäköisesti selvittää lentoliikenteen harjoittajien vapaaehtoisella yhteistyöllä. Aikatauluneuvonnan alaisille lentoasemille on nimetty aikatauluneuvoja helpottamaan sellaisten lentoliikenteen harjoittajien toimintaa, jotka toimivat tai aikovat toimia kyseisellä lentoasemalla.

Slot-asetuksen mukaan koordinoitujen lentoaseman koordinaattori jakaa lähtö- ja saapumisaikat kullekin aikataulukaudelle. Jos hakemusten määrä ylittää käytettävissä olevien lähtö- ja saapumisaikojen lukumäärän, etusijalle asetetaan lentoliikenteen harjoittajat, joiden hallussa kyseiset lähtö- ja saapumisaikat olivat edellisellä

aikataulukaudella, ja jotka käyttävät niitä vähintään 80-prosenttisesti. Jos lentoliikenteen harjoittaja ei saavuta tätä kynnysarvoa, se voi menettää kyseisen lähtö- tai saapumisaajan, joka voidaan sijoittaa lähtö- ja saapumisaikojen pooliin jaettavaksi toisille lentoliikenteen harjoittajille (niin kutsuttu ”use-it-or-lose-it” -sääntö). Mikäli lentoliikenteen harjoittaja on kuitenkin estynyt käyttämästä lähtö- tai saapumisaikaa poikkeuksellisista syistä (esimerkiksi ennalta arvaamattomat ja väistämättömät olosuhteet, joihin lentoliikenteen harjoittaja ei voi vaikuttaa), se voi kuitenkin olla oikeutettu säilyttämään lähtö- tai saapumisaajan. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2022/2038 lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä unionin lentoasemilla koskevista säännöistä epidemiologisen tilanteen tai sotilaallisen hyökkäyksen vuoksi myönnettävän väliaikaisen helpotuksen osalta hyväksyttiin lokakuussa 2022. Asetuksessa säädetään väliaikaisista toimenpiteistä, joiden avulla voidaan reagoida joustavammin lähitulevaisuuden odottamattomiin tapahtumiin. Uusia sääntöjä sovelletaan 28.10.2023 asti.

Lähtö- ja saapumisaikoja voidaan vaihtaa lentoyhtiöiden kesken, ja niille on ajan mittaan kehittynyt lentoyhtiöiden välisiä vaihtomekanismeja. Tietyillä lentoasemilla omaksuttujen käytäntöjen mukaisesti lentoyhtiöt vaihtavat arvokkaita lähtö- ja saapumisaikoja vähemmän arvokkaisiin rahallista korvausta vastaan.

Euroopan komissio julkaisi joulukuussa 2011 toimenpidekokonaisuuden, jossa ehdotetaan muutoksia lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevaan sääntelyyn. Tavoitteena on tehostaa käytettävissä olevan kapasiteetin käyttöä eurooppalaisilla lentoasemilla. Ehdotettu sääntely sisältää muun muassa toimenpiteitä lähtö- ja saapumisaikojen vaihtokaupan läpinäkyvyyden edistämiseksi ja sitä koskevien ehtojen selkeyttämiseksi kansallisten viranomaisten valvonnan alla, sekä tiukentuneita vaatimuksia ”use-it-or-lose-it” -sääntöön. Komission vuoden 2023 työohjelman mukaan uusi ehdotus lentoasemien lähtö- ja saapumisaikoja koskevasta sääntelystä on tarkoitus julkaista vuoden 2023 kolmannelle neljänneksellä.

Kuljetusmaksut

Lentoliikenneasetuksessa määrätään EU:n lentoliikenteen harjoittajille oikeus vahvistaa vapaasti matkustajakuljetusmaksunsa EU:ssa, sanotun kuitenkin rajoittamatta saalistushinnoittelua tai kohtuuttomia hintoja koskevia kieltoja.

Lentoasemamaksut

Lentoasemamaksuista määrätään EU-tasolla direktiivillä 2009/12/EY. Direktiivi on pantu Suomessa kansallisesti täytäntöön laissa lentoasemaverkosta ja -maksuista (210/2011, muutoksineen). Direktiivissä kielletään muun muassa lentoaseman käyttäjien syrjintä lentoasemamaksujen kautta, ja säädetään pakollisesta neuvottelumenettelystä, jossa lentoaseman pitäjä ja lentoaseman käyttäjät neuvottelevat säännöllisesti lentoasemamaksujärjestelmän toiminnasta, lentoasemamaksujen tasosta ja tarvittaessa myös tarjottavan palvelun laadusta.

Lisäksi niin sanotulla yhtenäisellä eurooppalaisella ilmatilalla, josta säädetään neuvoston asetuksissa (EY) 549/2004, N:o 550/2004, N:o 551/2004 ja 552/2004 (muutoksineen), yhdenmukaistettiin Euroopan lennonjohtopalvelujen oikeudellinen kehikko. Eurocontrolin maksuja lukuun ottamatta palveluista kuitenkin veloitetaan edelleen kansallisten säädösten perusteella.

Ympäristöasiat

Keskeisimmät Yhtiötä koskevat ympäristöasiat ovat sen lentokoneisiin sovellettavat fyysisiä ja melupäästöjä koskevat säännökset.

Eurooppalaista päästökauppaa koskeva direktiivi 2008/101/EY astui voimaan helmikuussa 2009, ja toi ilmailualan EU ETS -järjestelmän piiriin. Vuodesta 2012 vuoteen 2022 EU ETS -järjestelmä koski kaikkia EU-jäsenmaiden sekä ETA-sopimuksen perusteella myös Islannin, Liechtensteinin ja Norjan lentoasemilta lähteviä ja niiltä saapuvia lentoja. EU ETS -järjestelmän ja CORSIA-järjestelmän yhdenmukaistamisen seurauksena vuosina 2022–2027 EU ETS -järjestelmää sovelletaan Euroopan sisäisiin lentoihin (myös Isoon-Britanniaan ja Sveitsiin suuntautuvat lennot), kun taas CORSIA-järjestelmää sovelletaan CORSIA-järjestelmään osallistuviin kolmansiin maihin suuntautuviin ja niistä lähteviin Euroopan ulkopuolisiin lentoihin (**”Selkeän erottamisen periaate”**). Vuonna 2025 pidettävän ICAO:n 42. yleiskokouksen jälkeen komissio arvioi, riittääkö CORSIA-järjestelmän soveltaminen vähentämään ilmailun päästöjä Pariisin sopimuksen tavoitteiden mukaisesti. Riippuen siitä, katsotaanko CORSIA-järjestelmä riittäväksi, komissio tekee neuvostolle ja parlamentille ehdotuksen joko Selkeän

erottamisen periaatteen jatkamisesta tai EU ETS -järjestelmän soveltamisalan laajentamisesta kaikkiin Euroopan talousalueelta lähteviin lentoihin.

EU ETS -järjestelmä määrittää markkinahinnan päästöoikeuksille, ja rajoittaa kokonaispäästöjä kiinteään rajaan asti. Järjestelmän soveltamisalaan kuuluvien toimijoiden on luovutettava tietty määrä päästöoikeuksia joka raportointivuonna kokonaispäästöjensä kattamiseksi. Lentoyhtiöille annetaan tietty määrä ilmaisia päästöoikeuksia niiden määriteltyjen viitevuosien mukaisten historiallisten päästöjen sekä markkinaosuuden perusteella. EU-jäsenvaltiot myös myyvät lisäpäästöoikeuksia huutokauppamenettelyssä. Liikkeeseen laskettujen päästöoikeuksien määrä on vuosina 2013–2023 pienempi, koska EU ETS -järjestelmän soveltamisala rajoittuu tilapäisesti ETA-alueen sisäisiin lentoihin. Kesäkuussa 2023 direktiivi (EU) 2023/958 ilmailun panoksesta unionin koko talouden laajuisen päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen asianmukaisesta toteuttamisesta astui voimaan. Direktiivin myötä ilmaisia päästöoikeuksia lakkautetaan asteittain vuosina 2024 ja 2025 ja kaikki päästöoikeudet huutokaupataan vuodesta 2026 alkaen.

EU on myös tehnyt ympäristösäätelyä koskevia ehdotuksia 55-valmiuspaketin yhteydessä (55-valmiuspaketin tavoite on vähentää päästöjä vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta, ja lopullinen tavoite on ilmastoneutraali Eurooppa vuoteen 2050 mennessä). Yhtiön kannalta tärkeimmät mahdolliset muutokset ovat ehdotus tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle (**”RefuelEU Aviation -ehdotus”**) ja energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehityksen uudistamisesta annetun direktiivin 2003/96/EY (**”Energiaverodirektiivi”**) tarkistaminen.

RefuelEU Aviation -ehdotuksessa asetetaan vähimmäisvaatimukset kaikille lentopolttoaineen toimittajille ja määrätään kehittyneiden biopolttoaineiden ja synteettisten lentopolttoaineiden asteittaisesta käyttöönotosta. Sekoitevelvoite nousee asteittain vuodesta 2025 alkaen. EU:n alueella jaeltavan lentopolttoaineen tulee sisältää vähintään 2 prosenttia uusiutuvaa lentopolttoainetta vuonna 2025 ja 70 prosenttia vuonna 2050. Lisäksi ilmalusten käyttäjät veloitettaisiin varmistamaan, että jollakin EU:n lentoasemalla lisätyn lentopolttoaineen vuotuinen määrä on vähintään 90 prosenttia vuodessa tarvittavasta lentopolttoaineesta. Euroopan parlamentti ja Eurooppa-neuvosto pääsivät huhtikuussa 2023 alustavaan yhteisymmärrykseen RefuelEU Aviation -ehdotuksesta, ja Euroopan parlamentti hyväksyi ehdotuksen asetukseksi syyskuussa 2023.

Ehdotettu Energiaverodirektiivin tarkistus pyrkii tekemään puhtaammista polttoaineista houkuttelevampia kaikissa liikennemuodoissa. Tärkein ilmailuun liittyvä muutos on EU:n sisäisillä lennoilla käytettävien fossiilisten polttoaineiden verovapautusten poistaminen, jolla varmistetaan, että fossiilisille polttoaineille ei aseteta vähimmäisverokantaa alhaisempia alennettuja verokantoja. Eurooppa-neuvosto totesi kesäkuussa 2023, että vaikka tarkistukseen liittyvän kompromissin saavuttamisessa on edistytty, ehdotuksen hyväksymiseen tarvittavan neuvoston yksimielisyyden saavuttaminen vaatii vielä lisätyötä.

Siviilikäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden aiheuttaman melun rajoittamisesta annetulla direktiivillä 89/629 pyritään rajoittamaan lentoliikenteen aiheuttamaa melua. Direktiivillä säädetään koko EU:n ilmatilan laajuisesta toimintakiellosta sellaisille lentäville suihkukoneille, jotka eivät täytä Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 luvun 3 mukaisia normeja, lukuun ottamatta rekistereihin ennen 1.11.1990 merkittyjä koneita ja eräitä merentakaisia alueita. Lisäksi asetuksella (EU) 598/2014 rajoitetaan edelleen melua EU:n lentoasemilla ja niiden ympäristössä. Toisaalta direktiivillä 2002/49, muutoksineen, pyritään yhdenmukaistamaan melun kuvaajia ja melukarttoja sekä kannustamaan valtioita arvioimaan melutilannetta yksityiskohtaisesti. Yhtiön tiedossa ei ole mitään sen lentokoneiden tai minkään muun toiminnon aiheuttamia ympäristöongelmia, joilla voisi olla olennainen vaikutus sen liiketoimintaan.

Turvallisuus

Siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä annetussa asetuksessa (EY) 300/2008 vahvistetaan EU-tasolla yhteiset säännöt siviili-ilmailun suojelemiseksi siihen kohdistuvilta ja sen turvallisuuden vaarantavilta laittomilta teoilta. Asetuksen mukaisesti lentoliikenteen harjoittajien on noudatettava erityisiä turvatoimia sekä nämä sisältävää turvaohjelmaa, joka täyttää kansallisen ilmailuviranomaisen hyväksymän kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman vaatimukset. Yhtiö katsoo, että se noudattaa turvaohjelman sääntöjä.

Neuvoston asetuksella (ETY) 3922/91 (viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) 859/2008) on säädetty rajoituksia ohjaamo- ja matkustamomiehistön työajalle, sekä asetettu heille määritellyt pysähtymisajat ja lepovaatimukset. Lisäksi lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä annetussa komission asetuksessa (EU) 965/2012, muutoksineen, annetaan tarkempia teknisiä

turvallisuusmääräyksiä muun muassa lentotyöjaksojen suunnittelusta siten, että miehistön jäsenet pysyvät riittävän vireinä. Asetuksen liitteissä on määritelty myös teknisiä määräyksiä muun muassa lentokoneiden turvallisuusmääräyksistä, hyväksynnästä ja valvonnasta, huollosta sekä vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta.

Vakuutukset

Vakuutuksista ilmailussa aiheutuvan vahingon varalta säädetään lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) 785/2004 ja komission delegoidussa asetuksessa (EU) 2020/1118. Yhtiöllä on sen vastuiden edellyttämä ja sille erityisesti Suomen lain ja kansainvälisten lentoliikenteen yleissopimusten perusteella kuuluvien vähimmäiskorvausvastuiden mukainen vakuutusturva. Yhtiön vakuutuksia on kuvattu tarkemmin osiossa ”Yhtiön liiketoiminta – Vakuutukset”.

Matkustajien oikeudet

Asetuksessa (EY) 1107/2006 vahvistetaan vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudet lentoliikenteessä. Asetuksen mukaan vammaisilta ja liikuntarajoitteisilta henkilöiltä ei saa evätä pääsyä lennolle heidän vammansa tai liikuntarajoituksensa perusteella lukuun ottamatta tapauksia, joissa se on perusteltua lakisääteisten turvallisuussyiden takia. Asetuksessa määrätään muun muassa, että vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille on annettava lentoasemilla ja ilma-aluksissa heidän erityistarpeidensa mukaista apua, käyttäen tarvittavaa henkilöstöä ja varustusta.

Asetuksissa (EY) 2027/97, muutoksineen, ja 889/2002 säädetään Montrealin yleissopimukseen perustuvasta matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta. Finnair on asetuksen nojalla muun muassa velvollinen korvaamaan matkustajille matkatavaroiden tuhoutumisesta, viivästymisestä, katoamisesta tai vahingoittumisesta johtuvia vahinkoja tiettyyn määrään asti. Mahdollisen matkustajan kuolemantapauksen ja loukkaantumisen osalta korvausvastuuta ei ole rahamääräisesti rajoitettu.

EU:ssa on säädetty korvauksesta lentomatkustajille, joiden pääsy estetään sellaiselle lennolle, jolle näillä on voimassa oleva lippu (asetus (EY) 261/2004, joka tuli voimaan 17.2.2005). Kyseisessä säännöksessä määrätään myös kiinteistä korvauksista matkustajille, joiden lento peruutetaan, paitsi tilanteissa, joissa lentoyhtiö kykenee osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, kuten esimerkiksi säästä, lennonjohdon viivästyksistä tai turvallisuusongelmista. Asetuksessa määrätyt korvaukset ovat suuruudeltaan 250 euroa, 400 euroa tai 600 euroa matkustajaa kohden lennon pituudesta riippuen. Asetuksessa asetetaan lisäksi lentojen peruuntumisen tai viivästymisen takia seuraavia matkustajista huolehtimiseen ja matkustajien avustamiseen liittyviä velvollisuuksia.

Tämän Esitteen päivämääränä asetuksiin (EY) 261/2004 ja 2027/97 on vireillä muutoksia. Euroopan komissio on laatinut asetuksen muutosehdotuksen, josta Euroopan parlamentti on antanut lainsäädäntöpäätöslauselman 5. helmikuuta 2014. Eurooppa-neuvosto esitti vuonna 2020 uusia kompromissiehdotuksia, joiden tarkoituksena on saavuttaa neuvottelukanta neuvostossa. Komission vuoden 2023 työohjelmassa ehdotus on asetettu prioriteetiksi. Ehdotuksen tavoitteena on vahvistaa matkustajien oikeuksia muun muassa huolenpitoon ja apuun, sekä selkeyttää liityntälentojen matkustajien oikeusasemaa. Toisaalta matkustajilla olisi harvemmin oikeus vakiokorvauksiin lentojen viivästyessä. Myös lentoyhtiön velvollisuutta järjestää matkustajalle majoitus tiettyissä poikkeuksellisissa olosuhteissa rajoitettaisiin. Asetusehdotuksella pyritään myös edistämään matkustajien pääsyä oikeuksiinsa matkatavaroiden tuhoutuessa tai vahingoituessa.

Kilpailu- ja valtiontukisääntely

EU:ssa toimivien lentoyhtiöiden on noudatettava EU:n kilpailusääntöjä, joista merkittävimmät sisältyvät SEUT 101 ja 102 artikloihin, jotka ovat keskeisin väline kilpailunrajoittamista vastaan. SEUT 101 artiklan 1 kohta kieltää kaikki EU-maiden väliseen kauppaan vaikuttavat yritysten väliset sopimukset, yritysten yhteenliittymien päätökset ja yhdenmukaistetut menettelytavat, jotka voivat estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua. SEUT 102 artikla puolestaan kieltää määräävän markkina-aseman väärinkäytön.

SEUT 101 artiklan 1 kohdan mukainen lähtökohtaisesti kilpailua rajoittava sopimus ei kaikissa tilanteissa ole lainvastainen. Tiettyjen edellytysten täytyessä Euroopan komissio voi myöntää SEUT 101 artiklan 3 kohdan mukaisia poikkeuksia tiettyihin lentoliikenteen alan sopimusten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin.

Yksittäistapauksellista poikkeusten lisäksi on tietyissä tilanteissa mahdollista soveltaa yleisempiä, niin kutsuttuja ryhmäpoikkeuksia. Tämän Esitteen päivämääränä ei ole voimassa erityisesti lentoliikenteen alaa koskevia ryhmäpoikkeuksia. Euroopan komissio on kuitenkin myöntänyt yleisiä ryhmäpoikkeuksia tietyin tyypillisille horisontaalisille ja vertikaalisille sopimuksille, jotka koskevat myös lentoliikennealaa.

SEUT 107 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, on lähtökohtaisesti kielletty. 107 artiklan 3 kohdan mukaan tiettyjä tukimuotoja voidaan kuitenkin pitää sallittuina, esimerkiksi tukea tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä EU:n yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. SEUT 108 Artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltion on annettava Euroopan komissiolle tieto tuen myöntämistä tai muuttamista koskevasta suunnitelmasta niin ajoissa, että se voi esittää huomautuksensa. Jäsenvaltio, jota asia koskee, ei saa toteuttaa ehdottamiaan toimenpiteitä, ennen kuin menettelyssä on annettu lopullinen päätös.

Suomalaisen sääntelyn vaatimukset

Suomalaisena lentoliikenteen harjoittajana Yhtiöön sovelletaan ilmailulaissa (864/2014, muutoksineen) säädettyjä vaatimuksia. Ilmailulaissa säädetään muun muassa ilma-aluksien ja lupakirjojen rekistereistä, ilma-aluksien ja lupakirjojen kelpoisuusvaatimuksista, turvallisuudesta, ilmatilan hallinnasta sekä toiminnasta onnettomuustilanteissa.

Suomen toimivaltaisena lentoliikenneviranomaisena toimii Traficom, joka valvoo muun muassa ilmailun turvallisuusvaatimusten noudattamista, ilmailutoiminnan vaatimustenmukaisuutta ja ilmailuorganisaatioiden turvallisuudenhallintaa koskevia SMS-järjestelmiä ja niiden tehokkuutta. Valvonta perustuu kansalliseen ja EU-tason lainsäädäntöön sekä muihin suomalaisia ilmailuorganisaatioita velvoittaviin säännöksiin.

TIIVISTELMÄ VIIMEAIKAISISTA TIEDOTTEISTA

Seuraavassa tiivistelmässä esitetään tietoja, jotka Yhtiö on julkistanut markkinoiden väärinkäyttöasetuksen (EU) 596/2014 ("MAR") nojalla, sekä tiettyjä tietoja, jotka Yhtiö on julkistanut Helsingin Pörssin sääntöjen mukaisesti, tämän Esitteen päivämäärää edeltäneiden 12 kuukauden aikana ja jotka ovat Esitteen päivämääränä Yhtiön tiedon mukaan edelleen oleellisia. Tiivistelmässä ei käsitellä säännöllistä taloudellista raportointia eikä muita tiedonantovelvollisuuksia, jotka eivät liity MAR:een tai Helsingin Pörssin sääntöihin. Tämän johdosta yhteenveto ei ole tyhjentävä eikä siinä käsitellä kaikkia Yhtiön edellä mainittuna ajanjaksona antamia pörssitiedotteita.

Sisäpiiritietoa koskevat pörssitiedotteet

Finnair ilmoitti 13.6.2023 täsmentävänsä vuoden 2023 tulostuloksiaan ja antoi positiivisen tulosvaroituksen. Finnair päivitti tulostuloksiaan ja tiedotti, että aiemmasta ohjeistuksesta poiketen Yhtiö arvioi vertailukelpoisen liike tuloksen todennäköisesti yltävän vuoden 2019 tasolle (162,8 miljoonaa euroa) tai jopa ylittävän sen. Koko vuoden 2023 liikevaihdon osalta Finnair arvioi edelleen, että se ei vielä yllä vuoden 2019 tasolle (3 097,7 miljoonaa euroa). Finnair arvioi 27.4.2023 julkaistussa ohjeistuksessaan koko vuoden 2023 liikevaihdon kasvavan huomattavasti sekä vertailukelpoisen liike tuloksen paranevan huomattavasti vuodesta 2022 erityisesti siksi, että vuoden 2022 ensimmäinen puolisko oli sekä COVID-19-pandemian että suljetun Venäjän ilmatilan vahvasti rasittama. Yhtiö arvioi kuitenkin, että liikevaihto ja vertailukelpoinen liike tulos eivät kuitenkaan vielä yllä vuoden 2019 tasolle. Paremmen tulostuloksen myötä Finnairin strategian mukainen vähintään 5 prosentin vertailukelpoinen liikevoittomarginaalitavoite vuoden 2024 puolivälistä lähtien saavutettaisiin 12–18 kuukautta ennakoitua aiemmin. Strategiansa menestyksekkään toteuttamisen seurauksena Finnair asetti vuoden 2023 puolivuositarkastuksessa korkeamman vertailukelpoisen liikevoittomarginaalitavoitteen, joka on 6 prosenttia vuoden 2025 loppuun mennessä. Finnairin toimintaympäristön epävarmuus kuitenkin jatkuu edelleen, koska polttoaineen hinta on yhä korkea ja Venäjän ilmatilan sulun loppuminen ei ole näköpiirissä. Lisäksi inflaation ja korkotason nousun vaikutusten laajuus kysyntään ja kustannuksiin on epävarmaa.

Finnair ilmoitti 18.8.2023, että Finnairin toimitusjohtaja Topi Manner on jättänyt irtisanomisilmoituksensa Yhtiön palveluksesta siirtyäkseen toisen suomalaisen pörssiyhtiön toimitusjohtajaksi viimeistään 1.3.2024. Siihen asti Manner jatkaa roolissaan Finnairin toimitusjohtajana. Finnair ilmoitti, että Mannerin seuraajan etsintä aloitetaan heti.

Finnair ilmoitti 6.10.2023 suunnittelevansa enintään 600 miljoonan euron merkintäoikeusantia. Finnair julkisti Osakeannin ehdot 27.10.2023.

Muutokset Yhtiön johdossa ja osakkeenomistajien nimitystoimikunnassa

Tässä osiossa olevat tiedot liittyvät Finnairin johtoon ja osakkeenomistajien nimitystoimikuntaan, joista on esitetty enemmän tietoa tämän Esitteen kohdassa "Hallitus ja johtoryhmä".

Finnair ilmoitti 14.6.2023 varsinaisen yhtiökokouksen 2023 päätöksen mukaisesti, että Finnairin osakkeenomistajien nimitystoimikuntaan on nimetty seuraavat henkilöt: Kimmo Viertola, Timo Sallinen ja Hanna Hiidenpalo. Finnair ilmoitti 18.9.2023, että Finnairin osakkeenomistajien nimitystoimikunnan kokoonpano muuttuu siten, että nimitystoimikunnan jäsenen sijoitusjohtaja Hanna Hiidenpalon (Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo) tilalle tulee osakesijoitusjohtaja Jukka Vähäpesola (Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo). Muilta osin nimitystoimikunnan kokoonpano pysyy ennallaan.

Finnair ilmoitti 23.5.2023, että Kaisa Aalto-Luoto on nimitetty Finnairin henkilöstöjohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi. Aalto-Luoto aloittaa tehtävässä viimeistään 23.11.2023. Kaisa Aalto-Luoto on aiemmin toiminut Sanoma Media Finland Oy:n henkilöstöjohtajana, Outotec Oyj:n henkilöstö- ja viestintäjohtajana ja tehnyt pitkän uran vaativissa henkilöstöhallinnon johtotehtävissä Outotec Oyj:ssä ja Mandatum Henkivakuutusosakeyhtiössä.

Muutokset rahoitusjärjestelyissä ja joukkovelkakirjalainoissa

Finnair ilmoitti 12.12.2022, että ylläpitääkseen tarvittavaa kassaa vallitsevassa epävarmassa toimintaympäristössä Yhtiö on sopinut muiden osapuolten kanssa vuonna 2020 nostetun 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainan ja Suomen valtion ja liikepankin lainalle myöntämien takausten jatkamisesta. Euroopan komission kilpailuviranomainen antoi 20.6.2022 hyväksyntänsä Suomen valtion myöntämälle 540 miljoonan euron takauksen jatkamiselle koskien TyEL-takaisinlainaa. Laina-aikaa jatketaan vuoteen 2025 saakka ja

takaisinmaksuaikataulua muutetaan siten, että Yhtiö lyhentää lainaa 100 miljoonaa euroa puolivuositain, kuitenkin niin, että kaksi viimeistä 100 miljoonan euron lyhennystä maksetaan kokonaisuudessaan 15.5.2025. Näin ollen lainaa ei lyhennetä aiemman maksuaikataulun mukaisesti lainkaan joulukuussa 2022.

Finnair tiedotti 16.2.2023 kutsuvansa sen 19.5.2025 erääntyvän 400 miljoonan euron 4,250 prosentin Joukkovelkakirjalainan lainaosuuksien (ISIN: FI4000507132) haltijat myymään lainaosuutensa käteistä vastaan 16.2.2023 päivätyssä englanninkielisessä tarjousmuistiossa esitettyjen ehtojen mukaisesti. Finnair julkisti 24.2.2023, että haltijoiden pätevästi lopulliseen takaisinostohintaan tai lopullista takaisinostohintaa matalampaan hintaan ostettavaksi tarjoamien Joukkovelkakirjalainan lainaosuuksien nimellisarvojen kokonaismäärä oli 17 546 000 euroa, ja Yhtiö hyväksyy ostettavaksi kaikki tällaiset Joukkovelkakirjalainan lainaosuudet lopulliseen takaisinostohintaan. Yhtiö maksaa lisäksi ostettavaksi hyväksytyille Joukkovelkakirjalainan lainaosuuksille kertyneet ja maksamattomat korot, joiden suuruus on 1,16875 prosenttia jokaisen Joukkovelkakirjalainan lainaosuuden nimellisarvosta. Kaikki Yhtiön ostamat Joukkovelkakirjalainan lainaosuudet tullaan mitätöimään. Joukkovelkakirjalainan lainaosuudet, joita ei osteta takaisinostotarjouksen mukaisesti, jäävät voimaan.

Finnair ilmoitti 1.8.2023 käyttävänsä oikeuttaan lunastaa 3.9.2020 liikkeeseen laskemansa 200 miljoonan euron Hybridilainan lainaosuudet (ISIN: FI4000441860). Hybridilainan lainaosuudet lunastetaan täysimääräisesti 1.9.2023 Hybridilainan ehtojen mukaisesti. Lunastuspäivänä Yhtiö maksaa Hybridilainan lainaosuuksien haltijoille lunastushinnan, joka vastaa Hybridilainan lainaosuuksien nimellismäärää sekä lunastuspäivään mennessä kertynyttä korkoa lukuun ottamatta lunastuspäivän korkoa.

Yhtiökokousten päätökset

Finnair julkisti 27.1.2023 osakkeenomistajien nimitystoimikunnan ehdotukset yhtiökokoukselle ja 2.3.2023 kutsun vuoden 2023 varsinaiseen yhtiökokoukseen. Varsinainen yhtiökokous pidettiin 23.3.2023.

Finnair ilmoitti 23.3.2023 varsinaisen yhtiökokouksen päätökset, jotka tehtiin hallituksen ja osakkeenomistajien nimitystoimikunnan ehdotusten mukaisesti. Sen lisäksi, että yhtiökokous vahvisti Yhtiön tilinpäätöksen, myönsi vastuuvapauden Yhtiön hallituksen jäsenille ja toimitusjohtajalle ja tuki Yhtiön toimielinten palkitsemisraporttia, yhtiökokous päätti: (i) että vuodelta 2022 vahvistetun taseen perusteella ei makseta osinkoa; (ii) hallituksen jäsenten ja puheenjohtajan vuosipalkkioista; (iii) hallituksen jäsenten uudelleenvalinnasta lukuun ottamatta Jouko Karvista ja Maija Strandbergia, jotka eivät olleet käytettävissä uudelleenvalinnassa, sekä Sanna Suvanto-Harsaaen ja Minna Pajumaan valitsemisesta hallituksen uusiksi jäseniksi; (iv) että Yhtiön tilintarkastajaksi valitaan uudelleen KPMG Oy Ab; (v) että hallitus valtuutetaan päättämään Yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta kohdassa ”Osakkeet ja osakepääoma – Tiedot osakkeista – Voimassaolevat valtuutukset” kuvatulla tavalla; (vi) että hallitus valtuutetaan päättämään osakeannista kohdassa ”Osakkeet ja osakepääoma – Tiedot osakkeista – Voimassaolevat valtuutukset” kuvatulla tavalla; (vii) että osakkeenomistajien nimitystoimikunnan työjärjestykseen tehdään teknisiä muutoksia siten, että osakkeenomistajat, joilla on oikeus nimittää jäsen nimitystoimikuntaan, määritetään Euroclear Finland Oy:n ylläpitämän Yhtiön osakasluettelon perusteella kunkin vuoden kesäkuun ensimmäisen pankkipäivän tilanteen mukaisesti ja että osakkeenomistajien nimitystoimikuntaa muutetaan siten, että Yhtiön hallituksen puheenjohtaja toimii osakkeenomistajien nimitystoimikunnan äänivallattomana asiantuntijana; (viii) että yhtiöjärjestyksestä muutetaan niin, että siinä mahdollistetaan yhtiökokouksen järjestäminen etäkokouksena ilman kokouspaikkaa vaihtoehtona fyysisesti pidettävälle kokoukselle tai hybridikokoukselle; ja (ix) että hallitus valtuutetaan päättämään yhteensä enintään 250 000 euron suuruisista lahjoituksista yleishyödyllisiin tai niihin rinnastettaviin tarkoituksiin sekä päättämään lahjoitusten saajista, käyttötarkoituksista ja muista lahjoitusten ehdoista.

Finnair ilmoitti 23.3.2023 hallituksen järjestäytymiskokouksen päätökset. Yhtiön hallitus valitsi järjestäytymiskokouksessa Montie Brewerin hallituksen varapuheenjohtajaksi. Lisäksi hallitus valitsi tarkastusvaliokunnan sekä henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan jäsenet.

Finnair ilmoitti 27.10.2023 ylimääräisen yhtiökokouksen päätökset, jotka tehtiin hallituksen ehdotusten mukaisesti. Yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään enintään 22 000 000 uuden osakkeen antamisesta merkintäetuoikeusannissa. Katso ”Osakkeet ja osakepääoma – Tiedot osakkeista – Voimassaolevat valtuutukset”.

Kannustinjärjestelmiin liittyvät päätökset

Finnair ilmoitti 23.1.2023, että Finnairin hallitus on päättänyt Finnairin pitkän tähtäimen kannustinohjelmista. Ohjelmat tukevat Finnairin strategian toteuttamista kannattavuuden palauttamiseksi ja niiden mittarina on

Finnairin liikevoittomarginaali. Tavoitetaso liikevoittomarginaalin parantamiselle vuosina 2023–2025 on kaikille henkilöstöryhmille sama. Käteis pohjaisen henkilöstön kannustinohjelman 2023–2025 piiriin kuuluvat kaikki Finnairin henkilöstöryhmät, jotka ovat säästösopimuksin antaneet panoksensa Yhtiön yksikkökustannusten pienentämiseen, joka on yksi strategian keskeisistä toimista. Toinen kannustinohjelma on osakepohjainen ja sen piiriin kuuluu Finnairin johtoryhmän lisäksi muuta johtoa ja asiantuntijoita. Lisätietoja osakepohjaisista kannustinjärjestelmistä on esitetty tämän Esitteen kohdassa ”*Hallitus ja johtoryhmä – Osakepalkkiojärjestelmät*”.

Finnair ilmoitti 31.3.2023, että sen hallitus on varsinaisen yhtiökokouksen 23.3.2023 myöntämän osakeantivaltuutuksen nojalla päättänyt 1 324 933 uuden osakkeen antamisesta Yhtiölle itselleen vastikkeetta. Yhtiölle liikkeeseen laskettavat osakkeet tullaan käyttämään Yhtiön kannustinjärjestelmien mukaisten palkkioiden maksamiseen. Yhtiön osakkeiden kokonaislukumäärä on liikkeeseenlaskun jälkeen 1 408 726 198 osaketta, joista 1 724 236 osaketta on Yhtiön hallussa. Lisäksi Finnair ilmoitti 3.4.2023 luovuttaneensa yhteensä 1 324 933 hallussaan olevaa omaa Yhtiön osaketta kannustinpalkkiona FlyShare-osakesäästöohjelman eli Finnairin henkilöstön osakesäästöohjelman osallistujille. Osakkeiden luovutuksen jälkeen Finnairilla on hallussaan 399 303 omaa osaketta.

Muutokset taloudellisissa tavoitteissa

Finnair ilmoitti 6.10.2023, että se on täydentänyt keskeisiä pitkän aikavälin taloudellisia tavoitteitaan, jotka se pyrkii saavuttamaan ajan myötä. Finnair pyrkii saavuttamaan 6 prosentin vertailukelpoisen liikevoittomarginaalin vuoden 2025 loppuun mennessä, kuten aiemmin on ilmoitettu. Lisäksi Finnair pyrkii saavuttamaan 1-2-kertaisen nettovelan suhteessa vertailukelpoiseen käyttökatteeseen vuoden 2025 loppuun mennessä ja palauttamaan yhtiön varojenjakokyvyn vuodesta 2025 alkaen.

ERÄITÄ TALOUDELLISIA TIETOJA

Seuraavissa taulukoissa esitetään Yhtiön valikoituja konsernitilinpäätöstietoja 30.9.2023 ja 30.9.2022 päätyneiltä yhdeksän kuukauden jaksolta sekä 31.12.2022 ja 31.12.2021 päätyneiltä tilikaudelta. Alla esitettävät taloudelliset tiedot ovat peräisin Yhtiön tilintarkastamattomasta konsernin osavuositarkastuksesta 30.9.2023 päätyneeltä yhdeksän kuukauden jaksolta, sisältäen tilintarkastamattomat vertailutiedot 30.9.2022 päätyneeltä yhdeksän kuukauden jaksolta, joka on laadittu ”IAS 34 Osavuositarkastukset” -standardin mukaisesti, sekä tilintarkastetuista konsernitilinpäätöksistä 31.12.2022 ja 31.12.2021 päätyneiltä tilikaudelta, jotka on laadittu IFRS-standardien mukaisesti.

Tässä esitetyt valikoituja taloudellisia tietoja tulee lukea yhdessä kohdan ”Tilinpäätökseen liittyviä ja eräitä muita tietoja” sekä tähän Esitteeseen viittaamalla sisällettyjen Yhtiön tilintarkastettujen konsernitilinpäätösten 31.12.2022 ja 31.12.2021 päätyneiltä tilikaudelta ja Yhtiön tilintarkastamattoman konsernin osavuositarkastuksen 30.9.2023 päätyneeltä yhdeksän kuukauden jaksolta kanssa.

Konsernin tuloslaskelma

(miljoonaa euroa)	1.1.–30.9.		1.1.–31.12.	
	2023 (tilintarkastamaton)	2022	2022 (tilintarkastettu)	2021
Liikevaihto	2 261,3	1 669,3	2 356,6	838,4
Liiketoiminnan muut tuotot	88,7	116,3	153,5	62,5
Liiketoiminnan kulut				
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut	-374,0	-337,0	-449,6	-229,3
Polttoainekulut	-676,6	-606,0	-835,1	-211,4
Kapasiteettivuokrat	-79,4	-76,3	-102,5	-71,3
Lentokaluston huoltokulut	-149,5	-159,4	-192,4	-117,2
Liikennöimismaksut	-175,4	-155,4	-206,5	-120,4
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-88,8	-76,3	-103,1	-38,1
Matkustaja- ja maapalvelut	-309,7	-249,5	-348,0	-148,0
Poistot ja arvonalentumiset	-248,2	-268,6	-349,8	-319,8
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-84,3	-95,6	-123,7	-99,7
Liiketulos	164,1	-238,6	-200,6	-454,4
Rahoitustuotot	41,1	-0,5	6,5	12,8
Rahoituskulut	-108,7	-101,2	-137,9	-117,8
Kurssivoitot ja -tappiot	6,2	-85,7	-38,8	-22,5
Tulos ennen veroja	102,7	-426,1	-370,7	-581,9
Tuloverot	91,4	-103,4	-105,4	117,6
Kauden tulos	194,1	-529,5	-476,2	-464,3
Jakautuminen				
Emoyhtiön omistajille	194,1	-529,5	-476,2	-464,3
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa				
Laimentamaton osakekohtainen tulos	0,12	-0,39	-0,36	-0,34
Laimennettu osakekohtainen tulos	0,11	-0,39	-0,36	-0,34

Konsernin laaja tuloslaskelma

(miljoonaa euroa)	1.1.–30.9.		1.1.–31.12.	
	2023 (tilintarkastamaton)	2022	2022 (tilintarkastettu)	2021
Kauden tulos	194,1	-529,5	-476,2	-464,3
Muut laajan tuloksen erät				
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi				

Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	69,4	-2,3	-13,8	30,1
Verovaikutus	-11,2	0,1	0,1	-6,0
Erät, joita ei siirretä tulosaikuteisiksi				
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	17,8	41,7	49,9	43,0
Verovaikutus	-3,6	-8,3	-10,0	-8,6
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	72,4	31,1	26,2	58,4
Kauden laaja tulos	266,5	-498,3	-450,0	-405,9
Jakautuminen				
Emoyhtiön omistajille	266,5	-498,3	-450,0	-405,9

Konsernin tase

	30.9.		31.12.	
(miljoonaa euroa)	2023	2022	2022	2021
	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastettu)	
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	897,2	879,1	894,8	946,3
Käyttöoikeuslaivasto	851,3	955,7	932,9	1 025,3
Laivasto yhteensä	1 748,6	1 834,8	1 827,6	1 971,6
Muu käyttöomaisuus	142,8	152,4	150,1	162,3
Muu käyttöoikeusomaisuus	143,1	147,4	145,4	156,4
Muu käyttöomaisuus yhteensä	285,9	299,8	295,5	318,7
Eläkesaamiset	132,7	111,9	120,0	80,9
Muut pitkäaikaiset varat	3,2	4,1	4,5	6,9
Laskennalliset verosaamiset	161,3	80,0	80,6	191,9
Pitkäaikaiset varat yhteensä	2 331,7	2 330,7	2 328,3	2 569,9
Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset	163,1	146,8	134,9	110,9
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat	125,5	132,7	122,0	55,8
Johdannaisinstrumentit	70,9	97,6	23,5	26,1
Muut rahoitusvarat	1 018,2	788,5	738,6	531,4
Rahat ja pankkisaamiset	328,1	820,4	785,8	734,3
Lyhytaikaiset varat yhteensä	1 705,9	1 986,0	1 804,8	1 458,5
Myyttävänä olevat omaisuuserät	-	-	-	18,7
Varat yhteensä	4 037,6	4 316,7	4 133,0	4 047,1
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma	75,4	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	387,9	282,0	335,2	400,2
Oma pääoma yhteensä	463,3	357,5	410,7	475,7
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	1 038,6	1 258,1	1 128,0	1 204,1
Muut korolliset velat	907,8	691,4	1 058,4	986,2
Eläkevelvoitteet	0,7	0,8	0,7	0,7
Varaukset ja muut velat	174,4	204,9	186,4	200,7
Pitkäaikaiset velat yhteensä	2 121,5	2 155,2	2 373,5	2 391,6
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	199,3	212,6	202,7	176,9
Muut korolliset velat	241,7	643,2	240,1	441,7
Varaukset	43,0	61,0	71,7	13,8
Ostovelat	114,5	92,6	90,3	53,5
Johdannaisinstrumentit	7,4	30,8	36,7	0,4
Myyntiin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	564,0	513,1	452,0	291,1
Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat	111,8	100,2	111,2	74,4
Muut velat	171,0	150,6	144,4	128,1
Lyhytaikaiset velat yhteensä	1 452,8	1 804,0	1 348,9	1 179,8
Velat yhteensä	3 574,3	3 959,2	3 722,4	3 571,4
Oma pääoma ja velat yhteensä	4 037,6	4 316,7	4 133,0	4 047,1

Konsernin rahavirtalaskelma

(miljoonaa euroa)	30.9. ja 1.1.–30.9.		31.12. ja 1.1.–31.12.	
	2023	2022	2022	2021
	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastettu)	
Liiketoiminnan rahavirta				
Tulos ennen veroja	102,7	-426,1	-370,7	-581,9
Poistot ja arvonalentumiset	248,2	268,6	349,8	319,8
Rahoitustuotot ja -kulut	61,4	187,5	170,2	127,5
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-2,9	-6,7	-6,6	-19,4
Varausten muutos	-11,9	55,4	45,2	19,8
Työsuhde-etuudet	10,9	11,9	12,7	-4,3
Muut oikaisut	2,2	-0,5	2,1	3,3
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	1,2	66,8	60,0	18,9
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-26,8	-106,8	-86,9	-49,9
Vaihto-omaisuuden muutos	-0,6	-9,5	-10,1	1,9
Osto- ja muiden velkojen muutos	155,7	292,2	249,5	257,3
Käyttöpääoman muutos	128,3	175,9	152,5	209,2
Maksetut rahoituskulut, netto	-60,9	-36,9	-96,1	-99,3
Liiketoiminnan nettorahavirta	478,1	229,1	259,0	-25,3
Investointien rahavirta				
Investoinnit laivastoon	-156,5	-69,8	-83,1	-70,3
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-1,8	-3,3	-4,9	-6,0
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	0,4	25,5	25,5	441,7
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	0,3	0,3	0,4	11,7
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	-128,6	26,1	-12,8	-67,5
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	-0,1	-0,1	-0,7	0,0
Investointien nettorahavirta	-286,3	-21,2	-75,5	309,6
Rahoituksen rahavirta				
Lainojen nostot	-	-	-	396,7
Lainojen takaisinmaksut	-147,4	-134,3	-144,0	-154,8
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-149,2	-141,3	-193,4	-146,8
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan takaisinmaksut	-200,0	-	-	-
Oman pääoman ehtoisen hybridilainan korot ja kulut	-20,4	-20,5	-20,5	-20,5
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot	-	400,0	400,0	-
Omien osakkeiden hankinnat	-	-	-	-1,1
Rahoituksen nettorahavirta	-517,0	103,9	42,1	73,4
Rahavirtojen muutos	-325,2	311,8	225,6	357,8
Rahavarat tilikauden alussa	1 375,6	1 150,0	1 150,0	792,2
Rahavirtojen muutos	-325,2	311,8	225,6	357,8
Rahavarat kauden lopussa*	1 050,3	1 461,8	1 375,6	1 150,0
*Rahavarat				
Muut rahoitusvarat	1 018,2	788,5	738,6	531,4
Rahat ja pankkisaamiset	328,1	820,4	785,8	734,3
Kassavarat	1 346,3	1 608,9	1 524,4	1 265,7
Muut lyhytaikaiset rahoitusvarat (maturiteetti yli 3 kk)	-296,0	-147,1	-148,8	-115,7
Rahavarat	1 050,3	1 461,8	1 375,6	1 150,0

Avainluvut

Seuraavassa taulukossa esitetään Finnairin keskeisiä tunnuslukuja ilmoitettuina päivinä ja ajanjaksoina:

	30.9. ja 1.1.–30.9. 2023 (tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu)		31.12. ja 1.1.–31.12 2022 (tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu)	
(miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu)				
Liikevaihto ja kannattavuus				
Liikevaihto	2 261,3	1 669,3	2 356,6 ⁽¹⁾	838,4 ⁽¹⁾
Vertailukelpoinen liiketulos	161,4	-181,8	-163,9	-468,9
Vertailukelpoinen liiketulos liikevaihdosta, %	7,1	-10,9	-7,0	-55,9
Liiketulos	164,1	-238,6	-200,6 ⁽¹⁾	-454,4 ⁽¹⁾
Vertailukelpoinen EBITDA	409,7	54,1	153,2	-149,0
Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta, %	18,1	3,2	6,5	-17,8
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton, euroa	0,12	-0,39	-0,36 ⁽¹⁾	-0,34 ⁽¹⁾
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu, euroa	0,11	-0,39	-0,36 ⁽¹⁾	-0,34 ⁽¹⁾
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK), senttiä/ASK	8,34	7,22	7,53	6,93
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometritä (yield), senttiä/RPK	8,75	7,71	8,09	8,13
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK), senttiä/ASK	7,75	8,01	8,05	10,81
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,25	5,38	5,38	9,06
Pääomarakenne				
Omavaraisuusaste, %	11,5	8,3	9,9	11,8
Nettovelkaantumisaste, %	224,4	320,9	266,4	321,8
Korollinen nettovelka	1 039,7	1 147,0	1 094,0	1 530,9
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	2,0	17,2	7,1	-10,3
Bruttoinvestoinnit	209,4	137,8	199,6	434,5
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	8,3	-9,3	-6,1	-13,9
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	45,7	77,2	64,7	151,0
Liikenne				
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	8 373	6 645	9 096	2 852
Lentojen lukumäärä, kpl	75 499	64 855	88 713	41 392
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	27 107	23 113	31 298	12 094
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	21 012	15 239	21 157	5 178
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	77,5	65,9	67,6	42,8
Asiakaslähtöinen kaupallinen ja operatiivinen laadukkuus				
Nettosuosittelutulos (NPS)	36	40	40	38
Saapumistämällisyys, %	82,9	78,5	79,0	82,3
Matkustajien osuus moderneissa myyntikanavissa, % ⁽³⁾	67,9	66,6	66,3	71,5
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	2,1	2,4	2,3	1,1
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	863,0	708,0	711,0	326,0
Lisämyynti ⁽⁴⁾	104,1	90,7	123,2 ⁽¹⁾	44,1 ⁽¹⁾
Lentoliikenteen johtaviin vastuullisuustoimijoihin kuuluminen				
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	717 776	577 505	788 104	364 478
Lentojen CO ₂ -päästöt, tonnia	2 260 995	1 819 140	2 482 528 ⁽²⁾	1 148 107 ⁽²⁾
Lentojen CO ₂ -päästöt, g/ASK	83,4	78,7	79,3	94,9
Lentojen CO ₂ -päästöt, g/RTK ⁽⁵⁾	915,5	927,6	926,9	931,7
Sopeutumiskykyinen Finnair-kulttuuri sitoutuneen henkilöstön avulla				
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	5 195	5 363	5 336	5,614
Sairauspoissaolot, %	4,33	5,14	5,4	2,3
Tapaturmataajuus (LTIF)	5,6	7,8	6,8	5,6
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	4,3	8,2	7,3	6,8

⁽¹⁾ Tilintarkastettu.

⁽²⁾ Määrät tyypillisesti tarkentuvat osana vastuullisuustunnuslukujen varmentamista ja eroavat siksi alun perin raportoiduista.

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

⁽⁴⁾ Lisämyyntituotot muodostuvat lisäpalveluista, joita myydään matkustajille lentolippujen myynnin ohella.

⁽⁵⁾ RTK = myydyt tonnakilometrit eli kapasiteetin käyttö hyötykuorman painon mukaan.

Eräiden vaihtoehtoisten tunnuslukujen laskentakaavat, keskeiset operatiiviset mittarit ja muut tunnusluvut

Vaihtoehtoinen tunnusluku	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Arvonalentumiset A330-lentokoneista + Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liiketuloksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liike-tulos	Liike-tulos oikaistuna vertailukelpoisuuteen vaikuttavilla erillä	Vertailukelpoisen liike-tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liike-tulos liikevaihdosta, %	Vertailukelpoinen liike-tulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liike-tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liike-tulos + Poistot ja arvonalentumiset	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liike-tuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta, %	Vertailukelpoinen EBITDA / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen EBITDAn katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liike-tuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihotosopimukset	Osatekijää käytetään nettovelkaantumiseen laskennassa.

johdannaisopimuksiin perustuissa saamisissa ja veloissa

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

Keskeiset operatiiviset mittarit ja muut tunnusluvut

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 henkilökilometrilta (RASK)	Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla Konsernin liikevaihto tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK).
Yksikkötuotto myydyiltä henkilökilometrilta (yield)	Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometrilta (CASK)	Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla Konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista.
CASK ilman polttoainetta	(Vertailukelpoinen liiketulos - Liikevaihto - polttoainekustannukset) / ASK x 100
Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä × isoympyräetäisyys (great circle distance) kilometreinä
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä × isoympyräetäisyys (great circle distance) kilometreinä
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometriä osuus tarjotuista henkilökilometreistä.
Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus
Nettosuosittelutulos (NPS)	Nettosuosittelutulos perustuu kysymykseen: ”Kun ajattelette tätä matkaa kokonaisuutena, miten todennäköisesti suositelitte Finnairia sukulaiselle, ystävälle tai kollegalle?” Skaala on 0-10: negatiivisten vastausten osuus (vastaukset 0-6) vähennetään suositelijoiden osuudesta (vastaukset 9-10). Tulos on +100 ja -100 välillä.
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.
Lentojen CO ₂ -päästöt	CO ₂ -päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta.
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin.
Tapaturmataajuus (LTIF)	Työpaikkatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden.
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisen 12 kuukauden aikana verrattuna aktiivisiin työsuhteisiin raportointipäivänä ja omasta pyynnöstä edellisen 12 kuukauden aikana lähteneet työntekijät.

Eräiden Vaihtoehtoisten Tunnuslukujen Täsmäyttäminen

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

Vertailukelpoiseen liiketulokseen ei sisällytetä pääsääntöisesti Yhdysvaltain dollareissa arvostettavien ja maksettavien lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomia valuuttakurssimuutoksia. Näitä muutoksia ei huomioida vertailukelpoisessa liiketuloksessa ennen kuin huolto tai koneen palautus tapahtuu pitkän ajan kuluessa tulevaisuudessa ja valuuttakurssimuutokset realisoituvat. Vertailukelpoiseen liiketulokseen ei myöskään sisällytetä suojauslaskennan ulkopuolisten, suojaustarkoituksessa tehtyjen johdannaisten realisoitumattomia käyvän arvon muutoksia, koska myös liiketapahtumat, joiden arvon muutoksia vastaan johdannaisilla pyritään suojautumaan, kirjataan vertailukelpoiseen tulokseen vasta liiketapahtuman toteutuessa. Näiden lisäksi vertailukelpoisessa liiketuloksessa ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita ja

uudelleenjärjestelykuluja. Transaktioiden voitot ja tappiot sisältävät myyntivoitot ja -tappiot sekä muut erät, joiden voidaan katsoa liittyvän suoraan omaisuuden myyntiin. Esimerkiksi alaskirjaus, joka voi tapahtua, kun erä on luokiteltu myytävänä olevaksi omaisuuseräksi IFRS 5 -standardin mukaisesti, raportoidaan transaktioiden voittoina ja tappioina. Uudelleenjärjestelykulut sisältävät irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet ja muut kulut, jotka liittyvät suoraan toimintojen uudelleenjärjestelyihin.

	1.1.– 30.9.		31.12.	
	2023	2022	2022	2021
(miljoonaa euroa)	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu)	
Liiketulos	164,1	-238,6	-200,6⁽¹⁾	-454,4⁽¹⁾
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	1,3	28,0	8,8	11,7
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-1,0	-2,1	-0,9	0,0
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-2,9	-6,7	-6,6	-5,6
Arvon alentumiset A330-lentokoneista	-	32,7	32,7	-
Etuuspohjaisten järjestelyiden muutokset	-	-	-	-20,6
Uudelleenjärjestelykulut	-0,1	4,8	2,6	0,0
Vertailukelpoinen liiketulos	161,4	-181,8	-163,9	-468,9
Poistot ja arvonalentumiset	248,2	235,9 ⁽²⁾	317,1 ⁽²⁾	319,8
Vertailukelpoinen EBITDA	409,7	54,1	153,2	-149,0

⁽¹⁾ Tilintarkastettu.

⁽²⁾ Ei sisällä tilikauden 2022 aikana tehtyä 32,7 miljoonan euron suuruista arvonalentumista liittyen neljään A330-lentokoneeseen, johtuen Venäjän ilmatilan sulkeutumisesta ja Aasian kohteiden pitkittyneestä lentoajasta.

Nettovelkaantumisaste

	30.9.		31.12.	
	2023	2022	2022	2021
(miljoonaa euroa)	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastettu, ellei toisin ilmoitettu)	
Vuokrasopimusvelat	1 237,9	1 470,6	1 330,7	1 381,0
Muut korolliset velat	1 149,4	1 334,7	1 298,5	1 427,9
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset ¹	-1,3	-49,4	-10,7 ⁽²⁾	-12,3 ⁽²⁾
Oikaistut korolliset velat	2 386,1	2 755,9	2 618,4⁽²⁾	2 796,6⁽²⁾
Muut rahoitusvarat	-1 018,2	-788,5	-738,6	-531,4
Rahat ja pankkisaamiset	-328,1	-820,4	-785,8	-734,3
Kassavarat	-1 346,3	-1 608,9	-1 524,4	-1 265,7
Korollinen nettovelka	1 039,7	1 147,0	1 094,0⁽²⁾	1 530,9⁽²⁾
Oma pääoma yhteensä	463,3	357,5	410,7	475,7
Nettovelkaantumisaste, %	224,4	320,9	266,4⁽²⁾	321,8⁽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, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

⁽²⁾ Tilintarkastamaton.

Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk

	30.9.		31.12.	
	2023	2022	2022	2021
(miljoonaa euroa)	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastamaton)	
Korollinen nettovelka	1 039,7	1 147,0	1 094,0	1 530,9
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	508,8	66,7	153,2	-149,0
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	2,0	17,2	7,1	-10,3

Omavaraisuusaste

	30.9.		31.12.	
	2023	2022	2022	2021
(miljoonaa euroa)	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu)	
Oma pääoma yhteensä	463,3	357,5	410,7 ⁽¹⁾	475,7 ⁽¹⁾
Oma pääoma ja velat yhteensä	4 037,6	4 316,7	4 133,0 ⁽¹⁾	4 047,1 ⁽¹⁾
Omavaraisuusaste, %	11,5	8,3	9,9	11,8

⁽¹⁾ Tilintarkastettu.

Bruttoinvestoinnit

	1.1.–30.9.		31.12.	
	2023	2022	2022	2021
(miljoonaa euroa)	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastamaton)	
Lisäykset käyttöomaisuudessa	157,1	84,8	125,8	28,7
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	8,2	5,8	9,5	380,6
Uudelleenarvostukset ja modifikaatit	44,1	47,1	64,3	25,3
Bruttoinvestoinnit	209,4	137,8	199,6	434,5

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %

	30.9.		31.12.	
	2023	2022	2022	2021
(miljoonaa euroa)	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu)	
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	158,0	-530,9	-370,7 ⁽¹⁾	-581,9 ⁽¹⁾
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	145,4	134,8	137,9 ⁽¹⁾	117,8 ⁽¹⁾
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-53,1	96,9	38,8 ⁽¹⁾	22,5 ⁽¹⁾
Tuotto, edelliset 12 kk	250,3	-299,2	-194,0	-441,6
Oma pääoma yhteensä	463,3	357,5	410,7 ⁽¹⁾	475,7 ⁽¹⁾
Vuokrasopimusvelat	1 237,9	1 470,6	1 330,7 ⁽¹⁾	1 381,0 ⁽¹⁾
Muut korolliset velat	1 149,4	1 334,7	1 298,5 ⁽¹⁾	1 427,9 ⁽¹⁾
Sijoitettu pääoma	2 850,7	3 162,8	3 039,8	3 284,6
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	3 006,7	3 214,7⁽²⁾	3 162,2	3 180,0⁽²⁾
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	8,3	-9,3	-6,1	-13,9

⁽¹⁾ Tilintarkastettu.

⁽²⁾ Sijoitettu pääoma oli 3 266,7 miljoonaa euroa 30.9.2021 ja 3 075,4 miljoonaa euroa 31.12.2020.

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %

	30.9.		31.12.	
	2023	2022	2022	2021
(miljoonaa euroa)	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu)	
Muut rahoitusvarat	1 018,2	788,5	738,6 ⁽¹⁾	531,4 ⁽¹⁾
Rahat ja pankkisaamiset	328,1	820,4	785,8 ⁽¹⁾	734,3 ⁽¹⁾
Kassavarat	1 346,3	1 608,9	1 524,4⁽¹⁾	1 265,7⁽¹⁾
Liikevaihto, edelliset 12 kk	2 948,6	2 082,8	2 356,6⁽¹⁾	838,4⁽¹⁾
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	45,7	77,2	64,7	151,0

⁽¹⁾ Tilintarkastettu.

Vertailukelpoinen liikevaihdosta, %

	1.1.–30.9.		1.1.–31.12.	
	2023	2022	2022	2021
(miljoonaa euroa)	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu)	
Vertailukelpoinen liikevaihto	161,4	-181,8	-163,9	-468,9
Liikevaihto	2 261,3	1 669,3	2 356,6 ⁽¹⁾	838,4 ⁽¹⁾
Vertailukelpoinen liikevaihto, % liikevaihdosta	7,1	-10,9	-7,0	-55,9

⁽¹⁾ Tilintarkastettu.**Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta, %**

	1.1.–30.9.		1.1.–31.12.	
	2023	2022	2022	2021
(miljoonaa euroa)	(tilintarkastamaton)		(tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu)	
Vertailukelpoinen EBITDA	409,7	54,1	153,2	-149,0
Liikevaihto	2 261,3	1 669,3	2 356,6 ⁽¹⁾	838,4 ⁽¹⁾
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	18,1	3,2	6,5	-17,8

⁽¹⁾ Tilintarkastettu.

HALLITUS JA JOHTORYHMÄ

Yleistä

Finnairin hallinnoinnissa ja johtamisessa noudatetaan Osakeyhtiölakia, Arvopaperimarkkinalakia, Finanssivalvonnan ohjeita ja määräyksiä ja muuta suomalaisiin julkisiin osakeyhtiöihin soveltuvaa lainsäädäntöä sekä Yhtiön yhtiöjärjestystä. Finnair noudattaa myös Helsingin Pörssin antamia pörssiyhtiöitä koskevia sääntöjä ja ohjeita. Suomalaisena pörssiyhtiönä Finnair noudattaa 1.1.2020 voimaan tullutta Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n julkaisemaa Hallinnointikoodia 2020. Finnair ei poikkea mistään Hallinnointikoodin suosituksesta.

Osakeyhtiölain ja Yhtiön yhtiöjärjestyksen mukaisesti vastuu Finnairin hallinnosta ja johdosta on jaettu Yhtiön toimielinten, mukaan lukien yhtiökokous, hallitus ja toimitusjohtaja, kesken. Osakkeenomistajat osallistuvat Yhtiön valvontaan ja hallintoon yhtiökokouksissa tehtävien päätösten kautta. Yhtiökokous kokoontuu yleensä hallituksen kutsusta. Lisäksi yhtiökokous on pidettävä, mikäli Yhtiön tilintarkastaja tai osakkeenomistajat, jotka edustavat vähintään yhtä kymmenenosaa kaikista Yhtiön liikkeeseen lasketuista Osakkeista, kirjallisesti vaativat yhtiökokouksen koollekutsumista.

Hallituksen jäsenten, toimitusjohtajan ja johtoryhmän osoite on Tietotie 9 A, 01530, Vantaa.

Hallitus

Hallitus valvoo Finnairin liiketoimintaa ja hallintoa sekä tekee päätökset merkittävässä asioissa koskien Yhtiön strategiaa, investointeja, organisaatorakennetta ja rahoitusta. Osakeyhtiölain mukaan hallitus edustaa Yhtiön kaikkia osakkeenomistajia ja sen on huolellisesti toimien edistettävä Yhtiön etua. Lain mukaan hallitus on vastuussa osakkeenomistajille Yhtiön asianmukaisesta hallinnosta ja toiminnan järjestämisestä. Hallituksen lakisääteisten velvollisuuksien lisäksi hallituksen työjärjestyksessä on määritelty tietyistä merkittävistä asioista päättäminen hallitukselle. Hallitus valmistelee ja hyväksyy hallituksen ja valiokuntien työjärjestykset. Hallitus vahvistaa myös sisäisen tarkastuksen sekä Risk & Compliance -valvontatoiminnon työjärjestykset. Hallitus asettaa Yhtiön strategiset tavoitteet ja valvoo tavoitteiden saavuttamista. Hallitus hyväksyy strategisesti tärkeät hankkeet, liiketoimintasuunnitelmat ja kumppanuudet sekä muut päätökset, jotka ylittävät hallituksen toimitusjohtajalle asettamien päätöksentekovaltuuksien rajat. Hallitus päättää takauksista ja muista ulkoisista sitoumuksista. Hallitus kokoontuu yleensä kymmenen (10) kertaa vuodessa. Tämän Esitteen päivämääränä Yhtiön hallitus koostuu seuraavista henkilöistä:

Nimi:	Tausta:
Sanna Suvanto-Harsaae Syntynyt 1966, ekonomi Hallituksen puheenjohtaja ja jäsen (2023–)	<i>Reckitt Benckiser Nordic A/S</i> , Toimitusjohtaja, Skandinavia (2004–2008) <i>Synoptik International Retail</i> , Johtaja, markkinointi ja liiketoiminnan kehitys (2001–2004) <i>Procter & Gamble Europe SA</i> , Markkinointipäällikkö, Eurooppa (1998–2001) Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>N’Age ApS</i> , Hallituksen puheenjohtaja (2022–) <i>Orthex Oyj</i> , Hallituksen puheenjohtaja (2021–) <i>Elopak AS</i> , Hallituksen jäsen (2021–) <i>Posti Group Oyj</i> , Hallituksen puheenjohtaja (2020–) <i>BoConcept A/S</i> , Hallituksen puheenjohtaja (2016–) <i>TCM Group A/S</i> , Hallituksen puheenjohtaja (2016–) <i>Broman Group Oy / Motonet Oy</i> , Hallituksen jäsen (2016–) <i>Nordic Pet Care Group A/S</i> , Hallituksen puheenjohtaja (2012–) <i>Anora Group Oyj</i> , Hallituksen varapuheenjohtaja (2013–2023) <i>Babysam A/S</i> , Hallituksen puheenjohtaja (2008–2023)

	<i>Harvia Oyj</i>, Hallituksen varapuheenjohtaja (2020–2022) <i>Scandinavian Airlines System Aktiebolag (SAS Group)</i>, Hallituksen jäsen (2013–2021) <i>Footway Group AB</i>, Hallituksen puheenjohtaja (2015–2020) <i>Paulig Oy</i>, Hallituksen puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja jäsen (2008–2020) <i>Clas Ohlson AB</i>, Hallituksen jäsen (2010–2017) <i>SATS Group</i>, Hallituksen puheenjohtaja (2010–2013) <i>Jetpak Sverige Aktiebolag</i>, Hallituksen jäsen (2006–2012)
Montie Brewer Syntynyt 1957, BA (Business Administration) Hallituksen varapuheenjohtaja (2022–) Hallituksen jäsen (2018–) Tarkastusvaliokunnan jäsen	<i>Air Canada</i>, Toimitusjohtaja (2004–2009) ja Kaupallinen johtaja (2002–2004) Ylimmän johdon tehtäviä <i>United Airlines, Inc.</i>:ssa, <i>Northwest Airlines Corp.</i>:ssa, <i>Republic Airlines, Inc.</i>:ssa, <i>Braniff Airways, Inc.</i>:ssa ja <i>Trans World Airlines, Inc.</i>:ssa Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>Allegiant Travel Company</i>, Hallituksen jäsen (2009–) <i>AirHelp Limited</i>, Hallituksen jäsen (2015–2018) <i>Swiss International Air Lines AG</i>, Hallituksen jäsen (2012–2017) <i>Aer Lingus Limited</i>, Hallituksen jäsen (2010–2015) <i>Air Canada</i>, Hallituksen jäsen (2002–2010) <i>Star Alliance Services GmbH</i>, Hallituksen jäsen <i>The International Air Transport Association (IATA)</i>, Hallintoneuvoston jäsen (2008–2009)
Tiina Alahuhta-Kasko Syntynyt 1981, KTM Hallituksen jäsen (2019–) Henkilö- ja palkitsemisvaliokunnan jäsen	<i>Marimekko Oyj</i>, Toimitusjohtaja (nimikkeellä President & CEO 2016–), Toimitusjohtaja (nimikkeellä President 2015–2016), Operatiivinen johtaja ja johtoryhmän jäsen (2014–2015), Markkinointijohtaja ja johtoryhmän jäsen (2012–2015) ja PR-johtaja/päällikkö (2005–2012)
Jukka Erlund Syntynyt 1974, KTM, eMBA Hallituksen jäsen (2019–) Tarkastusvaliokunnan puheenjohtaja	<i>Kesko Oyj</i>, Talous- ja rahoitusjohtaja (2011–), Talousjohtaja (2007–2010) ja Corporate Business Controller (2004–2007) <i>Ruokakesko Oy</i>, Talousjohtaja (2010–2011) Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>Keskinäisen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen</i>, Hallituksen jäsen (2021–) <i>Elinkeinoelämän keskusliitto (EK)</i>, Talous- ja verovaliokunnan jäsen (2012–) <i>Kaupan liitto</i>, Vero- ja talouspoliittisen valiokunnan puheenjohtaja (2011–) <i>Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varma</i>, Hallintoneuvoston jäsen (2018–2020)

Hannele Jakosuo-Jansson Syntynyt 1966, DI Hallituksen jäsen (2021–) Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan puheenjohtaja	<i>Neste Oyj</i>, Henkilöstö-, turvallisuus- ja hankintajohtaja (2014–) ja Henkilöstöjohtaja (2006–2014) Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>Elinkeinoelämän keskusliitto ry (EK)</i>, Osaava työvoima -valiokunnan varapuheenjohtaja (2017–) <i>Kemianteollisuus ry</i>, Osaamis- ja vetovoimavaliokunnan puheenjohtaja (2010–) <i>Ahlstrom-Munksjö Oyj</i>, Hallituksen jäsen (2013–2021) <i>Luonnonvarakeskus (Luke)</i>, Hallituksen jäsen (2018–2020)
Henrik Kjellberg Syntynyt 1971, M.Sc. (Econ.) Hallituksen jäsen (2018–) Tarkastusvaliokunnan jäsen	<i>Awaze Limited</i>, Toimitusjohtaja (2018–) <i>Expedia Group, Inc.</i>, monia johtotehtäviä, muun muassa Hotwire Groupin toimitusjohtaja ja Expedia® Affiliate Networkin toimitusjohtaja (2001–2017) Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>eLong, Inc.</i>, Hallituksen jäsen (2006–2015) <i>VOYAGES-SNCF.COM</i>, Hallituksen jäsen (2007–2013)
Simon Large Syntynyt 1968, BA (Bachelor of Arts) Hallituksen jäsen (2022–) Tarkastusvaliokunnan jäsen	<i>Cathay Pacific Airways Ltd.</i>, Asiakaspalveluiden johtaja sekä johtoryhmän jäsen (2017–2021), Rahtipalveluiden johtaja sekä johtoryhmän jäsen (2015–2017), Markkinoinnista, kanta-asiakkuuksista sekä asiakkuudenhallinnasta vastaava johtaja (2012–2015) ja Japanin maajohtaja (2009–2012)
Minna Pajumaa Syntynyt 1963, KTM, CEFA Hallituksen jäsen (2023–)	<i>Valtioneuvoston kanslia</i>, Omistajaohjausosasto, Finanssineuvos (2017–) ja Johtava erityisasiantuntija (2009–2017) <i>HSH Norbank AG</i>, Asiakkuusjohtaja, Structured Corporate Finance ja projektipäällikkö, Export and Project Finance (2002–2008) <i>Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ)</i>, Johtaja, Export and Project Finance (1998–2002) <i>Suomen Vientiluotto Oy</i>, Alueellinen edustaja, Singaporen edustusto ja avustava alueellinen edustaja, Hongkongin edustusto (1994–1998) Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>Posti Group Oyj</i>, Hallituksen jäsen (2019–) <i>Gasum Oy</i>, Hallituksen jäsen (2019–2023) <i>Veikkaus Oy</i>, Hallituksen jäsen (2017–2019) <i>Suomen Malmijalostus Oy</i> (aiemmin <i>Terrafame Group Oy</i>), Hallituksen jäsen (2015–2019) <i>Vapo Oy</i>, Hallituksen jäsen (2013–2019) <i>Suomen Lauttaliikenne Oy</i>, Hallituksen jäsen (2010–2017)

Hallituksen valiokunnat

Yleistä

Hallitus delegoi osan tehtävistään tarkastusvaliokunnalle sekä henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnalle. Hallitus nimittää keskuudestaan tarkastusvaliokunnan sekä henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan jäsenet ja puheenjohtajat. Kummassakin valiokunnassa on oltava vähintään kolme (3) jäsentä. Kumpikin valiokunta kokoontuu säännöllisesti työjärjestyksensä mukaan. Valiokunnat raportoivat työstään hallitukselle säännöllisesti, mutta niillä ei ole itsenäistä päätösvaltaa, ellei hallitus nimenomaisesti ole delegoinut tehtäviään valiokunnalle.

Tarkastusvaliokunta

Tämän Esitteen päivämääränä tarkastusvaliokuntaan kuuluvat Jukka Erlund (puheenjohtaja), Montie Brewer, Henrik Kjellberg, Simon Large ja Sanna Suvanto-Harsaae. Kaikki tarkastusvaliokunnan jäsenet ovat riippumattomia Yhtiöstä ja sen merkittävistä osakkeenomistajista. Tarkastusvaliokunta seuraa ja arvioi Yhtiön taloudellista raportointiprosessia sekä Yhtiön sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestelmien sekä sisäisen tarkastuksen tehokkuutta. Valiokunta seuraa lakisääteistä tilintarkastusta ja arvioi tilintarkastajan riippumattomuuden. Lisäksi tarkastusvaliokunta seuraa ja arvioi vaatimustenmukaisuusjärjestelmien tehokkuutta.

Hallinnointikoodin mukaan tarkastusvaliokunnan jäsenillä on oltava valiokunnan tehtäväalueen edellyttämä pätevyys, ja vähintään yhdellä jäsenellä tulee olla asiantuntemusta erityisesti laskentatoimen tai tilintarkastuksen alalla.

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

Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta

Tämän Esitteen päivämääränä henkilöstö- ja palkitsemisvaliokuntaan kuuluvat Hannele Jakosuo-Jansson (puheenjohtaja), Tiina Alahuhta-Kasko, Minna Pajumaa ja Sanna Suvanto-Harsaae. Kaikki henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan jäsenet paitsi Minna Pajumaa ovat riippumattomia Yhtiöstä ja sen merkittävistä osakkeenomistajista. Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta avustaa hallitusta Yhtiön toimitusjohtajan ja muun ylimmän johdon palkitsemiseen, suorituksen arviointiin, nimityksiin sekä seuraajasuunnitteluun liittyvissä asioissa. Valiokunta avustaa hallitusta myös Konsernin palkitsemisperiaatteiden ja henkilöstöpolitiikan valmistelussa ja arvioinnissa. Hallituksen antaman valtuutuksen nojalla valiokunta arvioi ja vahvistaa lyhyen aikavälin kannustinpalkkiotavoitteiden toteutumisen sekä hyväksyy kannustimien maksatuksen toimitusjohtajalle ja muulle ylimmälle johdolle.

Valiokunta valmistelee hallitukselle Yhtiön palkitsemiseen liittyvät keskeiset periaatteet ja käytännöt, toimitusjohtajan palkitsemisen sekä muut toimisuhteen ehdot sekä johtoryhmän palkitsemisen ja muut työsuhteen ehdot, toimitusjohtajan ja johtoryhmän kannustin- ja sitouttamisjärjestelmät, toimitusjohtajan ja johtoryhmän suoriutumisen arvioinnin, toimitusjohtajan ja johtoryhmän nimitysasiat, johtoryhmän kokoonpanon ja vastuut, toimitusjohtajan ja johtoryhmän seuraajasuunnittelun ja johdon kehittämisen, henkilöstöstrategian arvioinnin ja keskeiset henkilöstöjohtamisen kehittämishankkeet, osakepohjaiset kannustinjärjestelmät, toimielinten palkitsemispolitiikan sekä vuosittaisen palkitsemisraportoinnin Hallinnointikoodin suositusten mukaisesti.

Toimitusjohtaja ja johtoryhmä

Toimitusjohtaja

Toimitusjohtajan nimittää Yhtiön hallitus. Toimitusjohtajan tehtävänä on johtaa Yhtiön toimintaa Osakeyhtiölain ja hallituksen antamien ohjeiden ja määräysten mukaisesti. Toimitusjohtaja vastaa siitä, että yhtiön kirjanpito on soveltuvien lakien mukainen ja varainhoito luotettavalla tavalla järjestetty. Toimitusjohtaja vastaa Yhtiön päivittäisten toimintojen johtamisesta sekä liiketoiminta-alueiden valvonnasta ja ohjauksesta. Tämän Esitteen päivämääränä Yhtiön toimitusjohtajana toimii Topi Manner. Topi Manner on ilmoittanut, että hän jättää toimitusjohtajan tehtävänsä viimeistään 1.3.2024. Finnair on aloittanut prosessin hänen seuraajansa löytämiseksi.

Johtoryhmä

Johtoryhmän puheenjohtajana toimii Yhtiön toimitusjohtaja. Johtoryhmään kuuluvat Finnairin operatiivisista ja kaupallisista toiminnoista, asiakaskokemuksesta, taloudesta, tietohallinnosta, henkilöstöstä, strategiasta, viestinnästä sekä lakiasioista vastaavat johtajat. Tämän Esitteen päivämääränä johtoryhmään kuuluvat seuraavat henkilöt:

Nimi:	Tausta:
Topi Manner Syntynyt 1974, KTM Toimitusjohtaja (2019–)	<i>Nordea Bank Oyj</i> , Johtoryhmän jäsen ja Personal Banking - liiketoiminta-alueen johtaja (2016–2018) ja useita muita johtotehtäviä (2006–2016) Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>UPM-Kymmene Oyj</i> , Hallituksen ja palkitsemisvaliokunnan jäsen (2022–) <i>Elisa Oyj</i> , Hallituksen ja tarkastusvaliokunnan jäsen (2020–) <i>Kansainvälinen ilmakuljetusliitto (IATA)</i> , Hallintoneuvoston jäsen ja tarkastusvaliokunnan puheenjohtaja (2020–) <i>Palvelualojen työnantajat PALTA ry</i> , Hallituksen jäsen (2019–) <i>Suomen Keskuskauppakamari</i> , Hallituksen varapuheenjohtaja (2019–2021)
Jaakko Schildt Syntynyt 1970, MBA Operatiivinen johtaja (2016–)	<i>Thomas Cook Group Plc</i> , Accountable Manager (2015–2016) ja Head of Group Maintenance Organisation (2014–2015) <i>Finnair Oyj</i> , Tekniikan johtaja (2012–2014) <i>Blue1 Oy</i> , Operatiivinen johtaja (2008–2011) ja useita muita johtotehtäviä (2001–2006)
Ole Orvér Syntynyt 1966, Kaupallisen alan tutkinto Kaupallinen johtaja (2019–)	Useita johtotehtäviä <i>Qatar Airways Company Q.C.S.C:ssa</i> , <i>LOT Polish Airlinesissa</i> , <i>Air Berlin GmbH & Co. Luftverkehrs KG:ssä</i> ja <i>Scandinavian Airlines System Aktiebolagissa (SAS Group)</i> (2002–2017)
Antti Kleemola Syntynyt 1980, KTM Tietohallintojohtaja (2022–)	<i>Outokumpu Oyj</i> , Tietohallintojohtaja (2021–2022) <i>VR-Yhtymä Oyj</i> , Digitaalijohtaja (2018–2021) ja Head of Business Technology (2017–2021) <i>Vapo Oy</i> , Tietohallintojohtaja (2015–2017)

	<i>Posti Group Oyj</i> , Digitaalisten palveluiden ja IT-palveluiden johtotehtävissä (2011–2015)
Kristian Pullola Syntynyt 1973, KTM Talousjohtaja (2022–)	<i>Nokia Oyj</i> , Talousjohtaja ja muissa taloushallinnon, rahoituksen ja sijoittajasuhteiden johtotehtävissä (1999–2020) Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>FinanceKey Oy</i> , Hallituksen puheenjohtaja (2022–) <i>Kemira Oyj</i> , Hallituksen jäsen (2021–) <i>Terveystalo Oyj</i> , Hallituksen jäsen (2021–) <i>Eduhouse Oy</i> , Hallituksen puheenjohtaja (2021–) <i>Antilooppi Management Oy</i> , Hallituksen puheenjohtaja (2020–2023)
Kaisa Aalto-Luoto Syntynyt 1979, KTM Chief People Officer (2023–)	<i>Sanoma Media Finland Oy</i> , Chief Human Resources Officer (2021–2023) <i>Metso Outotec Oyj</i> , Palveluliiketoiminnan henkilöstöjohtaja (2020–2021) <i>Outotec Oyj</i> , Henkilöstö- ja viestintäjohtaja ja eri liiketoiminta-alueiden henkilöstöjohtaja (2013–2020) <i>Mandatum Henkivakuutusosakeyhtiö</i> , Henkilöstö- ja asiakaskokemusjohtaja ja henkilöstöjohtaja (2009–2013)
Christine Rovelli Syntynyt 1974, MBA Strategiasta ja laivastosta vastaava johtaja (2022–)	<i>Finnair Oyj</i> , Resurssienhallinnan, strategian, rahoituksen ja laivastohallinnan johtotehtävissä (2012–) Erinäisiä tehtäviä <i>Royal Bank of Scotland plc:ssä</i> , <i>Morgan Stanley & Co. Limitedilla</i> , <i>Citigroup Inc.:lla</i> ja <i>Ing Capital, LLC:ssä</i> (1999–2012)
Päivyt Tallqvist Syntynyt 1970, KTM Viestintäjohtaja (2020–)	<i>Finnair Oyj</i> , Ulkoisesta viestinnästä vastaava johtaja (2011–2020) <i>Nokia Oyj</i> , Press Services -toiminnon vetäjä (2010–2011) ja Senior Manager, Communications, Press Services (2005–2009)
Sami Sarelius Syntynyt 1971, OTM Lakiasiaintoimikunta (1998–)	<i>Finnair Oyj</i> , Lakiasiaintoimikunta (1998–)

Osakkeenomistajien nimitystoimikunta

Finnairilla on pysyvä osakkeenomistajien nimitystoimikunta ("**Nimitystoimikunta**"). Nimitystoimikunta koostuu kolmesta (3) jäsenestä. Yhtiön kolme suurinta osakkeenomistajaa ovat kukin oikeutettuja nimeämään yhden jäsenen. Yhtiön hallituksen puheenjohtaja toimii Nimitystoimikunnan asiantuntijana. Hallituksen puheenjohtaja ei ole nimitystoimikunnan jäsen eikä hänellä ole äänivaltaa. Hänellä on kuitenkin oikeus osallistua nimitystoimikunnan kokouksiin ja saada näihin kokouksiin liittyvät materiaalit. Nimitystoimikunnan jäsenet nimitetään vuosittain ja jäsenen toimikausi päättyy, kun Nimitystoimikuntaan on nimetty uudet jäsenet. Nimitystoimikunnan tehtävänä on valmistella ja esitellä varsinaiselle yhtiökokoukselle ja tarvittaessa ylimääräiselle yhtiökokoukselle ehdotus hallituksen jäsenten palkitsemisesta, ehdotus hallituksen jäsenten lukumääräksi ja ehdotus hallituksen jäseniksi. Lisäksi toimikunnan tehtävänä on etsiä hallituksen jäsenten

seuraajaehdokkaita. Tämän Esitteen päivämääränä Nimitystoimikunnan jäsenet ovat Kimmo Viertola, Timo Sallinen ja Jukka Vähäpesola.

Yhtiön hallitusta ja johtoa koskeva lausunto

Tämän Esitteen päivämääränä kukaan hallituksen tai johtoryhmän jäsenistä tai toimitusjohtaja ei ole viimeisen viiden vuoden aikana:

- saanut tuomioita liittyen petosrikoksiin tai -rikkomuksiin;
- toiminut johtavassa asemassa, kuulunut ylimpään johtoon, ollut hallinto-, johto- tai valvontaelimen jäsenenä missään yhtiössä tai ollut kommandiittiyhtiön vastuunalaisena yhtiömiehenä sen konkurssin, pesänhoidon tai selvitystilan aikana taikka niitä edeltävänä aikana; tai
- ollut oikeus- tai sääntelyviranomaisen (mukaan lukien ammattialajärjestöt) virallisen syytteen ja/tai määräämien seuraamusten kohteena eikä tuomioistuimien ole todennut, ettei kyseinen henkilö saa toimia minkään yhtiön hallinto-, johto- tai valvontaelimien jäsenenä tai kieltänyt toimimasta minkään yhtiön johdossa tai hoitamasta minkään yhtiön liiketoimintaa.

Hallituksen jäsenten, toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten välillä ei ole perhesuhteita.

Eturistiriidat

Osakeyhtiölaissa säädetään yhtiön johdon eturistiriidoista. Osakeyhtiölain 6 luvun 4 pykälän mukaan hallituksen jäsen tai toimitusjohtaja ei saa osallistua hänen ja yhtiön välistä sopimusta koskevan asian käsittelyyn. Lisäksi Osakeyhtiölain 6 luvun 4 a pykälän mukaan hallituksen jäsen ei saa osallistua hänen itsensä tai IAS 24 -standardissa määritellyn lähipiiriinsä kuuluvan sekä yhtiön tai sen tytäryhtiön välistä sopimusta koskevan asian käsittelyyn, ellei sopimus kuulu yhtiön tavanomaiseen liiketoimintaan tai sitä toteuteta tavanomaisin kaupallisin ehdoin. Tätä säännöstä sovelletaan myös muuhun oikeustoimeen sekä oikeudenkäyntiin ja muuhun samankaltaiseen tilanteeseen. Lisäksi säännöstä sovelletaan myös toimitusjohtajaan.

Yhtiön hallituksen ja johtoryhmän jäsenillä tai toimitusjohtajalla ei ole eturistiriitoja niiden tehtävien, joita heillä on Yhtiössä, ja heidän yksityisten etujensa ja/tai heidän muiden tehtäviensä välillä.

Yhtiön hallituksen jäsenet Minna Pajumaata lukuun ottamatta ovat riippumattomia Yhtiöstä ja sen merkittävistä osakkeenomistajista. Minna Pajumaa ei ole riippumaton Yhtiön merkittävästä osakkeenomistajasta, koska hän on Suomen valtion virkamies.

Osakepalkkiojärjestelmät

Osakepalkkiojärjestelmä (LTI)

Finnairilla on suoritusperusteinen, osakepohjainen kannustinjärjestelmä rajoitetulle määrälle johtoa ja asiantuntijoita. Järjestelyn tarkoitus on kannustaa heitä työskentelemään pitkällä aikavälillä omistaja-arvoa lisäten ja sitouttaa heitä entisestään Yhtiöön.

Vuosittain alkavat rullaavat ohjelmat pitävät sisällään kolmen vuoden ansaintajakson. Mahdollinen kannustinpalkkio toimitetaan osakkeina osallistujille yhdessä erässä ansaintajaksoa seuraavana vuonna, ja osakkeet ovat osallistujien vapaasti käytettävissä toimituksen jälkeen. Johtoryhmän jäsenen odotetaan kerryttävän ja saavuttamisen jälkeen ylläpitävän kiinteän vuosipalkkansa määrää vastaavaa osakeomistusta niin kauan kuin hän on johtoryhmän jäsen. Maksettavat kokonaiskannustinpalkkiot (sisältävät sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät minään vuonna voi ylittää 120 prosenttia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Osakepalkkiojärjestelmä tarjoaa osallistujille mahdollisuuden ansaita Finnairin osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritustavoitteet täyttyvät.

Toimitusjohtajan ja muun johtoryhmän osalta vuosien 2018–2020, 2019–2021 sekä 2020–2022 kannustinohjelmat peruutettiin Euroopan komission asettamien osakeantiin liittyvien rajoitusten vuoksi. Finnairilla on käynnissä avainhenkilöilleen suunnattu osakepalkkiojärjestelmä, joka kattaa vuodet 2021–2023.

Vuonna 2022 ei alkanut uutta pitkän aikavälin kannustinohjelmaa. Finnairin hallitus päätti tammikuussa 2023 uusimmasta 2023–2025 vuodelle kattavasta ohjelmasta, jossa on kaksi ansaintakautta: 2023–2024 sekä 2023–2025. Mahdolliset vuosien 2023–2024 ohjelman osakepalkkiot toimitetaan osallistujille keväällä 2025 ja vuosien 2023–2025 keväällä 2026, jos Finnair saavuttaa ohjelmassa asetetun liikevoittomarginaalitavoitteen. Mikäli vuosille 2023–2025 asetetut tavoitteet toteutuvat täysimääräisinä, ohjelman osallistujille toimitettavien osakkeiden määrä on noin 8 500 000 per ansaintajakso. Osakkeet ovat veronalaista tuloa, ja osakkeiden bruttomäärästä vähennetään verojen mukainen osuus, minkä jälkeen jäljelle jäävä osakkeiden netto-osuus toimitetaan osallistujien arvosuustileille. Kauden 2023–2025 ohjelmaan oikeutettujen henkilöiden määrä on noin 70.

Rebuild-osakepalkkiojärjestelmä 2020–2023

Vuonna 2020 käynnistettiin rakenteeltaan osittain uusi Rebuild-osakepalkkiojärjestelmä toimitusjohtajalle ja johtoryhmälle Yhtiön elpymisen ja uudelleenrakentamisen tukemiseksi. Järjestelmä sisältää kolmen vuoden ansaintajakson 7/2020–6/2023, ja tarkoituksena on, että järjestelmä jää kertaluonteiseksi. Mahdollinen kannustinpalkkio toimitetaan osakkeiden ja rahan yhdistelmänä ansaintajakson päätyttyä ja palkkiot ovat osallistujien vapaasti käytettävissä toimituksen jälkeen. Mikäli toimitusjohtajan tai johtoryhmän osalta yhteenlaskettu muuttuva palkitseminen kaikista kannustinohjelmista ylittää 120 % johtajan peruspalkasta kyseisenä vuonna, siirtyy Rebuild-palkkion maksu ylittävältä osalta seuraavalle vuodelle niin, että minään yksittäisenä vuotena yhteenlasketut kannustinpalkkiot eivät ylitä 120 % johtajan peruspalkasta. Ohjelmasta aiheutuvat kulut jaksotetaan oikeuden syntymisjaksolle, joka on kolme vuotta. Myöntämispäivä on ansaintajakson alussa, koska palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana osakkeina.

Henkilöstön kannustinohjelma 2023–2025

Finnairilla on uusiin säästösopimuksiin liittyvä kertaluonteinen järjestely, joka kattaa noin 87 prosenttia Finnairin työntekijöistä. Osa säästöistä maksetaan takaisin kannustimena osallistuville työntekijöille säästökauden päätyttyä. Ohjelman käteispalkkio tulee maksettavaksi vuoden 2026 ensimmäisellä neljänneksellä, jos Finnair saavuttaa ohjelman liikevoittomarginaalitavoitteen. Kannustinohjelman piiriin kuuluvat kaikki henkilöstöryhmät, jotka ovat osallistuneet pitkäaikaisin säästösopimuksin Yhtiön yksikkökustannusten pienentämiseen.

Muut kannustinjärjestelmät

Lyhyen aikavälin kannustinjärjestelmä

Finnairilla on lyhyen aikavälin kannustinjärjestelmä, jonka tarkoituksena on tehostaa yksilön ja organisaation suoritusta sekä tukea strategisten hankkeiden nopeaa toteuttamista. Lyhyen aikavälin muuttuvan palkan osan tavoitetaso määräytyy tehtäväluokan mukaan ja on 2,5–45 prosenttia peruspalkasta. Mikäli henkilö ylittää hänelle asetetut tavoitteet merkittävästi, voi kannustinpalkkio olla maksimissaan 5–90 prosenttia vuositason peruspalkasta. Palkkio lasketaan kyseisen suoritustajan aikana maksetusta peruspalkasta.

Henkilöstön osakesäästöohjelma FlyShare

Finnairin hallitus päätti 20.9.2022 lopettaa vuonna 2013 perustetun vapaaehtoisin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osana Finnairin säästötavoitteita. Lopettamispäätöksellä ei ollut vaikutusta meneillään oleviin FlyShare-osakeohjelmiin (vuosina 2020 ja 2021 alkaneet ohjelmat), joiden kautta maksettavat lisäosakkeet maksettiin tai maksetaan suunnitellusti vuoden 2023 ja vuoden 2024 alkupuolella, ja viimeinen maksu suoritetaan maaliskuussa 2024. FlyShare-osakesäästöohjelmista kirjattiin tilikaudelle 2022 kuluja yhteensä 0,9 miljoonaa euroa.

Voittopalkkio (henkilöstöraho)

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. Hallitus päätti olla asettamatta tavoitteita voittopalkkiojärjestelmälle vuosille 2021 ja 2022, koska järjestelmä lakkautettiin väliaikaisesti COVID-19-pandemian vuoksi.

OMISTUSRAKENNE JA LÄHIPIIRILIIKETOIMET

Omistusrakenne

Yhtiöllä oli 117 141 osakkeenomistajaa 19.10.2023, joista kymmenen suurinta ja näiden omistusosuus on esitetty alla. 19.10.2023 Yhtiöllä oli hallussaan 399 303 omaa Osaketta, jotka vastaavat noin 0,03 prosenttia Yhtiön Osakkeista ja äänistä.

Seuraavassa taulukossa esitetään Euroclear Finlandin ylläpitämässä osakasluettelossa 19.10.2023 olleet Yhtiön kymmenen suurinta osakkeenomistajaa:

Osakkeenomistaja	Osakkeiden lukumäärä	Osakkeista, %	Äänistä, %
Suomen valtio (valtioneuvoston kanslian edustamana)	786 669 686	55,84	55,86
Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varma	30 881 263	2,19	2,19
Valtion Eläkerahasto	11 000 000	0,78	0,78
Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo	10 169 000	0,72	0,72
Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen	7 500 000	0,53	0,53
Sijoitusrahasto Nordea Pro Suomi	4 078 250	0,29	0,29
Mäkitalo Allan Risto Pekka	2 195 548	0,16	0,16
Finnairin Eläkesäätiö	1 505 262	0,11	0,11
Sijoitusrahasto Nordea Premium Varainhoito Tasapaino	1 490 434	0,11	0,11
Sijoitusrahasto Nordea Premium Varainhoito Maltti	1 417 328	0,10	0,10
Muut	551 420 124	39,14	39,15
Yhtiön ulkona olevat Osakkeet yhteensä	1 408 326 895	99,97	100
Yhtiön omat Osakkeet	399 303	0,03	-
Yhtiön Osakkeet yhteensä	1 408 726 198	100	100

Tämän Esitteen päivämääränä Suomen valtio (valtioneuvoston kanslian edustamana) omisti 55,8 prosenttia Yhtiön kaikista Osakkeista. Näin ollen Suomen valtiolla on Arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 pykälän mukainen määräysvalta Yhtiössä.

Finnairin tiedossa ei ole järjestelyjä, jotka voisivat johtaa määräysvallan siirtymiseen Yhtiössä. Yhtiön tiedossa ei ole osakkeenomistajien välisiä osakassopimuksia, jotka olisivat voimassa.

Valtion omistajaohjaus ja valtion omistajapolitiikkaa koskeva valtioneuvoston periaatepäätös

Valtion yhtiöomistuksiin liittyvä päätöksenteko ja päätösvaltuudet perustuvat Omistajaohjauslakiin. Omistajaohjauslain 2 §:n määritelmän mukaan Finnair on valtioneuromistoinen yhtiö. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että valtion luopuminen enemmistöstään Finnairissa edellyttää eduskunnan suostumusta.

Valtioneuvoston omistajapoliittisessa periaatepäätöksessä 8.4.2020 ("**Periaatepäätös**") tietyt valtioneuromistoiset yhtiöt, mukaan lukien Finnair, on luokiteltu yhtiöiksi, joissa valtiolla on strateginen intressi perustuen muun muassa huoltovarmuuteen, infrastruktuurin ylläpitämiseen tai maanpuolustukseen. Suomen valtion strateginen intressi Finnairissa määritellään Suomen aseman edelleen kehittämisenä kansainvälisen lentoliikenteen keskuksena, ja täten Suomen valtion omistuksen alaraja on 50,1 prosenttia. Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman 20.6.2023 mukaan vuoden 2023 aikana valmistellaan uusi valtion omistajapolitiikkaa ohjaava periaatepäätös.

Valtion omistajapolitiikkaa koskeva periaatepäätös

Periaatepäätöksen mukaan valtio tavoittelee yhtiöomaisuutensa hoidossa muun muassa mahdollisimman hyvää taloudellista ja yhteiskunnallista kokonaistulosta. Yhtiöiden vastuullinen liiketoiminta on osa yhteiskunnallista tulosta ja valtio edellyttää yhtiöiden toimivan vastuullisesti. Taloudellinen tulos muodostuu yhtiöiden arvon pitkäjänteisestä kehityksestä sekä voitonjaosta. Taloudellisen tuloksen osalta tavoitteena on pitkäjänteisesti rakentuva kannattava kasvu ja omistuksen arvon nousu.

Valtion omistajaohjaus

Valtion omistajaohjauksella tarkoitetaan Omistajaohjauslain mukaan valtion äänioikeuden käyttämistä yhtiökokouksissa sekä muita toimenpiteitä, joilla valtio osakkeenomistajana myötävaikuttaa yhtiöiden hallintoon

ja toimintaperiaatteisiin. Valtion omistajaohjaus korostaa corporate governancen eli hyvän hallintotavan noudattamista. Valtion omistajaohjausta koskevassa päätöksenteossa eduskunnan ja valtioneuvoston toimivallan piiriin kuuluvat asiat sekä muut merkittävät ratkaisut edellyttävät talouspoliittisen ministerivaliokunnan puolta. Lisäksi talouspoliittinen ministerivaliokunta antaa tarvittaessa Periaatepäätöstä täydentäviä linjauksia ja kannanottoja. Valtio omistajana noudattaa Periaatepäätöksessä määriteltyjä yleisiä ja kaikille omistamilleen yhtiöille yhteisiä periaatteita.

Valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto vastaa omistajaohjauksen linjausten valmistelusta, käytäntöjen johdonmukaisuudesta ja koordinoi ministeriöiden välistä yhteistyötä. Kaikissa tilanteissa omistajapoliittinen päätöksenteko kuuluu omistajaohjausministerille ja valtioneuvostolle ja liiketoiminnallinen päätöksenteko yhtiöiden omille toimielimille.

Omistajaohjaus perustuu itsenäiseen omistajastrategiseen vaikuttamiseen ja taloudelliseen analyysiin sekä näihin perustuvaan valmisteluun. Valtio on aktiivinen omistaja. Periaatepäätöksen mukaan valtion omistamien yhtiöiden hallitukset ja toimiva johto ovat vastuussa siitä, että ne keskustelevat merkittävien omistajien kanssa omistaja-arvon kehittymiseen liittyvistä tai muutoin merkittävistä omistajia koskevista asioista ja vastaavasti valtio keskustelee omistamiensa yhtiöiden kanssa lainsäädännön rajoissa muut omistajat huomioon ottaen.

Valtion omistajaohjauksen näkökulmasta keskeinen yhtiöiden päätöksentekoeelin on yhtiön hallitus. Finnairilla on osakkeenomistajien nimitystoimikunta, jonka tehtäviin ja toimivaltaan kuuluu joka vuosi hallituksen jäsenten lukumäärään, hallituskokoonpanoon sekä hallituksen ja sen valiokuntien jäsenten palkitsemiseen liittyvien ehdotuksien valmistelu ja esittely varsinaiselle yhtiökokoukselle sekä tarvittaessa ylimääräiselle yhtiökokoukselle ja hallituksen jäsenten mahdollisten seuraajaehdokkaiden kartoitus (katso lisätietoja ”*Hallitus ja johtoryhmä – Osakkeenomistajien nimitystoimikunta*”). Hallituksen jäsenten lukumäärä ja palkkiot päätetään sekä hallituksen puheenjohtaja, varapuheenjohtaja ja jäsenet valitaan vuosittain pidettävässä varsinaisessa yhtiökokouksessa.

Nimitystoimikunta koostuu kolmesta jäsenestä, jotka nimitetään vuosittain. Yhtiön kolme suurinta osakkeenomistajaa ovat kukin oikeutettuja nimeämään yhden jäsenen. Periaatepäätöksen mukaan valtio hoitaa aktiivisena omistajana yhtiövarallisuuttaan myös asettamalla valtion tavoitteet tuntevia edustajiaan yhtiöiden hallitusten jäseniksi. Valtion ehdotuksesta valittujen hallitusjäsenten osalta tavoitteena on viiden, mutta enintään seitsemän vuoden mittaiset toimikaudet. Yhtiön strategian, liiketoimintaympäristön muutoksen tai hallituksen osaamisen sekä monimuotoisuuden täydentämiseksi kyseisestä tavoitteesta voidaan poiketa.

Valtion omistajaohjauksen linjaukset palkitsemisesta

Periaatepäätökseen sisältyvässä palkitsemiskannanotossa on linjattu valtio-omisteisten yhtiöiden johdon palkitsemisesta. Sen mukaan johdon ja henkilöstön palkitseminen on yhtiön hallituksen työkalu, jolla edistetään määriteltyjen tavoitteiden saavuttamista ja yhtiön arvonnousua. Valtioenemmistöisissä yhtiöissä kannanottoa tulee noudattaa, ellei osakkeenomistajien yhteinen etu muuta edellytä. Valtio-omisteisten yhtiöiden on kyettävä palkkaamaan johtoa ja henkilöstöä kilpailukykyisin ehdoin. Valtio kuitenkin edellyttää omistajana aina, että palkitseminen on kohtuullista, oikeudenmukaista ja läpinäkyvää. Johdon ja henkilöstön palkitsemisesta päättää yhtiön hallitus. Valtio ei omistajana tee palkitsemista koskevia päätöksiä.

Periaatepäätöksen puitteissa määritettävien johdon palkkojen ja palkitsemisen osalta valtio-omistajan tahtotila on, että valtio-omisteisten yhtiöiden johdon palkitseminen on kohtuullista, erityisesti kiinteiden palkkojen osalta. Korkeimpia kiinteitä palkkoja tarkistetaan tarvittaessa alaspäin uusia sopimuksia tehtäessä, jolloin muuttuvan palkitsemisen joustavuutta voidaan vastaavasti lisätä.

Palkitsemista koskevan linjauksen mukaan toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten kiinteä palkka tulee määritellä kokonaispalkkana, jossa ovat mukana kaikki työnantajalle kustannuksia aiheuttavat etuudet. Valtion kanta omistajana on, että lisäeläkkeitä ei käytetä palkitsemiseen. Jos yhtiössä on muita omistajia, lisäeläkkeestä päättää yhtiön hallitus. Mahdollisen TyEL-tason ylittävän lisäeläkemaksun on oltava maksuperusteinen. Eläke-etuuksien on perustuttava kiinteään kuukausipalkkaan.

Kiinteän kokonaispalkan lisäksi maksettavien tulospalkkioiden perusteena olevien tavoitteiden on oltava vaativia ja palkkionsaajan on omalla panoksellaan kyettävä vaikuttamaan tavoitteen saavuttamiseen. Valtion omistajaohjauksessa pörssi-yhtiöiden ja niihin rinnastettavien listaamattomien yhtiöiden muuttuvan palkitsemisen yhteenlaskettu kokonaismäärä on vuosittain enintään 50 prosenttia palkkionsaajan kiinteästä vuosipalkasta. Jos yhtiön ja palkkionsaajan suoritus on poikkeuksellisen hyvä, voi maksettavien palkkioiden enimmäismäärä olla

vuosittain enintään 120 prosenttia kiinteästä vuosipalkasta. Valtio ei kuitenkaan hyväksy palkitsemisohjelmia, joihin sisältyy optioita tai muita uusien osakkeiden liikkeeseen laskemista edellyttäviä instrumentteja. Valtion omistajaohjauksen palkitsemislinjausten mukaan valtio-omistaja odottaa yhtiöiltä yritysvastuun integroimista palkitsemiseen.

Valtion näkemyksen mukaan pörssiyhtiöissä ja suurissa kaupallisesti toimivissa yhtiöissä uusissa sopimuksissa irtisanomisajan palkan ja erokorvauksen yhteenlaskettu suuruus ei saisi ylittää 12 kuukauden kiinteää palkkaa.

Lähipiiriliiketoimet

Finnairin lähipiiriin kuuluvat sen tytäryhtiöt, osakkuusyhtiöt, yhteisyritykset, Finnairin eläkesäätiö ja Finnair-konsernin sairauskassa sekä johto (hallitus, toimitusjohtaja ja johtoryhmä) ja heidän läheiset perheenjäsenensä ja määräysvallassa olevat yhtiöt.

Seuraavissa taulukoissa esitetään Finnairin lähipiiriliiketoimet 1.1.2023 ja 30.9.2023 välisenä aikana. Lähipiirin kanssa toteutetut transaktiot on tehty tavanomaisin markkinaehdoin. Lähipiiritapahtumina on esitetty sellaiset liiketoimet lähipiirin kanssa, jotka eivät eliminoidu konsernitilinpäätöksessä.

(miljoonaa euroa)	1.1.–30.9.2023 (tilintarkastamaton)
Tavaroiden ja palvelujen myynnit	
Yhteisyritykset	18,9
Eläkesäätiö	0,0
Sairauksassa	0,1
Työsuhde-etuudet	
Eläkesäätiö	8,3
Sairauksassa	0,6
Toimitusjohtaja ja johtoryhmä	5,6
Hallitus	0,3
Tavaroiden ja palvelujen ostot	
Yhteisyritykset	63,3
Eläkesäätiö	1,1
Rahoitustuotot	
Eläkesäätiö	3,3
Saamiset	
Yhteisyritykset	6,7
Eläkesäätiö	132,4
Velat	
Yhteisyritykset	4,7
Sairauksassa	0,1

Yhtiön suurin osakkeenomistaja, Suomen valtio, on antanut Osakeantia koskevan Merkintäsitoumuksen. Yhtiön suurin osakkeenomistaja Suomen valtio on peruuttamattomasti sitoutunut merkitsemään Tarjottavia Osakkeita täysimääräisesti sille allokoitavien Merkintäoikeuksien perusteella, eli yhteensä noin 55,9 prosenttia Tarjottavista Osakkeista. Merkintäsitoumuksensa mukaisesti Suomen valtio maksaa merkintähinnan kaikkien sille allokoitujen Tarjottavien Osakkeiden osalta kuittaamalla 318,6 miljoonaa euroa Pääomalainan pääomasta Tarjottavien Osakkeiden Merkintähintaa vastaan.

Seuraavissa taulukoissa esitetään toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkkiot sekä hallituksen jäsenten palkkiot 30.9.2023 päättyneeltä yhdeksän kuukauden jaksolta. Johdon palkkiot on esitetty suoriteperusteisina.

	1.1.–30.9.2023 (tilintarkastamaton)		
Toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkat ja palkkiot (tuhatta euroa)	Toimitusjohtaja Topi Manner	Johtoryhmä	Yhteensä
Kiinteä palkka	580	1 586	2 166
Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot ¹⁾	251	611	862
Luontoisedut	14	68	83
Pitkän aikavälin kannustimet (osakepalkkiot)	595	1 373	1 968
Lakisääteinen eläke ²⁾	137	368	505
Maksupohjainen lisäeläke	0	23	23
Yhteensä	1 577	4 029	5 606

¹⁾ Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot on arvioitu tavoitetasolla maksettavaan palkkioon perustuen.

²⁾ Lakisääteinen eläke sisältää Suomen lakisääteisen eläkejärjestelmän TyELiin liittyvät työnantajamaksut.

Hallituspalkkiot (euroa)	1.1.–30.9.2023 (tilintarkastamaton)		Yhteensä
	Kiinteä palkkio	Kokouspalkkiot	
Karvinen Jouko ⁽¹⁾	15 750	5 400	21 150
Strandberg Maija ⁽¹⁾	7 575	3 600	11 175
Pajumaa Minna ⁽²⁾	15 150	7 800	22 950
Suvanto-Harsaae Sanna (puheenjohtaja) ⁽²⁾	31 500	13 800	45 300
Alahuhta-Kasko Tiina	22 725	10 800	33 525
Brewer Montie	24 525	15 600	40 125
Erlund Jukka	24 525	8 400	32 925
Jakosuo-Jansson Hannele	24 525	10 800	35 325
Kjellberg Henrik	22 725	15 600	38 325
Large Simon	22 725	15 600	38 325
Yhteensä	211 725	107 400	319 125

⁽¹⁾ 1.1.2023–23.3.2023 välisenä aikana.

⁽²⁾ 24.3.2023 alkaen.

Edellä esitettyjen tietojen lisäksi Finnairilla ei ole ollut merkittäviä lähipiiriliiketoimia eikä lähipiiriliiketoimissa ole tapahtunut merkittäviä muutoksia ajanjakson 1.1.2023–30.9.2023 jälkeen.

OSAKKEET JA OSAKEPÄÄOMA

Yleistä

Yhtiön toiminimi on Finnair Oyj ja sen kotipaikka on Helsinki. Yhtiö on 1.11.1923 Suomessa perustettu julkinen osakeyhtiö ja siihen sovelletaan Suomen lakia. Yhtiö rekisteröity Kaupparekisteriin y-tunnuksella 0108023-3. Yhtiön oikeushenkilötunnus (LEI-tunnus) on 213800SB6EOB8SSK9W63. Yhtiön rekisteröity osoite on Tietotie 9 A, FI-01053, Vantaa ja sen puhelinnumero on +358 600 081 881. Yhtiön yhtiöjärjestyksen 2 kohdan mukaan Yhtiön toimialana on lentoliikenteen harjoittaminen matkustajia, tavaroita ja postia kuljettamalla sekä lentokoneiden, niiden osien ja tarvikkeiden osto, myynti, maahantuonti, vienti, kuljettaminen, varastointi, vuokraus ja korjaus, sekä poltto- ja voiteluaineiden osto, myynti, maahantuonti, vienti, kuljettaminen ja varastointi sekä hotelli-, huolinta-, matkatoimisto- ja muu matkustukseen ja lentoliikenteeseen liittyvä liiketoiminta sekä rahoituksen- ja vakuutusten välityspalvelut ja edellä mainittuun liittyvä liiketoiminta. Yhtiö voi lisäksi harjoittaa tai tukea toimintaa, joka tähtää yhtiön liiketoiminnan hyväksyttävyyden ja siten pitkän aikavälin kannattavuuden turvaamiseen vahvistamalla liiketoiminnan myönteisiä vaikutuksia tai vähentämällä liiketoiminnan kielteisiä vaikutuksia ympäristöön ja yhteiskuntaan. Yhtiö voi harjoittaa liiketoimintaansa tytär- ja osakkuusyhtiöissä sekä yhteisyrityksissä.

Tiedot osakkeista

Yleistä

Yhtiöllä on yksi osakesarja, ja kaikki Osakkeet oikeuttavat yhteen ääneen ja yhtäläiseen osingonjakoon ja muuhun varojenjakoon (mukaan lukien varojenjakoon Yhtiön purkautumistilanteessa). Osakkeilla ei ole nimellisarvoa. Osakkeet on laskettu liikkeeseen arvo-osuuksina Euroclear Finlandin ylläpitämässä arvo-osuusjärjestelmässä ja ne on hyväksytty kaupankäynnin kohteeksi Helsingin Pörssin pörssilistalla. Osakkeiden kaupankäyntitunnus on ”FIA1S” ja ISIN-tunnus on FI0009003230. Osakkeet ovat euromääräisiä.

Tämän Esitteen päivämääränä Yhtiön rekisteröity osakepääoma on 75 442 904,30 euroa ja Yhtiö on laskenut liikkeeseen 1 408 726 198 täysin maksettua Osaketta. 30.9.2023 Yhtiöllä oli hallussaan 399 303 omaa Osakettaan.

Voimassaolevat valtuutukset

Yhtiön 23.3.2023 pidetty varsinainen yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään Yhtiön omien Osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta. Hankittavien ja/tai pantiksi otettavien omien Osakkeiden lukumäärä voi olla yhteensä enintään 50 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 3,6 prosenttia Yhtiön kaikista Osakkeista. Omia Osakkeita voidaan valtuutuksen nojalla hankkia vain vapaalla omalla pääomalla. Omia Osakkeita voidaan hankkia hankintapäivänä julkisessa kaupankäynnissä muodostuvaan hintaan tai muuten markkinoilla muodostuvaan hintaan.

Hallitus päättää miten omia Osakkeita hankitaan ja/tai otetaan pantiksi. Hankinnassa voidaan käyttää muun ohessa johdannaisia. Omia Osakkeita voidaan hankkia muuten kuin osakkeenomistajien omistamien Osakkeiden suhteessa (suunnattu hankkiminen). Omia Osakkeita voidaan valtuutuksen nojalla hankkia ja/tai ottaa pantiksi muun muassa Finnairin pääomarakenteen kehittämiseksi, mahdollisten yrityskauppojen, investointien tai muiden liiketoimintaan kuuluvien järjestelyjen rahoittamiseksi tai toteuttamiseksi tai käytettäväksi Yhtiön kannustin- tai palkkiojärjestelmissä. Valtuutus on voimassa 18 kuukautta varsinaisen yhtiökokouksen päätöksestä lukien.

Yhtiön 27.10.2023 pidetty ylimääräinen yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään enintään 22 000 000 000 uuden Osakkeen antamisesta Osakeannin toteuttamiseksi. Osakkeet tarjotaan Yhtiön osakkeenomistajille merkintätuoikeuden perusteella merkittäväksi samassa suhteessa kuin he ennestään omistavat Yhtiön osakkeita. Merkintätuoikeuden perusteella merkitsemättä jääneitä osakkeita voidaan tarjota toissijaisesti merkittäväksi toisille osakkeenomistajille tai muille henkilöille. Hallitus on oikeutettu päättämään, kenelle merkitsemättä jääneitä osakkeita tarjotaan. Valtuutusta voidaan käyttää vain kerran, eikä se anna hallitukselle oikeutta toteuttaa useita osakeanteja. Hallitus on valtuutettu päättämään osakeannin kaikista muista ehdoista. Valtuutus on voimassa seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättymiseen saakka, mutta ei kuitenkaan pidempään kuin 30.6.2024 saakka.

Lisäksi 27.10.2023 pidetty ylimääräinen yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään enintään 132 935 562 Osakkeen osakeannista. Valtuutus on kuitenkin aina rajoitettu 0,6 prosenttiin Yhtiön Osakkeiden

kokonaismäärästä niin, että Osakeannin toteutuessa valtuutuksen nojalla annettavien Osakkeiden enimmäismäärä pienenee lähimpään sellaiseen kokonaislukuun, joka vastaa 0,6 prosenttia Yhtiön kaikkien Osakkeiden lukumäärästä. Hallitus päättää kaikista osakeannin ehdoista, mukaan lukien kenelle, mihin hintaan ja millä tavoin Osakkeita annetaan. Valtuutus koskee sekä uusien Osakkeiden antamista että omien Osakkeiden luovuttamista. Osakeanti voi tapahtua myös osakkeenomistajien merkintätuoikeudesta poiketen (suunnattu anti) esimerkiksi Yhtiön pääomarakenteen kehittämiseksi, mahdollisten yrityskauppojen, investointien tai muiden Yhtiön liiketoimintaan kuuluvien järjestelyjen rahoittamiseksi tai toteuttamiseksi tai Yhtiön kannustin- tai palkkiojärjestelmien toteuttamiseksi. Tämä valtuutus on ehdollinen Osakeannin toteuttamiselle, se astuu voimaan Osakeannissa annettavien Tarjottavien Osakkeiden rekisteröimisestä alkaen, korvaa varsinaisen yhtiökokouksen 23.3.2023 antaman osakeantivaltuutuksen ja on olennaisilta osin samansisältöinen kuin varsinaisen yhtiökokouksen myöntämä valtuutus lukuun ottamatta valtuutuksen kattaman osakemäärän kasvamista. Valtuutus on voimassa 23.9.2024 saakka ja valtuutuksen tultua voimaan se kumoaa 23.3.2023 pidetyn varsinaisen yhtiökokouksen myöntämän osakeantivaltuutuksen.

Osakkeenomistajien oikeudet

Osakkeenomistajien merkintätuoikeus

Osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajilla on etuoikeus merkitä Yhtiön uusia Osakkeita. Päätös laskea liikkeeseen uusia Osakkeita osakkeenomistajan merkintätuoikeudesta poiketen sekä päätös myöntää optio-oikeuksia ja muita Yhtiön Osakkeisiin oikeuttavia erityisiä oikeuksia vaatii vähintään kahden kolmasosan enemmistön yhtiökokouksessa annetuista äänistä ja edustetuista Osakkeista. Lisäksi tällainen päätös edellyttää, että tähän on Yhtiön kannalta painava taloudellinen syy. Osakeyhtiölain mukaan päätös maksuttomasta osakeannista osakkeenomistajan merkintätuoikeudesta poiketen edellyttää, että tähän on Yhtiön kannalta ja sen kaikkien osakkeenomistajien etu huomioon ottaen erityisen painava syy.

Tietyt osakkeenomistajat, jotka asuvat tai joiden rekisteröity osoite on Suomen ulkopuolella, mukaan lukien ”yhdysvaltalaiset henkilöt” (kuten määritelty Yhdysvaltojen arvopaperimarkkinalain Regulation S -säännöksessä), eivät välttämättä voi käyttää osakkeenomistukseensa perustuvaa merkintätuoikeuttaan, paitsi jos Osakkeet on rekisteröity kyseisen valtion arvopaperilainsäädännön mukaisesti tai jos käytettävissä on poikkeus rekisteröinti- tai muista vastaavista vaatimuksista.

Yhtiökokous

Osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajat käyttävät yhtiökokouksessa päätösvaltaansa Yhtiötä koskevissa asioissa. Yhtiön yhtiöjärjestyksen mukaisesti varsinainen yhtiökokous on pidettävä vuosittain toukokuun loppuun mennessä. Yhtiökokous päättää muun muassa tilinpäätöksen vahvistamisesta, tilintarkastuskertomuksesta, osinkojen jakamisesta ja hallituksen jäsenten ja tilintarkastajan valitsemisesta sekä heidän palkkioistaan. Yhtiökokous päättää myös vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle ja toimitusjohtajalle. Ylimääräinen yhtiökokous on pidettävä tiettyjen asioiden käsittelyä varten silloin, kun hallitus katsoo sen tarpeelliseksi tai kun Yhtiön tilintarkastaja tai Yhtiön osakkeenomistajat, joilla on vähintään 10 prosenttia kaikista Yhtiön Osakkeista, pyytävät sitä kirjallisesti.

Osakeyhtiölain ja Yhtiön yhtiöjärjestyksen mukaan kutsu yhtiökokoukseen on toimitettava osakkeenomistajille aikaisintaan kolme kuukautta ja viimeistään kolme viikkoa ennen kokousta, kuitenkin viimeistään yhdeksän päivää ennen yhtiökokouksen täsmäytyspäivää. Kutsu on toimitettava osakkeenomistajille ilmoituksella, joka julkaistaan Yhtiön internetsivuilla. Osakkeenomistajan on saadaksen osallistua yhtiökokoukseen ilmoittauduttava Yhtiölle viimeistään kokouskutsussa mainittuna päivänä, joka voi olla aikaisintaan kymmenen päivää ennen yhtiökokousta.

Oikeus osallistua yhtiökokoukseen ja äänestää siellä edellyttää, että osakkeenomistaja on arvo-osuusjärjestelmästä annetun lain mukaan rekisteröity Euroclear Finlandin ylläpitämään osakasluetteloon viimeistään kahdeksan arkipäivää ennen yhtiökokousta (yhtiökokouksen täsmäytyspäivä). Hallintarekisteröidyn osakkeenomistajan, joka haluaa osallistua yhtiökokoukseen, tulee hakea tilapäistä rekisteröintiä osakasluetteloon. Tilapäistä rekisteröintiä koskeva ilmoitus on tehtävä viimeistään yhtiökokouskutsussa ilmoitettavana ajankohtana, joka Osakeyhtiölain mukaan on yhtiökokouksen täsmäytyspäivän jälkeen, ja tällainen ilmoitus tilapäisestä rekisteröinnistä katsotaan ilmoittautumiseksi yhtiökokoukseen. Mikäli osakkeenomistaja osallistuu yhtiökokoukseen usean asiamiehen välityksellä, ilmoittautumisen yhteydessä on ilmoitettava Osakkeet, joiden perusteella kukin asiamies edustaa osakkeenomistajaa.

Yhtiökokouksen päätösvaltaisuus ei edellytä tietyn osakemäärän olevan edustettuna kokouksessa tiettyjä Osakeyhtiölaissa määritellyjä poikkeuksia lukuun ottamatta.

Äänioikeus

Osakkeenomistaja voi käyttää oikeuttaan osallistua yhtiökokoukseen ja äänestää yhtiökokouksessa henkilökohtaisesti tai valtuutetun asiamiehen välityksellä. Kukin Yhtiön Osake oikeuttaa omistajan yhteen ääneen yhtiökokouksessa. Jos osakkeenomistajan Osakkeet on kirjattu useammalle kuin yhdelle arvo-osuustilille, osakkeenomistajalla on oikeus käyttää eri asiamiestä kunkin arvo-osuustilin osakkeiden osalta. Osakkeenomistaja voi äänestää eri tavoin osalla omistamistaan äänistä. Voidakseen osallistua yhtiökokoukseen ja äänestää siellä osakkeenomistajan tulee olla rekisteröitynä Euroclear Finlandin ylläpitämään osakasluetteloon.

Yhtiökokouksessa useimmat päätökset tehdään yksinkertaisella äänten enemmistöllä. Kuitenkin eräät päätökset, kuten yhtiöjärjestyksen muutokset, osakkeenomistajien merkintäetuoikeudesta poikkeaminen osakeannin yhteydessä ja päätökset Yhtiön sulautumisesta, jakautumisesta tai purkamisesta, edellyttävät vähintään kahden kolmasosan enemmistöä annetuista äänistä sekä kokouksessa edustetuista Osakkeista.

Osingot ja muun vapaan pääoman jakaminen

Osingon jakamisesta ja muusta varojenjaosta päättää yhtiökokous äänten enemmistöllä. Kaikki Yhtiön Osakkeet tuottavat yhtäläiset oikeudet Yhtiön osinkoihin ja muuhun varojenjako. Vallitsevan suomalaisen markkinakäytännön mukaisesti osinkoja maksetaan ainoastaan kerran vuodessa sen jälkeen, kun osakkeenomistajat ovat hyväksyneet yhtiön tilinpäätöksen ja hallituksen osingonjakoehdotuksen. Osakeyhtiölain mukaan osingon jakamista koskevan päätöksen voi kuitenkin tehdä yhtiökokouksen ohella myös hallitus yhtiökokoukselta saamansa valtuutuksen nojalla.

Osakeyhtiölain mukaan osakeyhtiön osakkeenomistajien oma pääoma jakautuu sidottuun ja vapaaseen omaan pääomaan. Sidottu oma pääoma koostuu osakepääomasta, käyvän arvon rahastoista ja uudelleenarvostusrahastosta sekä aikaisemman Osakeyhtiölain mukaan ennen 1.9.2006 perustetusta mahdollisesta vararahastosta ja ylikurssirahastosta. Muut oman pääoman rahastot kuuluvat vapaaseen omaan pääomaan. Vapaa oma pääoma sisältää siten edellisen tilikauden voiton, edellisten tilikausien kertyneet voittovarot ja Yhtiön muun vapaan oman pääoman erät, mukaan lukien sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto, joista on vähennetty taseen osoittama tappio, yhtiöjärjestyksen mukaan jakamatta jätettävät varat sekä eräät muut jakokelvottomat varat.

Osakeyhtiölaissa korostetaan yrityksen maksuvalmiuden säilyttämistä varojenjaon yhteydessä, ja näin ollen varoja ei saa jakaa, jos jaosta päätettäessä tiedetään tai pitäisi tietää Yhtiön olevan maksukyvytön tai jaon aiheuttavan maksukyvyttömyyden.

Osakeyhtiölain mukaan osingon määrä ei saa ylittää hallituksen esittämää tai hyväksymää määrää. Osakkeenomistajat, joilla on vähintään 10 prosenttia osakkeista, voivat kuitenkin varsinaisessa yhtiökokouksessa vaatia, että osinkona on jaettava vähintään puolet emoyhtiön edeltävän tilikauden voitosta, josta vähennetään mahdollisesti yhtiöjärjestyksen mukaan jakamatta jätettävät määrät ja kyseessä olevan tilikauden aikana mahdollisesti maksetut aikaisemmat osingot. Tällä tavalla jaettava osinko ei kuitenkaan saa ylittää määrää, joka on ilman velkojien suostumusta mahdollista jakaa, ja se saa olla enintään 8 prosenttia emoyhtiön omasta pääomasta.

Osinko voidaan maksaa ja vapaata omaa pääomaa muutoin jakaa tietyltä tilikaudelta yhtiökokouksen vahvistettua yhtiön tilinpäätöksen tältä tilikaudelta ja päätettyä osingon tai vapaan oman pääoman muun jakamisen määrästä hallituksen ehdotuksen perusteella. Osakeyhtiölain mukaan osingonmaksu tai vapaan oman pääoman muu jakaminen voi perustua myös muuhun kuin viimeksi päättyneeltä tilikaudelta vahvistettuun tilinpäätökseen edellyttäen, että yhtiökokous on vahvistanut kyseisen tilinpäätöksen. Päätettäessä voiton jakamisesta on kuitenkin otettava huomioon tilinpäätöksen laatimisen jälkeen Yhtiön taloudellisessa asemassa tapahtuneet olennaiset muutokset.

Osakeyhtiölain mukaan osingot ja muut jako-osuudet maksetaan osakasluetteloon asianomaisena täsmäytyspäivänä merkityille osakkeenomistajille tai hallintarekisteröityjen osakkeiden haltijoiksi merkityille henkilöille. Osakasluetteloa ylläpitää Euroclear Finland tilinhoitajayhteisöjen välityksellä. Osinkoja ei makseta osakkeenomistajille, joita ei ole merkitty osakasluetteloon.

Oikeus osinkoihin vanhenee kolmen vuoden kuluessa osingonmaksupäivästä. Jos osinkoa ei nosteta ennen osinko-oikeuden vanhentumista, oikeus osinkoon lakkaa ja nostamatta jääneitä osinkoja vastaavat varat jäävät yhtiölle. Muun vapaan oman pääoman jakaminen tapahtuu pääpiirteissään edellä osingonjaosta sanottua vastaavalla tavalla.

Lisätietoja osinkojen verotuksesta on esitetty kohdassa ”Verotus”.

Velvollisuus tehdä pakollinen ostotarjous sekä lunastusvelvollisuus ja -oikeus

Arvopaperimarkkinalain mukaan osakkeenomistajan, jonka osuus kasvaa yli kolmeen kymmenesosaan tai yli puoleen yhtiön osakkeiden äänimäärästä sen jälkeen, kun yhtiön osake tai osakkeeseen oikeuttava arvopaperi on otettu julkisen kaupankäynnin kohteeksi, on tehtävä käypään hintaan perustuva julkinen ostotarjous kaikista muista yhtiön liikkeeseen laskemista osakkeista ja yhtiön liikkeeseen laskemista sen osakkeisiin oikeuttavista arvopapereista (pakollinen ostotarjous). Arvopaperimarkkinalain mukaan pakollista ostotarjousta ei kuitenkaan tarvitse tehdä, mikäli yllä mainittu raja on ylittynyt vapaaehtoisen ostotarjouksen seurauksena edellyttäen, että alkuperäinen vapaaehtoinen ostotarjous on tehty kohdeyhtiön kaikista osakkeisiin oikeuttavista arvopapereista. Velvollisuutta tehdä pakollinen ostotarjous ei ole myöskään silloin, jos tarjousvelvollisuusrajan ylittyminen johtuu yksinomaan kohdeyhtiön tai toisen osakkeenomistajan toimenpiteestä. Velvollisuutta tehdä pakollinen ostotarjous ei enää ole, jos tarjousvelvollinen kuukauden kuluessa tarjousvelvollisuuden syntymisestä luopuu tarjousvelvollisuusrajan ylittävistä ääniosuudesta luovuttamalla kohdeyhtiön osakkeita tai muutoin vähentämällä ääniosuuttaan kohdeyhtiössä ja menettelee Arvopaperimarkkinalaissa määrätyn mukaisesti.

Osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistaja, jolla on yli 90 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä, on oikeutettu käyvästä hinnasta lunastamaan muiden osakkeenomistajien osakkeet (lunastusoikeus). Lisäksi osakkeenomistajalla, jonka osakkeet voidaan lunastaa edellä kuvatulla tavalla, on vastaavasti oikeus vaatia enemmistöomistajalta osakkeidensa lunastamista (enemmistöomistajan lunastusvelvollisuus).

Omistuksen laimentuminen

Osakkeenomistajan, joka päättää olla merkitsemättä täyttä määrää uusia Osakkeita tai joka ei rajoitusten takia voi merkitä uusia Osakkeita, suhteellinen omistusosuus ja äänimäärä Yhtiössä laimentuvat vastaavasti, ja kyseisen osakkeenomistajan alkuperäisten Osakkeiden prosenttiosuus Yhtiön kaikkien liikkeeseenlaskettujen Osakkeiden kasvaneesta lukumäärästä vähenee vastaavassa suhteessa.

Yhtiön oma pääoma per Osake 30.9.2023 oli 0,33 euroa.

Osakkeiden luovutus

Myytäessä Osakkeita arvo-osuusjärjestelmän kautta kyseiset Osakkeet siirretään tilisiirtona myyjän arvo-osuustililtä ostajan arvo-osuustilille. Myyntiä varten Euroclear Finlandin Infinity T2S -selvitysjärjestelmään merkitään jakotieto, ja tarvittaessa arvo-osuustilille kirjataan arvo-osuuksia koskeva varaus. Kauppa merkitään ennakkokaupaksi siihen saakka, kunnes se on selvitetty ja Osakkeet maksettu, minkä jälkeen ostaja merkitään automaattisesti Yhtiön osakasluetteloon. Mikäli Osakkeet ovat hallintarekisteröityjä ja myyjän ja ostajan Osakkeet säilytetään samalla omaisuudenhoitotilillä, Osakkeiden myynti ei aiheuta merkintöjä arvo-osuusjärjestelmään, ellei Osakkeiden hallintarekisteröinnin hoitaja vaihdu tai Osakkeita siirretä omaisuudenhoitotililtä myynnin seurauksena.

Valuuttakontrolli

Ulkomaalaiset voivat hankkia suomalaisen osakeyhtiön osakkeita ilman erityistä valuuttakontrollilupaa. Ulkomaalaiset voivat myös vastaanottaa osinkoja ilman erityistä valuuttakontrollilupaa, mutta osinkoa jakava yhtiö joutuu pidättämään lähdeveron Suomesta siirrettävistä varoista, ellei soveltuvasta verosopimuksesta muuta johdu. Ulkomaalaiset, jotka ovat hankkineet suomalaisen osakeyhtiön osakkeita, voivat saada osakkeita rahastoannin yhteydessä tai osallistua uusmerkintään ilman erityistä valuuttakontrollilupaa. Ulkomaalaiset voivat myydä suomalaisen yhtiön osakkeita Suomessa ja tällaisesta myynnistä saadut varat voidaan siirtää pois Suomesta missä tahansa vaihdettavassa valuutassa. Suomessa ei ole voimassa valuuttakontrollisäännöksiä, jotka rajoittaisivat suomalaisen yhtiön osakkeiden myymistä toiselle ulkomaalaiselle.

OSAKEANNIN JÄRJESTÄMINEN

Merkintätakaus

Finnair ja Pääjärjestäjät solmivat 27.10.2023 Merkintätakaussopimuksen, jonka mukaan Pääjärjestäjät ovat kukin erikseen sitoutuneet tiettyjen ehtojen täyttyessä hankkimaan merkitsijöitä niille Tarjottaville Osakkeille, jotka voivat jäädä merkitsemättä Osakeannissa lukuun ottamatta niitä Tarjottavia Osakkeita, jotka Merkintäsitoumukset kattavat, tai merkitsemään kyseiset Tarjottavat Osakkeet ("**Merkitsemättä Jääneet Osakkeet**") itse Merkintähintaan alla esitettyjen prosentiosuuksien mukaisesti:

Prosenttiosuus Merkitsemättä Jääneistä Osakkeista	
Deutsche Bank	50
Nordea	50

Pääjärjestäjien velvollisuudet ovat ehdollisia tiettyjen tällaiselle sopimukselle tavanomaisten ehtojen toteutumiselle. Tällaisiin ehtoihin kuuluu muun muassa se, että Merkintäsitoumuksen kattamat Tarjottavat osakkeet on merkitty ja maksettu jäljempänä kohdassa ”– Suomen valtion osallistuminen ja Merkintäsitoumukset” kuvatulla tavalla, Merkintätakaussopimukseen sisältyvät vakuutukset pitävät paikkansa ja Tarjottavat Osakkeet on hyväksytty listattavaksi Helsingin pörssiin viimeistään Osakeannin päättymispäivänä. Finnair on antanut tavanomaisia vakuutuksia Pääjärjestäjille liittyen muun muassa Finnairin liiketoimintaan ja lakien noudattamiseen, olemassa oleviin Osakkeisiin ja Tarjottaviin Osakkeisiin sekä tämän Esitteen sisältöön. Lisäksi Finnair on sitoutunut Pääjärjestäjiin nähden vahingonkorvausvastuuseen eräistä vastuista Osakeannin yhteydessä sekä korvaamaan tietyt kulut.

Merkintätakaussopimus sisältää tavanomaisia ehtoja, joiden mukaan Pääjärjestäjillä on kummallakin oikeus tietyissä tilanteissa purkaa merkintätakaussitoumuksensa. Niihin sisältyvät tietyt merkittävät haitalliset muutokset liittyen Finnairin liiketoimintaan, (taloudelliseen, oikeudelliseen ja muuhun) asemaan, liiketoiminnan tulokseen tai tulevaisuuden näkymiin sekä tietyt muutokset muun muassa kansallisissa tai kansainvälisissä poliittisissa tai taloudellisissa olosuhteissa. Jos jotakin edellä kuvatuista ehdoista ei täytetä tai jos jokin edellä kuvatuista tilanteista toteutuu, Merkintätakaussopimus voidaan purkaa. Katso myös ”Riskitekijät – Merkintäoikeuksiin ja Osakeantiin liittyviä riskejä – Osakeannista ei mahdollisesti saada kerätyä varoja täysimääräisesti”.

Pääjärjestäjät tarjoavat ja myyvät Merkitsemättä Jääneet Osakkeet institutionaalisille sijoittajille tietyillä lainkäyttöalueilla Yhdysvaltain ulkopuolella Regulation S -säännöksen mukaisesti.

Palkkiot ja kulut

Finnair odottaa maksavansa Osakeannin yhteydessä noin 12,1 miljoonaa euroa palkkioina ja kuluina, mukaan lukien Pääjärjestäjille maksettavat palkkiot ja kulut. Yhtiö on myös sopinut maksavansa Osakeannin yhteydessä tiettyjä Pääjärjestäjien kuluja.

Pääjärjestäjien intressit

Pääjärjestäjät ja/tai niiden lähipiiriin kuuluvat tahot ovat kukin tarjonneet ja saattavat tulevaisuudessa tarjota Finnairille neuvonanto-, konsultointi- tai pankkipalveluita osana tavanomaista liiketoimintaansa, josta ne ovat saaneet, tai tulevat saamaan, tavanomaiset palkkiot ja kulukorvaukset. Lisäksi tietyt Pääjärjestäjät tai niiden lähipiiriin kuuluvat tahot ovat toimineet ja voivat tulevaisuudessa toimia järjestäjinä, lainanantajina tai takaajina tietyissä Finnairin rahoitussopimuksissa, joista ne ovat saaneet, tai tulevat saamaan, tavanomaiset palkkiot ja kulukorvaukset. Nordea on esimerkiksi taannut Finnairin Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen kanssa solmiman 600 miljoonan euron TyEL-takaisineläin pääomasta 10 prosenttia (katso ”Yhtiön liiketoiminta – Olennaiset sopimukset – Rahoitussopimukset”).

Suomen valtion osallistuminen ja Merkintäsitoumukset

Finnair on saanut Yhtiön suurimmalta osakkeenomistajalta, Suomen valtiolta, peruuttamattoman sitoumuksen merkitä Tarjottavia Osakkeita. Kyseinen Merkintäsitoumus edustaa noin 55,9 prosenttia Tarjottavista Osakkeista. Suomen valtion antama Merkintäsitoumus on ehdollinen muun muassa Merkintätakaussopimuksen mukaisten Pääjärjestäjien merkintätakaussitoumusten voimassaololle.

Yhtiön muut osakkeenomistajat Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varma, Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo ja Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen, jotka edustavat noin 3,4 prosenttia Yhtiön kaikista Osakkeista, mukaan lukien Yhtiön hallussa olevat osakkeet, ovat peruuttamattomasti sitoutuneet merkitsemään oman suhteellisen osuutensa Osakeannista, tiettyjen tavanomaisten ehtojen täyttyessä.

Osakkeiden luovutusta koskeva rajoitus (Lock-up)

Finnair on sopinut Pääjärjestäjien kanssa, ettei, tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta, ajanjaksolla, joka päättyy 180 päivän kuluttua Osakeannin päättymispäivästä, ilman Pääjärjestäjien etukäteen antamaa kirjallista suostumusta, Finnair toteuta mitään pääomamarkkinoilla tapahtuvaa antia sisältäen oman pääoman ehtoisia arvopapereita, mukaan lukien arvopapereita, jotka ovat vaihdettavissa tai muutettavissa Osakkeisiin, ja Finnair tai yksikään sen tytäryhtiö tai sen lähipiiriin kuuluva taho toteuta mitään pääomamarkkinoilla tapahtuvaa antia sisältäen oman pääoman ehtoisia arvopapereita, mukaan lukien arvopapereita, jotka ovat vaihdettavissa tai muutettavissa Osakkeisiin, tai tee mitään vaihtosopimusta tai muuta sopimusta, tai mitä tahansa liiketoimea, jolla Osakkeiden, mukaan lukien tämän Osakeannin puitteissa tarjottavien Tarjottavien Osakkeiden, taloudelliset vaikutukset, kokonaan tai osittain, suoraan tai välillisesti, siirtyvät, taikka julkisesti ilmaise aikomustaan tehdä tällainen liikkeeseenlasku, myynti, vaihto, sitoumus, panttaus, varaus, avustus tai tarjous. Edellä mainittu ei kuitenkaan koske muun muassa Yhtiön nykyisiä palkitsemisjärjestelmiä tai tulevia käyttöön otettavia palkitsemisjärjestelmiä, joiden määrä ja muut ehdot ovat nykyisiä vastaavia.

Omistuksen laimentuminen

Osakeannissa Tarjottavien Osakkeiden enimmäislukumäärä vastaa 93,1 prosenttia kaikista Osakkeista Osakeannin toteuttamisen jälkeen. Mikäli Finnairin nykyiset osakkeenomistajat eivät merkitse Osakeannissa Tarjottavia Osakkeita (lukuun ottamatta Merkintäsitoumusten kattamia Tarjottavia Osakkeita, katso edellä kohta ”– Suomen valtion osallistuminen ja Merkintäsitoumukset”), heidän kokonaisomistuksensa Finnairissa laimenisi 93,1 prosenttia.

Osakkeiden ottaminen pörssilistalle

Finnair tulee jättämään hakemuksen Tarjottavien Osakkeiden ottamiseksi kaupankäynnin kohteeksi Helsingin pörssin pörssilistalla.

Yleistä

Tehdessään sijoituspäätöstä sijoittajien suositellaan tukeutuvan myös omiin tutkimuksiinsa, analyysihinsä ja selvityksiinsä Finnairista ja Osakeannin ehdoista, mukaan lukien siihen liittyvät edut ja riskit. Yhtiö tai Pääjärjestäjät tai niiden lähipiiriin kuuluvat tahot tai edustajat eivät anna vakuutusta Merkintäoikeuksien tai Tarjottavien Osakkeiden tarjouksensaajille, merkitsijöille tai ostajille niiden Merkintäoikeuksiin tai Tarjottaviin Osakkeisiin tekemän sijoituksen laillisuudesta niihin sovellettavan lain nojalla. Kunkin sijoittajan tulisi harkintansa mukaan kysyä neuvonantajiltaan ennen Merkintäoikeuksien ostamista tai ennen Tarjottavien Osakkeiden merkitsemistä. Sijoittajien tulisi tehdä itsenäinen arvio Merkintäoikeuksien ostamisen tai Tarjottavien Osakkeiden merkinnän oikeudellisista, verotuksellisista, liiketoiminnallisista ja taloudellisista sekä muista seurauksista. Heidän tulisi tehdä itsenäinen arvio myös Merkintäoikeuksien ostamiseen tai Tarjottavien Osakkeiden merkintään liittyvistä riskeistä. Sijoittaja vastaa itse Osakeantiin osallistumisen aiheuttamista veroseuraamuksista.

Pääjärjestäjät toimivat Osakeannissa ainoastaan Yhtiön, eivätkä kenenkään muun puolesta. Ne eivät pidä ketään muuta tahoa (riippumatta siitä, onko tämä tämän asiakirjan vastaanottaja tai ei) asiakkaanaan Osakeannin yhteydessä. Pääjärjestäjät eivät ole vastuussa kenellekään muulle kuin Finnairille asiakkailleen antamansa suojan tarjoamisesta, Osakeantiin liittyvien neuvojen antamisesta tai muusta tässä Esitteessä esitetyistä transaktiosta tai järjestelystä.

Osakeannin yhteydessä kumpikin Pääjärjestäjä ja niiden lähipiiriin kuuluvat tahot, jotka toimivat sijoittajina omaan lukuunsa, voivat käyttää Merkintäoikeuksia tai merkitä Tarjottavia Osakkeita Osakeannissa ja tässä ominaisuudessaan pitää hallussaan, ostaa tai myydä omaan lukuunsa Merkintäoikeuksia tai Tarjottavia Osakkeita tai niihin liittyviä sijoituksia ja ne voivat tarjota tai myydä Merkintäoikeuksia tai Tarjottavia Osakkeita tai muita sijoituksia muutoin kuin Osakeannin yhteydessä. Näin ollen tässä Esitteessä viittaukset osakkeiden tarjoamiseen tarkoittavat myös Merkintäoikeuksien tai Tarjottavien Osakkeiden tarjoamista Pääjärjestäjille tai niiden lähipiiriin.

kuuluville tahoille tällaisessa ominaisuudessa toimiessaan. Kumpikaan Pääjärjestäjä ei aio julkistaa kyseisiä sijoituksia tai transaktioita muutoin kuin niissä tilanteissa, joihin laki tai säännökset ne velvoittavat.

SUOMEN ARVOPAPERIMARKKINAT

Alla esitetty yhteenveto on yleisluonteinen kuvaus Suomen arvopaperimarkkinoista ja se perustuu tämän Esitteen päivämääränä Suomessa voimassa olevaan lainsäädäntöön. Alla oleva yhteenveto ei ole tyhjentävä.

Suomen arvopaperimarkkinoita koskeva sääntely

Suomen arvopaperimarkkinoita valvova viranomainen on Finanssivalvonta. Keskeisiä arvopaperimarkkinoita säänteleviä säädöksiä ovat Arvopaperimarkkinalaki, joka sisältää määräyksiä muun muassa yhtiöiden ja osakkeenomistajien tiedonantovelvollisuudesta, esitevaatimuksista ja julkisista ostotarjouksista, Esiteasetus, joka sisältää sääntelyä muun muassa esitteen laatimisvelvollisuudesta ja sisällöstä, sekä MAR, joka sisältää sääntelyä muun muassa sisäpiirikaupoista, sisäpiiritiedon julkistamisesta sekä liikkeeseenlaskijoiden johtohenkilöiden kaupparaportoinnista. Arvopapereiden ja muiden rahoitusvälineiden ottamista julkisen kaupankäynnin kohteeksi ja noteerattujen rahoitusvälineiden kauppaa koskeva sääntely on koottu lakiin kaupankäynnistä rahoitusvälineillä (1070/2017, muutoksineen). Finanssivalvonnan tehtävänä on valvoa näiden määräysten noudattamista.

Arvopaperimarkkinalaki ja MAR määrittävät tiedonantovelvollisuuden vähimmäisvaatimukset yhtiöille, joiden arvopaperit ovat julkisen kaupankäynnin kohteena Suomessa (suomalainen pörssiyhtiö). Suomalainen pörssiyhtiö on velvollinen julkistamaan säännöllisesti taloudellista tietoa yhtiöstä sekä julkistamaan markkinoille kaikki sellaiset seikat, jotka koskevat suoraan yhtiötä ja joilla, jos ne julkistettaisiin, todennäköisesti olisi huomattava vaikutus yhtiön arvopapereiden arvoon.

Osakkeenomistajan on annettava ilman aiheutonta viivytystä ilmoitus pörssiyhtiölle ja Finanssivalvonnalle, kun hänen osuutensa suomalaisessa pörssiyhtiössä saavuttaa, ylittää tai vähenee alle 5, 10, 15, 20, 25, 30, 50 tai 90 prosenttia taikka 2/3 (66,67 prosenttia) kyseisen julkisen kaupankäynnin kohteena olevan yhtiön äänimäärästä tai osakkeiden kokonaismäärästä Arvopaperimarkkinalain mukaisesti laskettuna (liputusilmoitus). Liputusilmoitus on tehtävä myös, kun osakkeenomistajalla on oikeus rahoitusvälineen perusteella saada yhtiön osakkeita määrä, joka saavuttaa, ylittää tai vähenee alle liputusrajan, tai kun suoran ja rahoitusvälineen perusteella saatavan omistuksen yhteen laskettu määrä saavuttaa, ylittää tai vähenee alle liputusrajan. Rahoitusvälineenä pidetään myös rahoitusvälinettä, jonka arvo määräytyy yhtiön osakkeen perusteella ja jolla on samanlainen taloudellinen vaikutus kuin rahoitusvälineellä, joka oikeuttaa saamaan yhtiön osakkeita. Liputusilmoitus on tehtävä riippumatta siitä, toteutetaanko rahoitusvälineen kohde-etuus fyysisesti luovuttaen vai nettoarvon tilityksenä. Ilmoitus on tehtävä ilman aiheutonta viivytystä, kuitenkin viimeistään seuraavana kaupankäyntipäivänä sen jälkeen, kun osakkeenomistaja sai tiedon tai hänen olisi pitänyt tietää osake- tai ääniosuutensa mainitunlaisesta muutoksesta. Osakkeenomistajan on katsottava saaneen tiedon kyseisestä oikeustoimesta viimeistään kahden kaupankäyntipäivän kuluttua oikeustoimesta. Liputusilmoituksen saatuaan suomalaisen pörssiyhtiön tulee julkistaa tieto pörssitiedotteella ilman aiheutonta viivästyä.

Arvopaperimarkkinalain mukaan osakkeenomistajan, jonka ääniosuus kasvaa yli 30 prosentin tai yli 50 prosentin suomalaisen pörssiyhtiön osakkeiden äänimäärästä, on tehtävä käypään hintaan perustuva julkinen ostotarjous kaikista muista yhtiön liikkeeseen laskemista osakkeista ja yhtiön liikkeeseen laskemista sen osakkeisiin oikeuttavista arvopapereista (pakollinen ostotarjous). Osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistaja, jolla on yli 90 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä, on oikeutettu käyvästä hinnasta lunastamaan muiden osakkeenomistajien osakkeet (lunastusoikeus). Lisäksi osakkeenomistajalla, jonka osakkeet voidaan lunastaa edellä kuvatulla tavalla, on vastaavasti oikeus vaatia lunastamista (enemmistöomistajan lunastusvelvollisuus). Yllä mainittujen osake- ja äänimäärien laskemisesta on annettu yksityiskohtaisia säännöksiä.

Arvopaperimarkkinalain mukaan suomalaisen pörssiyhtiön on suoraan tai epäsuorasti kuuluttava riippumattomaan, elinkeinoelämää laajasti edustavaan Suomessa perustettuun toimielimeen, joka on antanut hyvän arvopaperimarkkinatavan noudattamisen edistämiseksi suosituksen kohdeyhtiön johdon toiminnasta julkisessa ostotarjouksessa ("**Ostotarjouskoodi**"). Arvopaperimarkkinalain mukaan listatun yhtiön on annettava perustelut sille, miksi se ei ole sitoutunut noudattamaan Ostotarjouskoodia.

Lyhyet nettopositiot Helsingin Pörssissä kaupankäynnin kohteena olevissa osakkeissa on ilmoitettava Finanssivalvonnalle lyhyeksimyynnistä ja tietyistä luottoriskinvaihtosopimuksiin liittyvistä kysymyksistä annetun asetuksen (EU) 236/2012 mukaisesti. Lyhyiden nettopositioiden ilmoitusvelvollisuus koskee kaikkia sijoittajia ja markkinatoimijoita. Suomalaisen pörssiyhtiön osakkeita koskeva lyhyt nettopositio on ilmoitettava, kun positio saavuttaa, ylittää tai alittaa 0,2 prosenttia kohdeyhtiön liikkeeseen lasketusta osakepääomasta. Uusi ilmoitus on tehtävä kynnysarvon ylittymisen jälkeen 0,1 prosenttiyksikön välein. Finanssivalvonta julkistaa ilmoitetut lyhyet

nettopositiot verkkosivustollaan, jos lyhyt nettopositio saavuttaa, ylittää tai alittaa 0,5 prosenttia kohdeyhtiön liikkeeseen lasketusta osakepääomasta.

Rikoslaki (39/1889, muutoksineen) sisältää säännöksiä julkistamisvaatimusten rikkomisesta, sisäpiiritiedon väärinkäytöstä, sisäpiiritiedon laittomasta ilmaisemisesta ja markkinoiden manipuloinnista. Säännöksissä kuvattu toiminta on kriminalisoitu. MAR:ssa, Arvopaperimarkkina- ja Finanssivalvonnasta annetussa laissa (878/2008, muutoksineen) on annettu Finanssivalvonnalle oikeus määrätä hallinnollisia sanktioita tietyistä rikkomuksista edellyttäen, että asiasta ei ole aloitettu esitutkintaa tai nostettu syytettä rikoslain nojalla. Finanssivalvonta voi esimerkiksi antaa julkisen varoituksen, kieltää henkilöä käymästä kauppaa rahoitusvälineillä taikka määrätä rike- tai seuraamusmaksun. Helsingin Pörssin kurinpitolautakunta voi antaa yhtiölle varoituksen tai muistutuksen taikka määrätä kurinpitomaksun tai määrätä yhtiön pörssilistalta poistettavaksi.

Kaupankäynti ja kauppohen selvitys Helsingin Pörssissä

Osakekaupankäynti Helsingin Pörssissä tapahtuu automatisoidussa täsmäytysjärjestelmässä. Helsingin Pörssi käyttää osakekaupassa INET-kaupankäyntijärjestelmää, joka on toimeksiantopohjainen järjestelmä, jossa toimeksiannot täsmäytetään kaupoiksi, kun hinta- ja määrätiedot täsmäävät.

Kaupankäyntipäivä Helsingin Pörssissä koostuu lähtökohtaisesti kaupankäyntiä edeltävästä jaksosta, jatkuvasta kaupankäynnistä, päätöshuutokaupasta ja kaupankäynnin jälkeisestä jaksosta. Kaupankäyntiä edeltävässä jaksossa kello 9.00 ja 9.45 välisenä aikana toimeksiantoja voidaan tallentaa, muuttaa tai poistaa. Päivän avaus alkaa kello 9.45 ja päättyy kello 10.00. Jatkuva kaupankäynti alkaa jaksoittain välittömästi päivän avauksen päätyttyä kello 10.00, jolloin ensimmäisen osakkeen avauskurssi määrätään. Noin kymmenen minuutin kuluttua kaikkien osakkeiden avauskurssit on määritetty, ja markkinakysyntään perustuva kaupankäynti jatkuu kello 18.25 asti. Päivän päätöshuutokauppa alkaa kello 18.25 ja päättyy noin kello 18.30, jolloin määritetään päätöskurssit. Kaupankäynnin jälkeisen jakson aikana kello 18.30 ja 19.00 välillä voidaan tallentaa vain osakkeiden sopimuskauppoja päivän kaupankäynnissä määrytyneeseen hintaan.

Kaupat selvitetään ensisijaisesti Euroclear Finlandin automaattisessa selvitysjärjestelmässä (Infinity T2S - arvopaperikeskusjärjestelmä) toisena (2.) pankkipäivänä kaupantekopäivästä (T + 2), elleivät osapuolet ole toisin sopineet.

Kaupankäynti arvopapereilla Helsingin Pörssissä ja kauppohen selvitys Euroclear Finlandissa tapahtuu euroissa, ja pienin mahdollinen hinnanmuutos (tick size) noteerauksissa riippuu osakkeen tikkivälitaulukosta. Hintatiedot tuotetaan ja julkaistaan ainoastaan euroissa.

Arvo-osuusjärjestelmä

Yleistä

Kaikkien Euroopan unioniin sijoittautuneiden liikkeeseenlaskijoiden, jotka laskevat liikkeeseen tai ovat laskeneet liikkeeseen siirtokelpoisia arvopapereita, jotka otetaan kaupankäynnin kohteeksi tai joilla käydään kauppaa kauppapaikoilla, on huolehdittava siitä, että tällaiset arvopaperit muutetaan arvo-osuusmuotoon. Liikkeeseenlaskijalla on oikeus valita arvopaperikeskus, johon arvopaperit kirjataan. Suomessa arvo-osuusjärjestelmää ylläpitää Euroclear Finland, joka toimii arvopaperikeskuksena. Euroclear Finland ylläpitää arvo-osuusrekisteriä muun muassa oman pääoman ja vieraan pääoman ehtoista arvopapereista. Euroclear Finlandin rekisteröity osoite on Urho Kekkosen katu 5C, 00100 Helsinki.

Euroclear Finland ylläpitää liikkeeseenlaskijakohtaisia osakasluetteloita yhtiöistä, jotka on liitetty arvo-osuusjärjestelmään. Arvopaperikeskuksilla ei ole arvopaperikeskusasetuksen (EU) 909/2014 mukaan velvollisuutta tarjota osakkeenomistajille maksuttomia liikkeeseenlaskijoiden kustantamia tilejä, mutta ne voivat tarjota tällaisia tilejä vapaaehtoisen liiketoimintapäätöksen perusteella. Tilinhoitajayhteisöt, jollaisina toimivat muun muassa pankit, sijoituspalveluyritykset ja arvopaperikeskuksen valtuuttamat selvitysosapuolet, hallinnoivat arvo-osuustilejä sekä tekevät kirjauksia niille.

Rekisteröintimenettely

Kaikkien arvo-osuusjärjestelmään liittyneiden yhtiöiden osakkeenomistajien on avattava arvo-osuustili tilinhoitajayhteisössä taikka hallintarekisteröitävä osakkeensa tilikirjausten toteuttamiseksi. Suomalaisella

osakkeenomistajalla ei ole oikeutta säilyttää osakkeitaan hallintarekisteröidyllä tilillä suomalaisessa arvo-osuusjärjestelmässä. Kaikki arvo-osuusjärjestelmään rekisteröityjen arvopapereiden siirrot toteutetaan tilisiirtolina tietojärjestelmässä.

Jokaiselle arvo-osuustilille on merkittävä tiedot tilin omistajasta tai hallintarekisteröinnin hoitajasta ja muista tilille kirjattuihin arvo-osuuksiin kohdistuvien oikeuksien haltijoista sekä tieto tilinhoitajayhteisöstä, jonka hoidossa tili on. Mahdollisesta hallintarekisteröidystä tilistä tehdään kirjattaessa merkintä. Euroclear Finland ja tilinhoitajayhteisöt ovat velvollisia pitämään saamansa tiedot luottamuksellisina. Suomalaisella pörssiyhtiöllä on kuitenkin velvollisuus pitää osakasluettelo jokaisen nähtävänä yhtiön pääkonttorissa tai, yhtiön osakkeiden kuullessa arvo-osuusjärjestelmään, arvopaperikeskuksen toimipaikassa Suomessa.

Kukin tilinhoitajayhteisö on vastuussa hallinnoimassaan arvo-osuusrekisterissä mahdollisesti esiintyvistä virheistä ja laiminlyönneistä sekä tietosuojan rikkomisesta. Mikäli tilinomistajalle on aiheutunut vahinkoa johtuen virheellisestä kirjauksesta ja mikäli asianomainen tilinhoitajayhteisö ei pysty korvaamaan tällaista vahinkoa, on tilinomistaja oikeutettu saamaan korvauksen Euroclear Finlandin lakisääteisestä kirjausrahastosta. Samalle vahingonkärsijälle maksetaan enintään 25 000 euroa. Kirjausrahasto on velvollinen korvaamaan samaan vahingonkatapultumaan liittyviä vahinkoja enintään 10 miljoonaa euroa.

Arvopapereiden säilyttäminen ja hallintarekisteröinti

Suomen lain mukaan muu kuin suomalainen osakkeenomistaja voi valtuuttaa tilinhoitajayhteisön (tai arvopaperikeskuksen hyväksymän ulkomaisen yhteisön) toimimaan osakkeenomistajan puolesta hallintarekisteröinnin hoitajana. Suomalaisen osakkeenomistajan hallintarekisteröinti ulkomailla voi olla mahdollista joissain tapauksissa EU:n arvopaperikeskusasetuksen (EU) 909/2014 tai muun EU-säätelyn perusteella, tai jos suomalainen yhtiö laskee osakkeita liikkeeseen toisessa EU-maassa. Hallintarekisteröityjen osakkeiden omistajilla on oikeus osinkoihin sekä kaikkiin nimiinsä rekisteröityihin osakkeisiin liittyviin merkintäoikeuksiin, taloudellisiin oikeuksiin ja hallinnoimisoikeuksiin. Jos hallintarekisteröityjen osakkeiden omistaja haluaa osallistua yhtiökokoukseen ja käyttää siellä äänioikeuttaan, hänen tulee rekisteröidä osakkeet Euroclear Finlandin ylläpitämään tilapäiseen osakasluetteloon. Hallintarekisteröityjen osakkeiden hoitajaksi valtuutettu omaisuudenhoitaja on pyydettyessä velvollinen ilmoittamaan Finanssivalvonnalle sekä asianomaiselle liikkeenlaskijalle todellisen osakkeenomistajan henkilöllisyyden, tai hallintarekisteröinnin hoitajaksi valtuutetun omaisuudenhoitajan henkilöllisyyden, mikäli osakkeenomistajan nimi ei ole tiedossa, sekä tämän omistamien arvopapereiden määrän.

Osakkeenomistajan, joka haluaa pitää osakkeitaan arvo-osuusjärjestelmässä omissa nimissään, mutta jolla ei ole arvo-osuustiliä Suomessa, tulee avata arvo-osuustili tilinhoitajayhteisön kautta sekä euromääräinen pankkitili Suomessa.

Sijoittajien korvausrahasto

Suomen lain mukaan sijoittajat jaetaan ammattimaisiin ja ei-ammattimaisiin sijoittajiin. Ammattimaisia sijoittajia ovat sellaiset liikeyritykset ja julkisyhteisöt, joiden voidaan olettaa tuntevan arvopaperimarkkinat ja niiden riskit. Yksityishenkilöt ovat pääsääntöisesti ei-ammattimaisia sijoittajia.

Luottolaitosten, ja asiakasvaroja hallinnoivien tai hallussaan pitävien sellaisten sijoituspalveluyritysten, jotka eivät tarjoa vain yksinomaan toimeksiantojen välittämistä tai sijoitusneuvontaa tai monenkeskisen kaupankäynnin järjestämistä, on kuuluttava sijoittajien korvausrahastoon. Korvausrahasto turvaa sijoittajien selvien, riidattomien ja erääntyneiden saamisten suorituksen silloin, kun sijoituspalveluyritys tai luottolaitos ei muuten pysty muun kuin tilapäisen maksukyvyttömyyden vuoksi maksamaan saamia tietyn määräajan kuluessa. Korvausrahasto korvaa ainoastaan ei-ammattimaisten sijoittajien saamia. Sijoittajalle maksetaan 90 prosenttia hänen saamisestaan, kuitenkin enintään 20 000 euroa. Korvausrahasto ei korvaa osakekurssien laskusta tai vääristä sijoituspäätöksistä johtuvia tappioita. Luottolaitosten tallettajille voidaan korvata pankin maksukyvyttömyystilanteessa saamisesta 100 000 euroon asti lakisääteisen talletussuojarahaston varoista.

VEROTUS

Alla esitetty yhteenveto perustuu tämän Esitteen päivämääränä Suomessa voimassa olevaan verolainsäädäntöön. Muutokset verolainsäädännössä ja sen tulkinnassa saattavat vaikuttaa verotukseen myös takautuvasti. Yhteenveto ei ole tyhjentävä, eikä siinä ole huomioitu eikä selvitetty muiden maiden kuin Suomen verolainsäädäntöä. Sijoittamista harkitsevien tulisi kääntyä oman veroasiantuntijansa puoleen saadakseen tietoja Suomen tai muiden maiden veroseuraamuksista liittyen Merkintäoikeuksien tai Tarjottavien Osakkeiden merkitsemiseen, omistamiseen ja luovuttamiseen. Mahdollisten sijoittajien asuinvaltioiden verolainsäädäntö saattaa vaikuttaa Suomen verolainsäädännön lisäksi mahdolliseen Tarjottavista Osakkeista tai Merkintäoikeuksista saatuun tuloon, ja sijoittajien tulisi ottaa yhteyttä veroasiantuntijaan omiin erityisolosuhteisiinsa liittyvien veroseuraamusten selvittämiseksi.

Seuraavassa keskitytään kuvaamaan niitä olennaisia tuloveroseuraamuksia, joilla saattaa olla merkitystä Osakeannin kannalta. Alla esitetty soveltuu Suomessa yleisesti ja rajoitetusti verovelvollisiin luonnollisiin henkilöihin ja osakeyhtiöihin, ja siinä käsitellään osingonjakoon sekä Tarjottavien Osakkeiden ja Merkintäoikeuksien myynnistä saatavaan luovutusvoittoon sovellettavaa Suomen verolainsäädäntöä.

Seuraavassa ei käsitellä sellaisia Tarjottavien Osakkeiden omistajien tai Merkintäoikeuksien haltijoiden erityisiä veroseuraamuksia, jotka liittyvät muun muassa erilaisiin yritysjärjestelyihin, ulkomaisiin väliyhteisöihin, liiketoimintaa harjoittamattomiin yhteisöihin, tuloverosta vapautettuihin yhteisöihin taikka avoimiin tai kommandiittiyhtiöihin. Seuraavassa ei myöskään käsitellä Suomen perintö- tai lahjaveroseuraamuksia.

Kuvaus perustuu:

- tuloverolakiin (1535/1992, muutoksineen);
- lakiin elinkeinotulon verottamisesta (360/1968, muutoksineen);
- lakiin rajoitetusti verovelvollisen tulon verottamisesta (627/1978, muutoksineen); ja
- varainsiirtoverolakiin (931/1996, muutoksineen).

Lisäksi kuvauksessa on otettu huomioon asiaankuuluva oikeuskäytäntö sekä veroviranomaisten päätökset ja lausunnot, jotka ovat voimassa ja saatavilla tämän Esitteen päivämääränä.

Kaikkiin yllä mainittuihin kohtiin voi tulla muutoksia. Tällaiset muutokset voivat aiheuttaa muutoksia alla kuvattuihin veroseuraamuksiin. Muutokset saattavat tulla voimaan myös takautuvasti.

Yleistä

Suomessa yleisesti verovelvollisia ja rajoitetusti verovelvollisia kohdellaan verotuksessa eri tavoin. Yleisesti verovelvolliset ovat Suomessa verovelvollisia maailmanlaajuisista tuloistaan. Rajoitetusti verovelvollisia verotetaan vain Suomesta saadusta tulosta. Lisäksi rajoitetusti verovelvollisen Suomessa sijaitsevasta kiinteästä toimipaikasta saamaa tuloa verotetaan Suomessa. Suomea sitovat verosopimukset voivat rajoittaa sisäisen verolainsäädännön soveltamista ja estää rajoitetusti verovelvollisen Suomesta saaman tulon verottamisen.

Luonnollisen henkilön katsotaan olevan Suomessa yleisesti verovelvollinen silloin, kun hän jatkuvasti oleskelee Suomessa yli kuuden kuukauden ajan tai hänellä on Suomessa varsinainen asunto ja koti. Ulkomaille muuttanutta Suomen kansalaista pidetään kuitenkin Suomessa yleisesti verovelvollisena, kunnes kolme vuotta on kulunut sen vuoden päättymisestä, jonka aikana hän on lähtenyt maasta, jollei hän näytä, että hänellä ei ole kyseisenä verovuonna ollut olennaisia siteitä Suomeen.

Ansiotuloa, palkkatulo mukaan lukien, verotetaan progressiivisen veroasteikon mukaan. Pääomatuloa verotetaan tällä hetkellä 30 prosentin verokannalla. Kuitenkin, jos pääomatulojen yhteismäärä ylittää 30 000 euroa kalenterivuoden aikana, on vero ylimenevästä määrästä 34 prosenttia. Suomen lain mukaan perustetut yhtiöt sekä ulkomaiset yhtiöt, joiden tosiasiallinen johtopaikka sijaitsee Suomessa, ovat Suomessa yleisesti verovelvollisia ja siten Suomessa verovelvollisia maailmanlaajuisista tuloistaan. Yhteisöverokanta on tällä hetkellä 20 prosenttia.

Seuraavassa on yhteenveto tietyistä Tarjottavien Osakkeiden ja Merkintäoikeuksien omistukseen ja myyntiin liittyvistä veroseuraamuksista Suomessa yleisesti ja rajoitetusti verovelvollisille osakkeenomistajille.

Yhteenvedossa käsitellään lyhyesti myös Tarjottavien Osakkeiden ja Merkintäoikeuksien hankintaan liittyviä veroseuraamuksia.

Osinkojen ja pääomanpalautusten verotus

Varojenjakoa vapaan oman pääoman rahastosta (Osakeyhtiölain 13 luvun 1 §:n 1 momentti) tuloverolain 33 a §:n 2 momentissa tarkoitettusta julkisesti noteeratusta yhtiöstä ("**Noteerattu Yhtiö**") verotetaan osingonjakona. Näin ollen seuraavassa kuvattu soveltuu myös varojenjakoon vapaan oman pääoman rahastosta.

Yleisesti verovelvolliset luonnolliset henkilöt

Luonnollisen henkilön Noteeratusta Yhtiöstä saamista osingoista 85 prosenttia verotetaan pääomatulona 30 prosentin verokannan mukaisesti (kuitenkin jos pääomatulojen yhteismäärä ylittää kalenterivuodessa 30 000 euroa, on vero ylimenevästä määrästä 34 prosenttia). Loput 15 prosenttia osingoista on verovapaata tuloa.

Osinkoa jakavan Noteeratun Yhtiön on toimitettava ennakonpidätys yleisesti verovelvollisille luonnollisille henkilöille maksettavista osingoista. Tällä hetkellä ennakonpidätyksen suuruus on 25,5 prosenttia maksettavasta osingosta. Osinkoa jakavan yhtiön toimittaman ennakonpidätyksen määrä hyvitetään osakkeenomistajan saaman osinkotulon lopullisessa verotuksessa. Hallintarekisterin kautta osakkeita omistavan tahon ollessa Suomessa yleisesti verovelvollinen luonnollinen henkilö, ennakonpidätyksen suuruus on 50 prosenttia, jos osingon maksaja ei saa hallintarekisteröidylle osakkeelle maksetun osingon loppusääjätietoja.

Yleisesti verovelvollisen on tarkistettava esitetyistä veroilmoituslomakkeista verovuonna saamansa osinkotulot ja tarvittaessa ilmoitettava osinkotulojen ja ennakonpidätyksen oikea määrä esitetyillä veroilmoituslomakkeella.

Jos osinkoja maksetaan sellaisille arvopapereille, joita säilytetään osakesäästötillillä, osingot katsotaan osakesäästötillin tuotoiksi. Osakesäästötillin tuotto verotetaan pääomatulona siinä vaiheessa, kun osakesäästötilliltä nostetaan varoja pois. Jos Suomessa yleisesti verovelvollisella on osakesäästötili toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa kyseisen valtion lain mukaisesti, sovelletaan osakesäästötiliä koskevia verosäännöksiä tällaisen ulkomaisen tilin kautta saadun tulon verotukseen silloin, kun tili on rinnastettavissa kotimaiseen osakesäästötiliin.

Suomalaiset osakeyhtiöt

Osingot, joita Noteerattu Yhtiö saa toiselta Noteeratulta Yhtiöltä, ovat lähtökohtaisesti verovapaata tuloa. Jos osakkeet kuitenkin kuuluvat osakkeenomistajan sijoitusomaisuuteen, jollaista voi olla ainoastaan raha-, vakuutus- ja eläkelaitoksilla, niistä saatavista osingoista on verotettavaa tuloa 75 prosenttia ja loput 25 prosenttia verovapaata tuloa.

Osingot, joita suomalainen julkisesti noteeraamaton yhtiö saa Noteeratulta Yhtiöltä, ovat lähtökohtaisesti 100-prosenttisesti verotettavaa tuloa. Jos kuitenkin julkisesti noteeraamaton yhtiö omistaa välittömästi vähintään 10 prosenttia osinkoa jakavan Noteeratun Yhtiön osakepääomasta, on tällaisille osakkeille saatava osinko verovapaata edellyttäen, että osakkeet eivät kuulu osakkeenomistajan sijoitusomaisuuteen. Jos osakkeet kuitenkin kuuluvat osakkeenomistajan sijoitusomaisuuteen, niistä saatavista osingoista on verotettavaa tuloa 75 prosenttia loppuosan ollessa verovapaata tuloa.

Hallintarekisterin kautta osakkeita omistavan tahon ollessa Suomessa yleisesti verovelvollinen yhteisö, ennakonpidätyksen suuruus on 50 prosenttia, jos osingon maksaja ei saa hallintarekisteröidylle osakkeelle maksetun osingon loppusääjätietoja.

Rajoitetusti verovelvolliset

Suomalaisen yhtiön rajoitetusti verovelvolliselle maksamasta osingosta peritään lähdevero. Lähdevero peritään lopullisena lähdeverona osingon maksavan yhtiön toimesta osingon suorittamisen yhteydessä. Rajoitetusti verovelvollisen luonnollisen henkilön saamasta osingosta menevän lähdeveron määrä on 30 prosenttia ja rajoitetusti verovelvollisen yhteisön saamasta osingosta menevän lähdeveron määrä on 20 prosenttia, ellei soveltuvassa verosopimuksessa toisin määrätä.

Suomi on solminut useiden valtioiden kanssa verosopimuksia, joiden mukaan verosopimuksen soveltamisalaan kuuluville tahoille maksetuista osingoista pidätettävää lähdeveroprosenttia on alennettu. Seuraavassa on esitetty esimerkkejä lähdeveroprosenteista, joita Suomen ja kyseisen valtion välillä tehdyn verosopimuksen perusteella yleensä sovelletaan portfolio-osakkeille maksettavaan osinkoon: Alankomaat 15 prosenttia, Belgia 15 prosenttia, Espanja 15 prosenttia, Irlanti 0 prosenttia, Iso-Britannia 0 prosenttia, Italia 15 prosenttia, Itävalta 10 prosenttia, Japani 15 prosenttia, Kanada 15 prosenttia, Norja 15 prosenttia, Ranska 0 prosenttia, Ruotsi 15 prosenttia, Saksa 15 prosenttia, Sveitsi 10 prosenttia, Tanska 15 prosenttia ja Yhdysvallat 15 prosenttia. Luettelo ei ole tyhjentävä. Lähdeveroprosentti on yleensä vielä alhaisempi, jos osakkeenomistaja on yhtiö, joka omistaa tietyn osuuden osinkoa jakavasta yhtiöstä (yleensä vähintään 10 tai 25 prosenttia osinkoa jakavan yhtiön osakepääomasta tai äänistä). Soveltuvan verosopimuksen mukaista alennettua lähdeveroprosenttia käytetään, jos osinkoon oikeutettu henkilö esittää osingon maksajalle edellytetyn selvityksen verosopimuksen soveltumisesta.

Kun osakkeita hallitaan hallintarekisterin kautta, osinkoja maksava suomalainen yhtiö maksaa osingon omaisuudenhoitajalle, joka välittää maksetut osingot osakkeenomistajille. Jos osingon loppusaaja on tuntematon eikä maksaja tai rekisteröitynyt säilyttäjä kykene toimittamaan osingonsaajan yksilöintitietoja vuosi-ilmoituksella Verohallinnolle, osingosta on perittävä 35 prosentin lähdevero.

Lähdeveron palautusta voi hakea Verohallinnolta lähdeveron perimistä seuranneiden kolmen kalenterivuoden aikana edellyttäen, että rajoitetusti verovelvollinen pystyy osoittamaan olevansa oikeutettu alempaan lähdeverokantaan Suomen verolainsäädännön tai asiaan soveltuvan verosopimuksen nojalla.

Euroopan unionin jäsenvaltioissa asuvat ulkomaiset yhteisöt

Suomen verolainsäädännön mukaan lähdeveroa ei peritä osingoista, jotka maksetaan EU:n jäsenvaltiossa asuville ja kotivaltiossaan tuloveronalaisille neuvoston direktiivin 2011/96/EU eri jäsenvaltioissa sijaitseviin emo- ja tytäryhtiöihin sovellettavasta yhteisestä verojärjestelmästä (emo-tytäryhtiödirektiivi), sellaisena kuin se on muutettuna neuvoston direktiiveillä 2013/13/EU ja 2014/86/EU, 2 artiklan mukaisille yhteisöille, jotka välittömästi omistavat vähintään 10 prosenttia osinkoa jakavan suomalaisen yhtiön pääomasta.

Euroopan talousalueella asuvat ulkomaiset yhteisöt

Tietyille Euroopan talousalueella asuville ulkomaisille yhteisöille maksetut osingot ovat joko täysin verovapaita tai niihin sovelletaan alennettua lähdeveroprosenttia riippuen siitä, miten osinkoa verotettaisiin, jos se maksettaisiin vastaavalle suomalaiselle yhteisölle.

Lähdeveroa ei peritä Suomessa suomalaisen yhtiön rajoitetusti verovelvolliselle yhteisölle maksamista osingoista, jos (i) osinkoa saavan yhteisön kotipaikka on Euroopan talousalueella; (ii) hallinnollisesta yhteistyöstä verotuksen alalla ja direktiivin 77/799/ETY kumoamisesta annettu neuvoston direktiivi 2011/16/EU sellaisena kuin se on muutettuna direktiivin 2011/16/EU muuttamisesta siltä osin kuin on kyse pakollisesta automaattisesta tietojenvaihdosta verotuksen alalla annetulla neuvoston direktiivillä (EU) 2015/2376, tai jokin sopimus virkaavusta ja tietojenvaihdosta veroasioissa Euroopan talousalueella koskee osingonsaajan kotivaltiota; ja (iii) osinkoa saava yhteisö vastaa tuloverolain 33 d §:n 4 momentissa tai elinkeinotulon verottamisesta annetun lain 6 a §:ssä tarkoitettua suomalaista yhteisöä; (iv) osinko olisi kokonaan verovapaa, jos se maksettaisiin vastaavalle suomalaiselle yhtiölle tai yhteisölle (katso edellä ”– *Suomalaiset osakeyhtiöt*”); ja (v) osinkoa saava yhtiö antaa selvityksen (asuinvaltion veroviranomaisten antaman todistuksen), että lähdeveroa ei tosiasiaassa voida kokonaisuudessaan hyvittää osingonsaajan asuinvaltiossa soveltuvan verosopimuksen perusteella.

Jos osinkoa maksetaan ulkomaiselle yhteisölle, joka täyttää edellä kohdassa (iii) esitetyt edellytykset ja jonka kotipaikka on edellä kohdissa (i) ja (ii) esitetyt vaatimukset täyttävässä valtiossa, mutta maksettava osinko olisi ainoastaan osittain verovapaata, jos se maksettaisiin vastaavalle suomalaiselle yhteisölle (katso edellä ”– *Suomalaiset osakeyhtiöt*”), maksettavasta osingosta peritään Suomessa lähdevero (katso edellä ”– *Rajoitetusti verovelvolliset*”), mutta lähdeveroprosentti on tällaisten osinkojen osalta alennettu 15 prosenttiin (20 prosentin sijaan). Siten, lukuun ottamatta emo-tytäryhtiödirektiivissä tarkoitettuja yhteisöjä, jotka täyttävät verovapauden edellytykset omistamalla välittömästi vähintään 10 prosenttia osinkoa (katso yllä ”– *Euroopan unionin jäsenvaltioissa asuvat ulkomaiset yhteisöt*”) jakavan suomalaisen yhtiön pääomasta, mikäli osinkoa jakavan suomalaisen yhtiön osakkeet kuuluvat osinkoa saavan yhtiön sijoitusomaisuuteen, sovelletaan 15 prosentin lähdeverokantaa. Sovellettavasta verosopimuksesta riippuen sovellettava lähdevero voi olla myös alempi kuin 15 prosenttia (katso edellä ”– *Rajoitetusti verovelvolliset*”).

Euroopan talousalueella asuvat ulkomaiset luonnolliset henkilöt

Ulkomailla asuville rajoitetusti verovelvollisille luonnollisille henkilöille maksettavat osingot voidaan ao. henkilön pyynnöstä edellä kuvatun lähdeverotuksen (katso edellä ”– *Rajoitetusti verovelvolliset*”) sijaan verottaa verotusmenettelystä annetun lain (1558/1995, muutoksineen) mukaisessa järjestyksessä eli vastaavasti kuin Suomessa yleisesti verovelvollisia verotetaan (katso edellä ”– *Yleisesti verovelvolliset luonnolliset henkilöt*”), edellyttäen kuitenkin, että (i) osinkoa saavan henkilön kotipaikka on Euroopan talousalueella; (ii) hallinnollisesta yhteistyöstä verotuksen alalla ja direktiivin 77/799/ETY kumoamisesta annettu neuvoston direktiivi 2011/16/EU, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivin 2011/16/EU muuttamisesta siltä osin kuin on kyse pakollisesta automaattisesta tietojenvaihdosta verotuksen alalla annetulla neuvoston direktiivillä (EU) 2015/2376, tai jokin sopimus virka-avusta ja tietojenvaihdosta veroasioissa Euroopan talousalueella koskee osingonsaajan asuinvaltiota; ja (iii) osingonsaaja antaa selvityksen (asuinvaltion veroviranomaisten antaman todistuksen), että lähdeveroa ei tosiasiallisesti voida kokonaisuudessaan hyvittää osingonsaajan asuinvaltiossa soveltuvan verosopimuksen perusteella.

Luovutusvoittoverotus

Yleisesti verovelvolliset luonnolliset henkilöt

Tarjottavien Osakkeiden tai Merkintäoikeuksien myynnistä (muuten kuin elinkeinotoiminnan harjoittamisen yhteydessä) syntynyt luovutusvoitto tai -tappio verotetaan Suomessa yleisesti verovelvollisen luonnollisen henkilön pääomatulona tai luovutusvoitosta vähennyskelpoisena luovutustappiona. Luovutusvoittoja verotetaan tällä hetkellä 30 prosentin verokannan mukaan (kuitenkin jos pääomatulojen yhteismäärä ylittää kalenterivuodessa 30 000 euroa on vero ylimenevästä määrästä 34 prosenttia). Jos osakkeiden luovutus kuitenkin liittyy myyjän elinkeinotoiminnan harjoittamiseen (elinkeinotulolähteeseen), osakkeiden luovutusvoiton katsotaan kuuluvan myyjän yritystuloon, joka jaetaan tuloverolain säännösten mukaan verotettavaksi ansiotulona progressiivisen asteikon mukaan ja pääomatulona 30 prosentin verokannan mukaan (kuitenkin jos pääomatulojen yhteismäärä ylittää kalenterivuodessa 30 000 euroa on vero ylimenevästä määrästä 34 prosenttia).

Luovutusvoitto tai -tappio lasketaan vähentämällä myyntihinnasta alkuperäinen hankintameno ja myynnistä aiheutuneet kulut. Vaihtoehtoisesti luonnolliset henkilöt voivat todellisen hankintamenon sijasta käyttää verotuksessa hankintameno-olettamaa, jonka suuruus on 20 prosenttia myyntihinnasta tai, jos osakkeet on omistettu vähintään kymmenen vuotta, 40 prosenttia myyntihinnasta. Mikäli hankintameno-olettamaa käytetään todellisen hankintamenon sijasta, voiton hankkimisesta aiheutuneiden kustannusten katsotaan sisältyvän hankintameno-olettamaan, eikä niitä voida siten vähentää erikseen myyntihinnasta.

Kun osakkeenomistaja myy Osakeannissa merkitsemänsä Tarjottavat Osakkeet, niiden hankinta-ajankohdaksi katsotaan niiden osakkeiden hankinta-ajankohta, joiden perusteella Merkintäoikeudet saatiin. Osakkeiden hankintamenot määräytyvät tällöin siten, että aikaisemmin omistettujen osakkeiden hankintamenot ja niiden perusteella merkittävien Tarjottavien Osakkeiden merkintähinnat lasketaan yhteen ja jaetaan merkinnän perusteena olleiden osakkeiden ja merkittyjen Tarjottavien Osakkeiden yhteismäärällä. Kun osakkeenomistaja myy Osakeannin yhteydessä saadut Merkintäoikeudet käyttämättä niitä Tarjottavien Osakkeiden merkitsemiseen Osakeannissa, Merkintäoikeuden hankintahinnan katsotaan olevan nolla ja osakkeenomistajan verotuksessa Merkintäoikeuksien hankinta-ajankohdaksi katsotaan niiden osakkeiden hankinta-ajankohta, joiden perusteella Merkintäoikeudet saatiin. Tällöin voidaan käyttää 20 prosentin tai, jos ne osakkeet, joiden perusteella Merkintäoikeudet saadaan, on omistettu kymmenen vuotta tai kauemmin, 40 prosentin hankintameno-olettamaa laskettaessa Merkintäoikeuksista saadun luovutusvoiton määrää.

Jos ostettujen Merkintäoikeuksien perusteella merkitään Tarjottavia Osakkeita, katsotaan Tarjottavat Osakkeet hankituiksi Merkintäoikeuksien hankinta-ajankohtana, jonka mukaan myös hankintameno-olettaman määrä ratkaistaan. Mikäli näin hankittujen osakkeiden myynnin yhteydessä luovutusvoiton tai -tappion laskemisessa halutaan käyttää todellista hankintamenoa, myyntihinnasta vähennetään Merkintäoikeuksista maksettu määrä ja Tarjottavista Osakkeista maksettu määrä (sekä niiden myynnistä syntyneet kustannukset). Jos ostetut Merkintäoikeudet myydään käyttämättä niitä Tarjottavien Osakkeiden merkitsemiseen Osakeannissa, niiden myyjä voi valita, käytetäänkö luovutusvoittoa laskettaessa hankintamenona hankintameno-olettamaa vai Merkintäoikeuksien todellisen hankintahinnan ja myyntikulujen yhteismäärää.

Yleisesti verovelvollinen luonnollinen henkilö voi vähentää arvopaperien, kuten Tarjottavien Osakkeiden, luovutuksesta mahdollisesti aiheutuneet tappiot ensisijaisesti verovelvollisen luonnollisen henkilön

luovutusvoitoista ja toissijaisesti muusta pääomatulosta samana ja viitenä luovutusta seuraavana kalenterivuotena. Luovutustappioita ei huomioida vahvistettaessa pääomatulolajin alijäämää verovuodelle. Näin ollen tappiot eivät myöskään vaikuta alijäämähyvityksen määrään.

Arvopaperien myynnistä osakesäästötilille kertynyt tuotto ei ole veronalaista pääomatuloa, ennen kuin tuottoja nostetaan osakesäästötililtä. Samalla tavalla osakesäästötilillä pidettyjen arvopapereiden myynnistä aiheutuva tappio ei ole vähennyskelpoinen kulu verotuksessa. Tappio on kuitenkin vähennyskelpoinen veronalaisista pääomatuloista sinä verovuonna, kun osakesäästötili lopetetaan.

Yllä esitetystä huolimatta, yleisesti verovelvollisen luonnollisen henkilön saama omaisuuden luovutusvoitto, kuten Tarjottavista Osakkeista saatu luovutusvoitto, ei ole kuitenkaan verotettavaa tuloa, jos kalenterivuonna luovutetun omaisuuden yhteenlasketut luovutushinnat ovat enintään 1 000 euroa (lukuun ottamatta omaisuutta, jonka luovutus on verolainsäädännön nojalla verovapaata). Vastaavasti luovutustappio ei ole verovähennyskelpoinen, jos kalenterivuonna luovutetun omaisuuden yhteenlasketut hankintamenot ovat enintään 1 000 euroa ja kaiken samana kalenterivuonna luovutetun omaisuuden luovutushinnat ovat samalla yhteensä enintään 1 000 euroa.

Suomessa yleisesti verovelvollisten luonnollisten henkilöiden on lisättävä esitetyttyyn veroilmoitukseen tiedot kyseisenä kalenterivuonna tapahtuneista arvopapereiden (kuten Tarjottavien Osakkeiden tai Merkintäoikeuksien) luovutuksista.

Suomalaiset osakeyhtiöt

Seuraavassa esitetty koskee vain sellaisia suomalaisia osakeyhtiöitä, joita verotetaan elinkeinotulon verottamisesta annetun lain nojalla. Tarjottavista Osakkeista tai Merkintäoikeuksista saatava luovutusvoitto on pääsääntöisesti osakeyhtiön verotettavaa tuloa.

Osakkeet voivat kuulua osakeyhtiön käyttö-, vaihto-, sijoitus- (ainoastaan raha-, vakuutus- ja eläkelaitoksilla voi olla tässä yhteydessä sijoitusomaisuutta), rahoitusomaisuuteen tai muuhun omaisuuteen. Osakkeiden luovutusten ja arvonalentumisten verotuskohtelu vaihtelee osakkeiden omaisuuslajista riippuen. Osakkeet voivat vain hyvin poikkeuksellisesti olla osakeyhtiön muuta kuin elinkeinotoiminnan tulolähteen omaisuutta. Tuloverolain säännöksiä sovelletaan luovutusvoittoihin, jotka kertyvät muun toiminnan tulolähteeseen kuuluvan omaisuuden luovutuksesta.

Osakkeiden myyntihinta on pääsääntöisesti osa suomalaisen yhtiön verotettavaa elinkeinotoiminnan tuloa. Vastaavasti osakkeiden hankintameno on vähennyskelpoinen meno kyseisen yhtiön verotuksessa osakkeiden luovutuksen yhteydessä. Tiettyjen tiukasti määriteltyjen edellytysten täyttyessä suomalaisen osakeyhtiön saamat osakkeiden luovutusvoitot ovat kuitenkin verovapaita. Muuta kuin pääomasijoitustoimintaa harjoittavan yhtiön saama luovutusvoitto elinkeinotoiminnan käyttöomaisuusosakkeista ei pääsääntöisesti ole verotettavaa tuloa eikä luovutuksessa syntynyt tappio ole vastaavissa oloissa vähennyskelpoinen, jos muun muassa (i) verovelvollinen on omistanut yhtäjaksoisesti vähintään vuoden ajan ajanjaksona, joka on päättynyt enintään vuotta ennen luovutusta, vähintään 10 prosentin osuuden luovutettavan yhtiön osakepääomasta; (ii) luovutuksen kohteena oleva yhtiö ei ole kiinteistö- tai asunto-osakeyhtiö taikka osakeyhtiö, jonka toiminta tosiasiallisesti käsittää pääasiallisesti kiinteistöjen omistamista tai hallintaa; ja (iii) luovutuksen kohteena oleva yhtiö on yleisesti verovelvollinen Suomessa tai yhtiö, jota tarkoitetaan emo-tytäryhtiödirektiivin 2 artiklassa tai yhtiö, jonka kotipaikka on sellaisessa valtiossa, jonka kanssa Suomi on solminut osinkoon soveltuvan verosopimuksen. Lisäksi oikeuskäytännössä on asetettu verovapaan osakkeiden luovutuksen edellytykseksi muun muassa toiminnallinen yhteys osakkeita luovuttavan yhtiön ja osakeluovutuksen kohteena olevan yhtiön välillä.

Jos yhtiön käyttöomaisuuteen kuuluvien (muiden kuin verovapaasti luovutettavien) osakkeiden luovutuksesta syntyy verotuksessa vähennyskelpoinen luovutustappio, tällainen tappio voidaan vähentää vain käyttöomaisuusosakkeiden luovutuksesta saaduista luovutusvoitoista verovuonna ja viitenä sitä seuraavana verovuotena. Jos yhtiön muun omaisuuden omaisuuslajiin kuuluvien osakkeiden luovutuksesta syntyy verotuksessa vähennyskelpoinen luovutustappio, tällainen tappio voidaan vähentää vain muun omaisuuden luovutusvoitoista verovuonna ja viitenä sitä seuraavana verovuotena. Muiden kuin käyttöomaisuusosakkeiden ja muun omaisuuden osakkeiden luovutuksesta syntynyt vähennyskelpoinen luovutustappio voidaan vähentää verotettavasta tulosta verovuonna sekä kymmenenä sitä seuraavana vuonna yleisten tappiontasasta koskevien säännösten mukaisesti.

Rajoitetusti verovelvolliset

Rajoitetusti verovelvolliset eivät pääsääntöisesti ole Suomessa verovelvollisia suomalaisen yhtiön osakkeiden tai merkintäoikeuksien myynnistä saamastaan luovutusvoitosta, paitsi jos rajoitetusti verovelvollisella katsotaan olevan tuloverolaissa ja soveltuva verosopimuksessa tarkoitettu kiinteä toimipaikka Suomessa ja osakkeet katsotaan kyseisen kiinteän toimipaikan omaisuudeksi.

Varainsiirtoverotus

Uusien osakkeiden liikkeeseen laskemisen ja merkinnän yhteydessä ei makseta Suomessa varainsiirtoveroa. Julkisen kaupankäynnin kohteena olevien osakkeiden tai merkintäoikeuksien luovutuksesta kiinteää rahavastiketta vastaan ei pääsääntöisesti peritä Suomessa varainsiirtoveroa. Varainsiirtoverovapauden edellytyksenä on, että luovutuksessa on välittäjänä tai osapuolena sijoituspalvelulaissa (747/2012, muutoksineen) tarkoitettu sijoituspalveluyritys, ulkomainen sijoituspalveluyritys tai muu sanotussa laissa tarkoitettu sijoituspalvelun tarjoaja tai että luovutuksensaaja on hyväksytty kaupankäyntiosapuoleksi sillä markkinalla, jolla luovutus tapahtuu. Jos luovutuksessa on luovutuksensaajan välittäjänä tai kaupan toisena osapuolena muu kuin suomalainen sijoituspalveluyritys, suomalainen luottolaitos taikka ulkomaisen sijoituspalveluyrityksen tai luottolaitoksen Suomessa oleva sivuliike tai -konttori, varainsiirtoverovapauden edellytyksenä on, että verovelvollinen luovutuksensaaja antaa luovutuksesta ilmoituksen Suomen veroviranomaisille kahden kuukauden kuluessa luovutuksesta tai että välittäjä antaa luovutuksesta Verohallinnolle verotusmenettelystä annetun lain (1558/1995, muutoksineen) mukaisen vuosi-ilmoituksen. Verovapaus ei koske pääomasijoituksena tai varojen jakona tapahtuvaa luovutusta eikä luovutusta, jossa vastike muodostuu osittain tai kokonaan työpanoksesta, eikä eräitä muita varainsiirtoverolaissa määriteltyjä luovutuksia. Oikeuskäytännössä on katsottu, että osakehankinnan vastike muodostuu osittain tai kokonaan työpanoksesta, ja on näin ollen varainsiirtoveron alainen, myös silloin, kun avainhenkilöiden kannustinjärjestelmän mukainen palkkio maksetaan rahana ja palkkion saaja velvoitetaan ostamaan Noteeratun Yhtiön osakkeita osalla rahapalkkiosta.

Muista kuin yllä mainitut edellytykset täyttävistä osakkeiden luovutuksista ostaja on velvollinen maksamaan varainsiirtoveroa 1,6 prosenttia kauppahinnasta (varainsiirtoverolaissa määriteltyjen kiinteistöyhtiöiden osakkeiden luovutuksiin sovelletaan 2,0 prosentin verokantaa). Jos ostaja tällaisessa tilanteessa ei ole Suomessa yleisesti verovelvollinen tai ulkomaisen luottolaitoksen tai sijoituspalveluyrityksen tai rahastoyhtiön tai ETA-vaihtoehtorahastojen hoitajan suomalainen sivuliike, on myyjän perittävä vero ostajalta. Mikäli kaupan välittäjänä on suomalainen arvopaperinvälittäjä tai luottolaitos tai ulkomaisen arvopaperinvälittäjän tai luottolaitoksen Suomessa oleva sivuliike tai -konttori, se on velvollinen perimään varainsiirtoveron ostajalta ja tilittämään sen tämän puolesta. Mikäli kumpikaan kaupan osapuolista ei ole Suomessa yleisesti verovelvollinen taikka ulkomaalaisen luottolaitoksen tai sijoituspalveluyrityksen tai rahastoyhtiön tai ETA-vaihtoehtorahastojen hoitajan suomalainen sivuliike, ei osakeluovutuksesta peritä Suomessa varainsiirtoveroa (pois lukien laissa määriteltyjen kiinteistöyhtiöiden osakkeiden luovutukset, siten kuin ne on määritelty varainsiirtoverolaissa). Varainsiirtoveroa ei ole suoritettava, jos varainsiirtoveron määrä on vähemmän kuin kymmenen euroa.

OIKEUDELLISET SEIKAT

Osakeannin tiettyihin oikeudellisiin seikkoihin liittyvästä neuvonannosta Yhtiölle vastaa Roschier Asianajotoimisto Oy. Osakeannin tiettyihin oikeudellisiin seikkoihin liittyvästä neuvonannosta Pääjärjestäjille vastaa White & Case LLP.

VIITTAAMALLA SISÄLLYTETYT TIEDOT

Yhtiön tilintarkastetut konsernitilinpäätökset 31.12.2022 ja 31.12.2021 päättyneiltä tilikausilta ja tilintarkastamaton konsernin osavuositarkastus 30.9.2023 päättyneeltä yhdeksän kuukauden jaksolta on sisällytetty tähän Esitteeseen viittaamalla. Esitteeseen viittaamalla sisällytetyissä asiakirjoissa esitetyt muut tiedot ovat epäolennaisia sijoittajille tai löytyvät muualta Esitteestä. Viittaamalla sisällytetyt asiakirjat ovat saatavilla Yhtiön verkkosivuilla osoitteessa www.finnair.com/osakeanti.

Asiakirja	Viittaamalla sisällytetyt tiedot
Finnair-konsernin vuosikertomus 2022, sivut 52–104 https://investors.finnair.com/fi/vuosikertomus-2022.pdf	Tilintarkastettu konsernitilinpäätös ja tilintarkastuskertomus 31.12.2022 päättyneeltä tilikaudelta
Finnair-konsernin vuosikertomus 2021, sivut 44–95 https://investors.finnair.com/fi/vuosikertomus-2021.pdf	Tilintarkastettu konsernitilinpäätös ja tilintarkastuskertomus 31.12.2021 päättyneeltä tilikaudelta
Finnair-konsernin osavuositarkastus 1.1.–30.9.2023 https://investors.finnair.com/2023/finnair-interim-report-q3-2023-fi.pdf	Tilintarkastamaton konsernin osavuositarkastus 30.9.2023 päättyneeltä yhdeksän kuukauden jaksolta

NÄHTÄVILLÄ OLEVAT ASIAKIRJAT

Viittaamalla sisällytettyjen asiakirjojen lisäksi Yhtiön yhtiöjärjestys sekä Esite ovat saatavilla Yhtiön verkkosivuilla osoitteessa www.finnair.com/osakeanti.

YHTIÖ

Finnair Oyj
Tietotie 9
FI-01053 Vantaa

PÄÄJÄRJESTÄJÄT

Deutsche Bank Aktiengesellschaft
Taunusanlage 12
60325 Frankfurt am Main
Saksa

Nordea Bank Oyj
Satamaradankatu 5
FI-00020 NORDEA

YHTIÖN OIKEUDELLINEN NEUVONANTAJA

Roschier Asianajotoimisto Oy
Kasarmikatu 21 A
FI-00130 Helsinki

PÄÄJÄRJESTÄJIEN OIKEUDELLINEN NEUVONANTAJA

White & Case LLP
Aleksanterinkatu 44
FI-00100 Helsinki

TILINTARKASTAJA

KPMG Oy Ab
Töölönlahdenkatu 3 A
FI-00100 Helsinki