



Taloudellinen tieto 2021



Sisältö

- 3** Katsaus vuoteen 2021
- 5** Hallituksen toimintakertomus
- 44** Tilinpäätös
- 92** Hallituksen esitys osingonjaosta
- 93** Tilintarkastuskertomus



Katsaus vuoteen 2021

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

Lentoliikenteen asteittainen elpyminen käynnistyi vuoden 2021 jälkimmäisellä puoliskolla parantuneen rokotekattavuuden ja matkustusrajoitusten osittaisen purun myötä. Patoutunut kysyntä näkyi nousevina matkustajamäärinä sekä varaustilanteen vahvistumisena loppukesästä alkaen, ja Yhdysvaltojen, Thaimaan, Singaporen sekä Intian avautumisen myötä myös kaukoliikenteen matkustajamäärien elpyminen saattoi alkaa. Merkittävänä päänavauksena aloitimme suorat

lennot Thaimaahan ja Yhdysvaltoihin Tukholman Arlandasta. Viimeisen vuosineljänneksen lopulla omikronmuunnoksen vaikutukset alkoivat kuitenkin näkyä kysynnässä, koska joulukuussa monet maat tiukensivat uudelleen matkustusrajoituksiaan.

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

Jatkoimme vuoden aikana kattavia rahoitus-toimenpiteitä. Allekirjoitimme vuoden alkupuolella Suomen valtion kanssa sopimuksen 400 miljoonan euron hybridilainajärjestelystä. Tämä limiitti on edelleen nostamaton, mutta sillä tulee olemaan Finnairin taseasemaa vakauttava vaikutus. Toteutimme lisäksi neljä A350-lentokonetta kattaneen, yli 400 miljoonan Yhdysvaltain dollarin myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn

ja laskimme liikkeelle 400 miljoonan euron joukkovelkakirjalainan. Pandemian aikana Finnair on hankkinut jo noin 3 miljardia euroa uutta rahoitusta. Johdon ja hallituksen lämpimät kiitokset luottamuksesta sekä valtio-omistajallemme että muille yhtiöömme sijoittaneille. Teitä oli vuoden 2021 lopussa noin 116 000 eli yli 35 prosenttia enemmän kuin vuotta aiemmin.

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

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

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



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

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

Omikron-aallon taituttua pandemiassa siirrytään endemiseen vaiheeseen. Varaudumme kesän 2022 liikenteeseen ja uusien Dallasin, Seattlen, Busanin ja Tokion Hanedan-kentän kaukoreittien avauksiin. Arvioimme, että tulevan kesän myötä

olemme Kiinaa ja Hongkongia lukuun ottamatta lähempänä normaalia toimintaympäristöä.

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

Topi Manner,
Toimitusjohtaja





Hallituksen toimintakertomus

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



Hallituksen toimintakertomus

Liiketoimintamalli ja toimintaympäristö

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

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

haastavasta vuodesta. Ohjelmassa on tällä hetkellä noin 150 yhteistyökumppania.

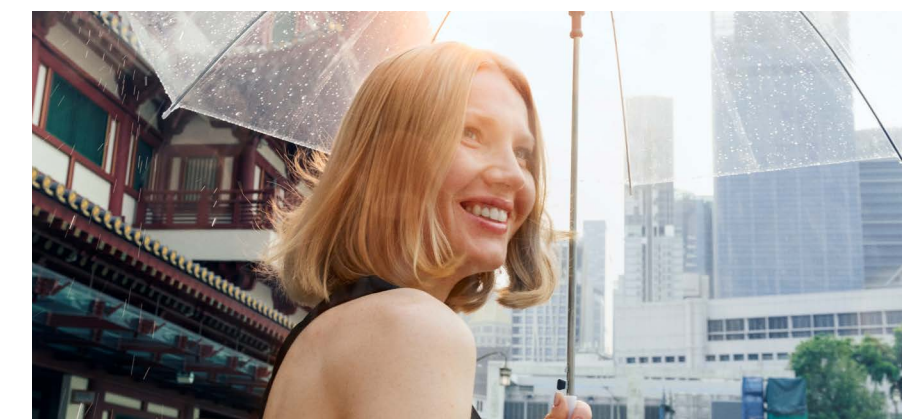
Finnairin liiketoimintaan vaikuttavat *vieressä listatut megatrendit*. Ne tarjoavat lukuisia uusia mahdollisuuksia, mutta myös lisäävät uusia vaatimuksia liiketoiminnan harjoittamiselle.

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

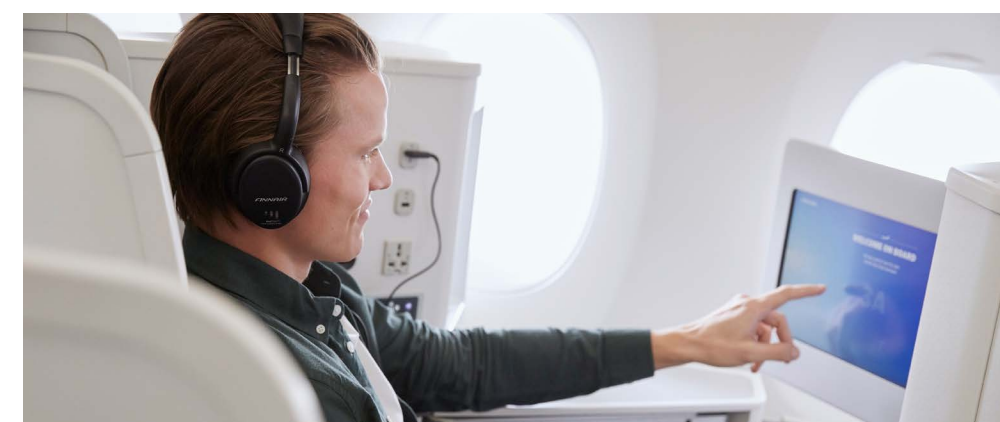
Finnairin liiketoimintaan vaikuttavat megatrendit



Vastuullisuuden kasvava merkitys



Kaupungistuminen



Teknologinen kehitys, verkkoyhteyksien merkityksen kasvu ja digitalisaatio



Taloudellisen ja poliittisen painopisteen siirtyminen Yhdysvalloista ja Euroopasta Aasian kasvutalouksiin

[Lue lisää Finnairin verkkosivuilta.](#)



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

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

kustannussäästötyötään jatkuvan parantamisen ja tehostamisen kautta.

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

Toimintaympäristö vuonna 2021

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

Finnairin Euroopan-kohteiden ja Helsingin välinen reittilentomarkkina tarjotuilla henkilökilometreillä

Lentoliikenteeseen vaikuttavia ulkoisia tekijöitä

MUUTOKSET KULUTTAJIEN MIELTYMYKSISSÄ, MIELIKUVISSA, OSTOTOTTUMUKSISSA JA DEMOGRAFIASSA



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

heikkona samojen syiden takia kuin Euroopan-liikenteessäkin.

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



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

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

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

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

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



Pääomat

Inhimillinen

- Osaava henkilöstö

Sosiaalinen ja henkinen

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

Aineeton

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

Taloudellinen ja aineellinen

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

Luonnonvarat

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

Liiketoiminta



Asiakaspalvelu ja tuotteet

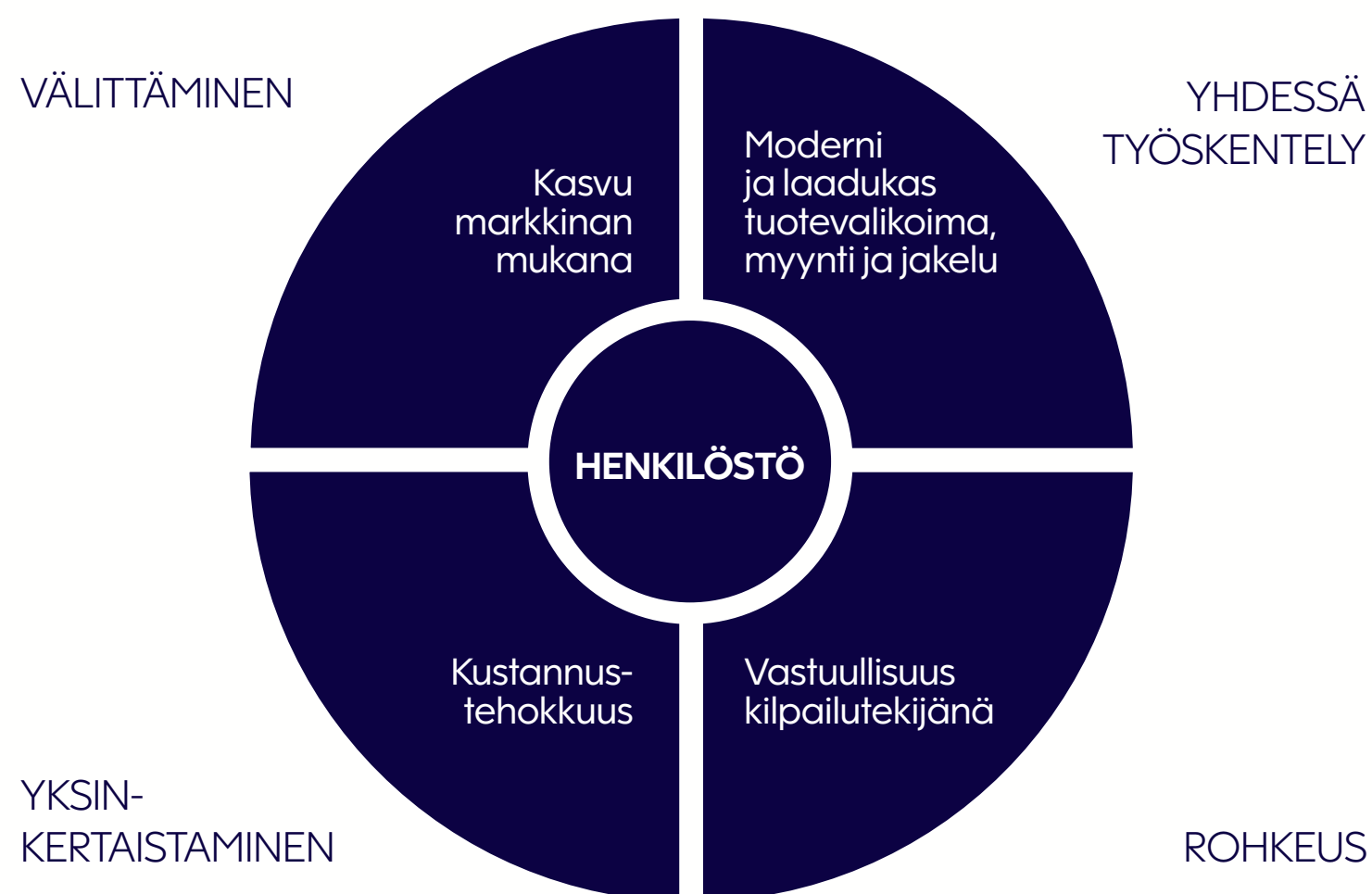
Finnairin ja oneworldin globaali reittiverkosto
Matkustaja- ja rahtiliikenne
Lisäpalvelut
Pakettimatkat
Dynaamiset matkatuotteet

Tukipalvelut

Catering
Lentokoneiden huolto
Maahuolinta
Koulutus lentöyhtiöille



Strategia ja arvot



Tarkoitus: **Rikastutamme elämää luomalla yhteyksiä maailmaan**

Vaikutukset

Yhteiskunnallisen arvon luonti

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

Kestävä kasvu

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

Tyytyväinen ja osaava henkilöstö

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

Ympäristövaikutukset

- Ilmapäästöt (CO₂ ja muut kuin CO₂)
- Melupäästöt
- Nestemäinen jäte (jäänpoistonesteet)
- Materiaalijäte





Taloudellinen kehitys vuonna 2021

Liikevaihto

Finnairin liikevaihto nousi hieman vuotta aiemmasta rahdin ennätysvuoden ansiosta.

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

Matkustajatuotot

COVID-19-pandemialla ja tiukoilla matkustus-rajoituksilla oli merkittävä negatiivinen vaikutus lähes kaikkiin vuoden 2021 matkustaja-

liikennelukuihin. Koska pandemia alkoi vaikuttaa merkittävämmän vasta vertailukauden ensimmäisen vuosineljänneksen loppupuolella, matkustajatuotot liikevaihdolla mitattuna laskivat 20,3 prosenttia ja matkustajaliikenteen kapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna laski 6,5 prosenttia vertailukaudesta. Matkustajamäärä laski 18,2 prosenttia ollen 2 852 300 matkustajaa. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä (RPK) mitattuna laski 36,5 prosenttia, ja matkustaja-

käyttöaste laski 20,2 prosenttiyksikköä 42,8 prosenttiin.

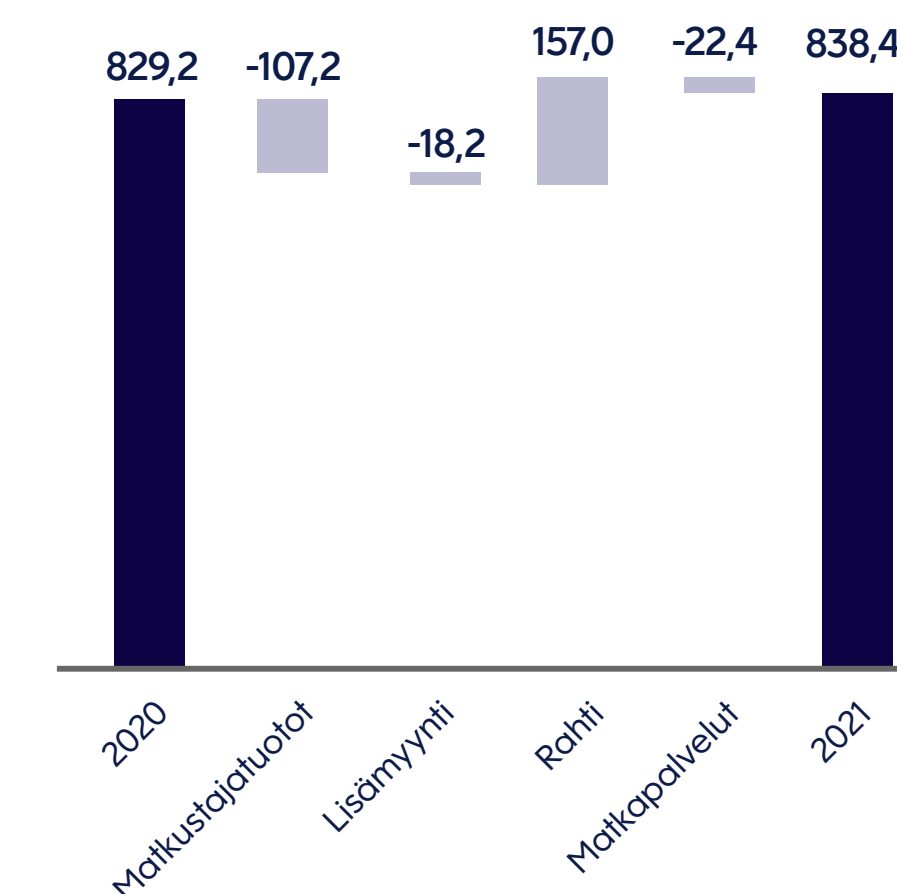
Aasian-liikenteessä operoitiin vain rajallinen määrä matkustajareittilentoja vuonna 2021, vaikka viimeisellä neljänneksellä matkustus esimerkiksi Thaimaahan, Singaporeen ja Intiaan avautui, mikä näkyi myös lentomäärissä näihin kohteisiin. Tarjotut henkilökilometrit laskivat 27,5 prosenttia. Myydyt henkilökilometrit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

Liikevaihto tuotteittain

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

Liikevaihdon kehitys tuotteittain

milj. euroa





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

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

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

Kotimaanliikenteen kapasiteetti laski 19,2 prosenttia ja myydyt henkilökilometrit laskivat 11,4 prosenttia.

Matkustajakäyttöaste kuitenkin nousi 5,8 prosenttiyksikköä 66,0 prosenttiin.

Lisämyynti

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

Rahti

COVID-19 näkyi myös Finnairin rahtivolyyymien kehityksessä koko vuonna 2021, koska reittilentoja operoitiin rajallisesti, vaikka tarjotut reittiliikenteen rahtitonnikilometrit nousivatkin 16,9 prosenttia ja myydyt reittiliikenteen rahtitonnikilometrit 47,0 prosenttia vertailukaudesta. Tarjotut

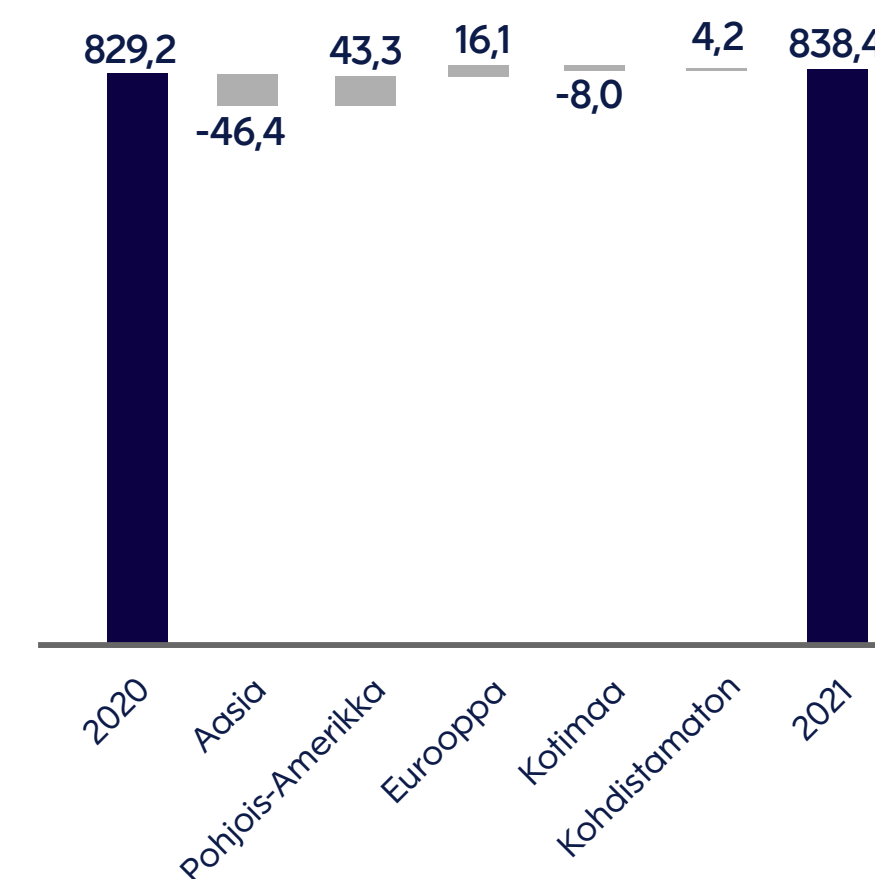
rahtitonnikilometrit nousivat 36,5 prosenttia ja myydyt rahtitonnikilometrit 58,9 prosenttia, sillä ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita Finnair lensi pääasiassa Euroopan ja Aasian sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä. Finnair pystyi lisäämään myös Aasian- ja Pohjois-Amerikan-matkustajareittilentoja, joissa kuljetettiin korkeilla käyttöasteilla rahtia, vaikka niiden matkustajakäyttöaste oli matala. Tämän vuoksi rahtiliikenvaihto nousi jopa 88,3 prosenttia vertailukaudesta joulukuun oltua ennätyskuukausi liikevaihdolla mitattuna.

Matkapalvelut

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

Liikevaihdon kehitys liikennealueittain

milj. euroa



Matkustajatuotot ja liikennesuoritteet alueittain 2021

Liikennealue	Lipputuotot			ASK		RPK		PLF	Muutos %-yks.
	Milj. euroa	Osuus %	Muutos%	Milj. km	Muutos %	Milj. km	Muutos %	%	
Aasia	75,3	17,9	-59,5	4 463,0	-27,5	956,3	-75,1	21,4	-40,9
Pohjois-Amerikka	38,6	9,2	46,0	2 282,5	168,9	703,5	8,7	30,8	-45,4
Eurooppa	243,6	57,9	-0,4	4 644,7	-8,2	3 053,8	-2,8	65,7	3,7
Kotimaa	60,3	14,3	-12,8	704,0	-19,2	464,6	-11,4	66,0	5,8
Reiteille kohdistumaton	3,0	0,7	59,7						
Yhteensä	420,8	100,0	-20,3	12 094,2	-6,5	5 178,2	-36,5	42,8	-20,2



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

Vertailukelpoiset liikelukoksen toiminnalliset kulut vuonna 2021

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

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

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

Polttoainekulut, mukaan lukien suojaustulos ja päästökauppakulut, laskivat lähes kapasiteettia (ASK) vastaavasti, vaikka vuoden 2020 toisella neljänneksellä aloitetut pelkkää rahtia kuljettavat lennot lisäsivät ainoastaan polttoainekulutusta, eivät kapasiteettia. Kapasiteettiin suhteutettu

polttoainetehokkuus (kulutus/ASK) heikentyi 6,7 prosenttia samasta syystä. Matkustaja- ja rahtikäyttöasteen huomioiva polttoainetehokkuus (kulutus/RTK) kuitenkin parani 1,8 prosentilla.

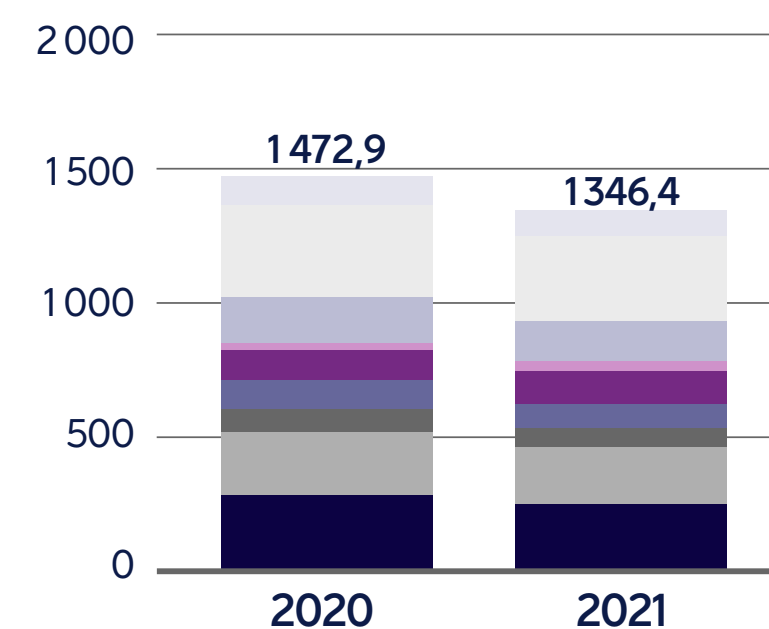
Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut laskivat, koska kapasiteettia leikattiin COVID-19-pandemian vuoksi ja siksi Finnair jatkoi lomautuksia vuonna 2021. Toisaalta myös muut henkilöstöliitännäiset säästöt vaikuttivat kulujen laskuun.

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

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

Vertailukelpoiseen liikelukokseen sisältyvät toiminnalliset kulut

milj. euroa



Avainluvut - Liikevaihto ja kannattavuus

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

* Avainluvut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin on raportoitu vuoden 2018 ja 2019 tasolla.

** Yhtiö toteutti kesä–heinäkuussa 2020 merkintäoikeusannin, jonka vuoksi vuosien 2017–2019 osakekohtaisia tuloksia on oikaistu.



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

Tulos

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

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

Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset olivat -11,7 miljoonaa

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

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

Vertailukelpoiseen liike-tulokseen sisältyvät toiminnalliset kulut (yht. 1 346,4 milj. euroa)

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

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



Rahoitusasema ja investoinnit

Tase

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

Myyntiin liittyvät saamiset kasvoivat 110,9 miljoonaan euroon (57,5) parantuneen lentolippumyynnin ja rahdin vahvan myynnin ansiosta. Netotetut laskennalliset verosaamiset kasvoivat 191,9 miljoonaan euroon (84,8) COVID-19-vaikutuksista

aiheutuneiden arvioitujen verotappioiden vuoksi. Eläkesaamiset kasvoivat 80,9 miljoonaan euroon (31,8) pääasiassa vakuutusmatemaattisten voittojen ja työkyvyttömyyseläkkeiden supistamisen ansiosta. Eläkevelvoitteet pysyivät samalla tasolla ollen 0,7 miljoonaa euroa (1,5).

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

Vuoden 2021 tappiollinen tulos mutta myös kolmannella vuosineljänneksellä maksettu

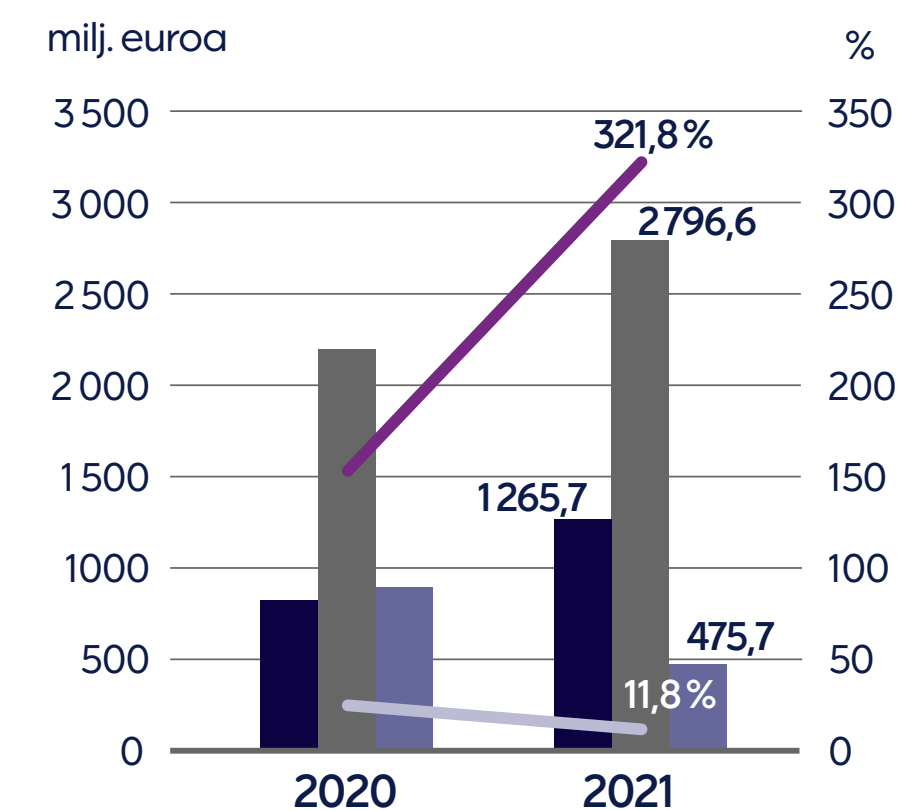
hybridilainan korko heikensivät omaa pääomaa. Omaan pääomaan sisältyy myös käyvän arvon rahasto, jonka arvoon vaikuttavat suojauslaskennassa mukana olevat lentopetroli- ja valuuttajohdannaisten käyvän arvon muutokset sekä IAS 19:n mukaiset, lentäjien etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyvät vakuutusmatemaattiset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

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

Avainluvut - Pääomarakenne

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

Nettovelkaantumisaste



■ Kassavarat
 ■ Oikaistut korolliset velat
 ■ Oma pääoma
 — Nettovelkaantumisaste
 — Omavaraisuusaste



Kassavirta ja rahoitusasema

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

Omavaraisuusaste oli joulukuun lopussa alemmalla tasolla kuin vuoden 2020 lopussa pääasiassa tappiollisen kauden tuloksen, jonka negatiivista vaikutusta omaan pääomaan lievensi käyvän arvon rahaston ja muiden laajan tuloksen erien positiivinen kehitys, sekä syyskuisen

myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn ja uuden joukkovelkakirjalainan yhteisvaikutuksen vuoksi. Nettovelkaantumisaste (gearing) toisaalta nousi vuoden 2020 lopusta nousseen korollisen nettovelan sekä heikenneen oman pääoman yhteisvaikutuksesta.

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

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

Rahavirta

Milj. euroa	2021	2020
Liiketoiminnan nettorahavirta	-25,3	-1 043,1
Investointien nettorahavirta	309,6	351,6
Rahoituksen nettorahavirta	73,4	1 001,9

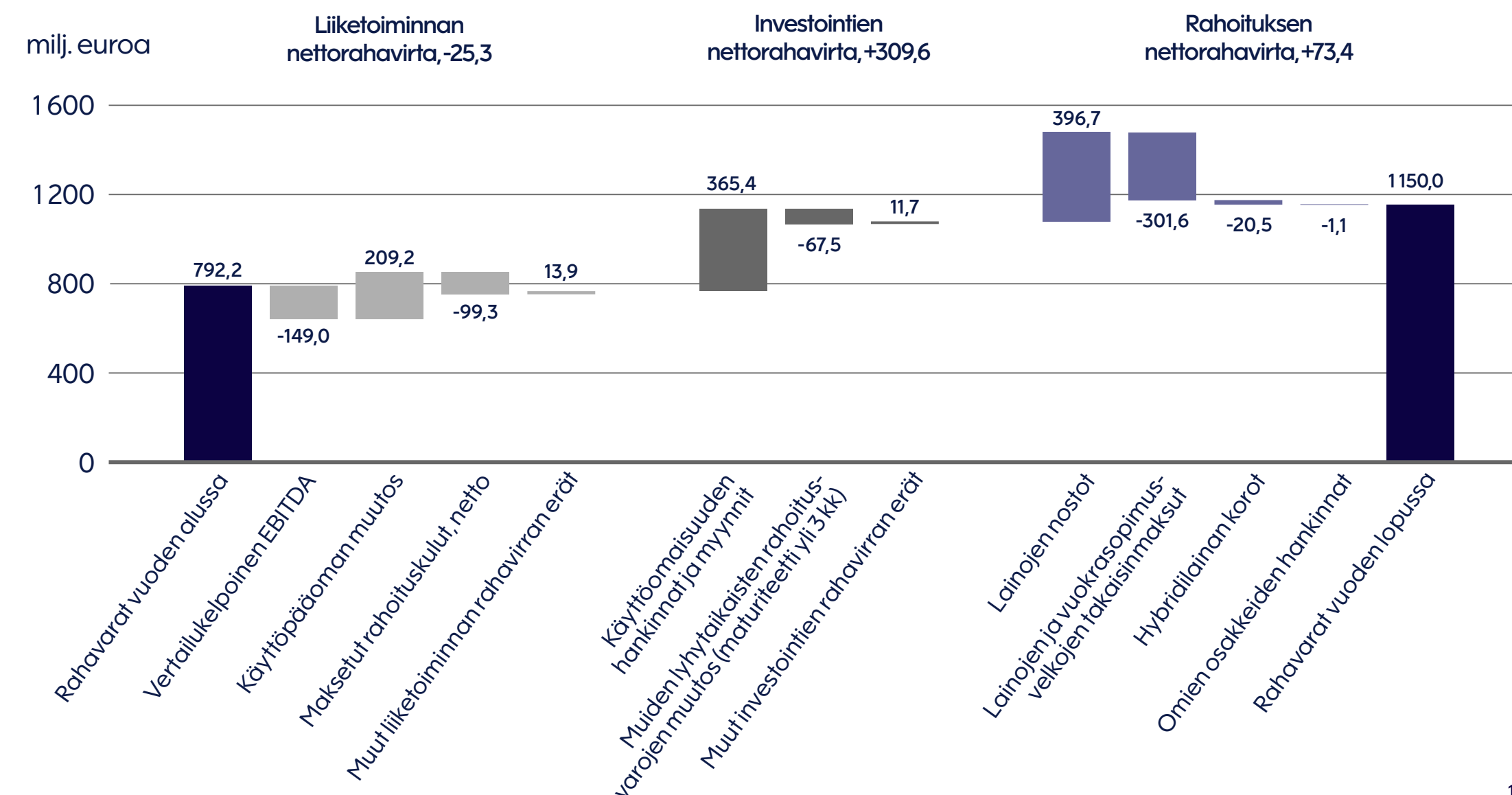
Maksuvalmius ja nettovelka

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

Pääomarakenne

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

Rahavirran muutos 2021





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

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

ennen kaikkea viimeisellä vuosineljänneksellä vastaanotetun A350-lentokoneen ja negatiivisen liiketoiminnan nettorahavirran, mutta myös Yhdysvaltain dollarin vahvistumisen takia.

Investoinnit

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

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

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

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

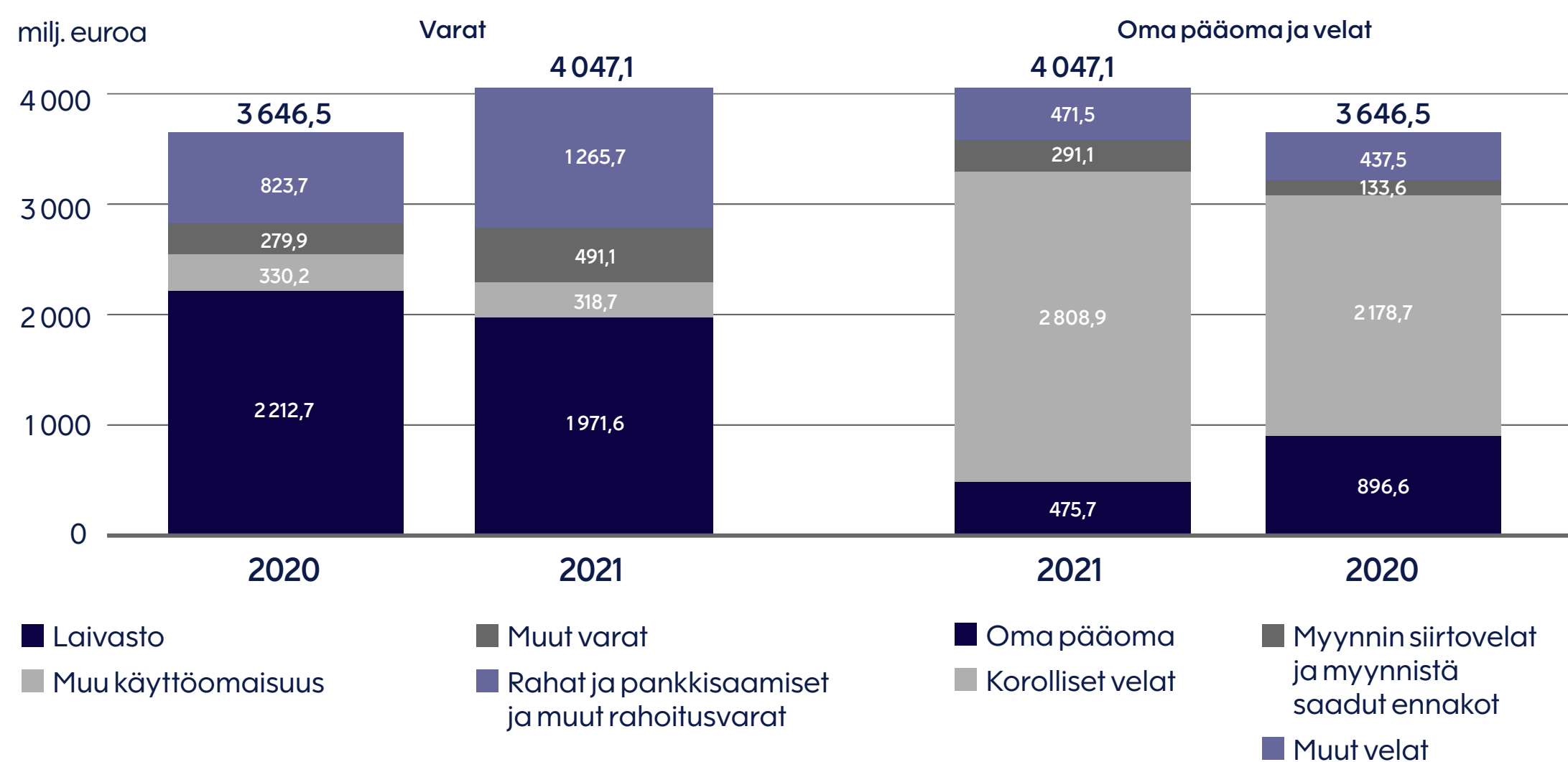
Yhtiöllä on 35 kiinnittämätöntä lentokonetta, jotka muodostavat noin 30,5 prosenttia koko laivaston 1 971,6 miljoonan euron tasearvosta.*

Osinkopolitiikka ja hallituksen esitys voitonjaosta

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

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

Tase



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



Laivasto

Finnairin operoima laivasto

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

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

Laivastouudistus

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

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

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

Norran operoima laivasto (ostoliikennelaivasto)

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

Finnairin operoima laivasto*

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

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

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

Norran operoima laivasto*

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

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



Strategian toteutus

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

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

Kasvu markkinan mukana

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

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

Moderni ja laadukas tuotevalikoima, myynti ja jakelu

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

Finnairin internet-sivujen (finnair.com) kävijämäärä alkoi palautua vuoden toisella puoliskolla, vaikka koko vuoden keskiarvo pysyi samana ollen keskimäärin 1,1 miljoonaa eri kävijää (1,1) kuukaudessa. Finnair-mobiilisovellusten käyttäjien

määrä nousi vertailukaudesta 74,1 prosenttia 326 000:een. Digitaalisen suoramyynnin osuus kaikesta lentolippumyynnistä kasvoi 51,0 prosenttiin (40,7).

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

Vuoden 2021 aikana Finnair uudisti hinnoitteluaan ja toi yhdensuuntaiset hinnat tarjolle kaikille Euroopan lennoilleen sekä esitteli muun muassa täysin uuden Business Light -lipun. Nämä uudistukset parantavat hinnoittelun läpinäkyvyyttä

ja tarjoavat lisää valinnanvaraa sekä joustavuutta asiakkaille. Finnair myös palautti palveluita, jotka olivat pandemian aikana olleet tauolla: yhtiö avasi kaksi loungeistaan Helsinki-Vantaalla ja aloitti sekä lennonaikaisen myynnin että ennakkotilaukset. Finnair uudisti vuoden aikana myös lentojensa tarjoilukonseptin. Yksinkertaisempi ja yhdenmukaisempi valikoima eri lennoilla tukee yhtiön vastuullisuustavoitteita ja auttaa vähentämään ruokahävikkiä.

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

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



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

Kustannustehokkuus

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

Strategiakaudella kiinnitetään erityistä huomiota polttoainetehokkuuteen sekä täsmälliseen operointiin, joilla on suuri vaikutus niin kustannuksiin, tuottavuuteen kuin päästöihin ja asiakastyytyväisyyteenkin. Täsmällisyydessä ja polttoainetehokkuudessa Finnairin tavoitteena on olla yksi johtavista lentoyhtiöistä. Finnairin lentojen saapumistäsmällisyys oli koko vuonna 82,3 % (90,2). Lasku vertailukaudesta liittyi lähinnä joulukuuhun ja aiheutui vaikeiden sääolosuhteiden

lisäksi koronaliitännäisistä haasteista, kuten uusista, ylimääräisiä matkustusasiakirjatarkastuksia vaatineista matkustusrajoituksista sekä sairauspoissaolojen tavallista suuremmasta määrästä, joka aiheutti sekä sisäisiä että palveluntarjoajien resurssihaasteita niin kotilentoasemalla kuin ulkoasemillakin.

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

Vastuullisuus kilpailutekijänä

Vastuullisuus on olennainen osa Finnairin toimintaa, ja yhtiön kunnianhimoiset vastuullisuus-tavoitteet pysyivät ennallaan. Finnairin vastuullisuussuunnitelman mukaan yhtiön tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä ja puolittaa hiilidioksidinettopäästönsä vuonna 2025 vuoden 2019 tasosta. Finnairin tekemien toimenpiteiden tärkeimpänä tavoitteena on pyrkiä vähentämään toiminnan omia, todellisia lentämisen päästöjä aina kun se on kohtuullisesti mahdollista.

Lyhyellä aikavälillä yhtiö joutuu turvautumaan enemmän ns. taloudellisiin keinoihin ennen kuin se pääsee pidemmällä jännteellä hyödyntämään päästötehokkuutta parantavaa uutta teknologiaa.

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

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

Finnair tavoittelee kestävän fossiilivapaan polttoaineen käytön lisäämistä yhdessä oneworld-allianssin ja muiden sidosryhmien kanssa. Oneworld-allianssi asetti yhteiseksi päämääräkseen saavuttaa vuoteen 2030 mennessä kestävän polttoaineen (SAF) tankkauksissa 10 prosentin tason, joka on

reilusti yli EU:n tavoitteleman viiden prosentin mandaatin. Osana oneworldin yhteistä hanketta Finnair allekirjoitti katsauskaudella yhteisymmärryspöytäkirjan SAF:n hankinnasta Aemetiksen kanssa, joka on uusiutuvia polttoaineita valmistava yritys. Suomessa Finnair ja Neste pyrkivät yhdessä löytämään mahdollisuuksia ja tapoja lisätä SAF:n käyttöä ja siten vähentää lentoliikenteen kasvihuonekaasujen päästöjä.

Henkilöstö

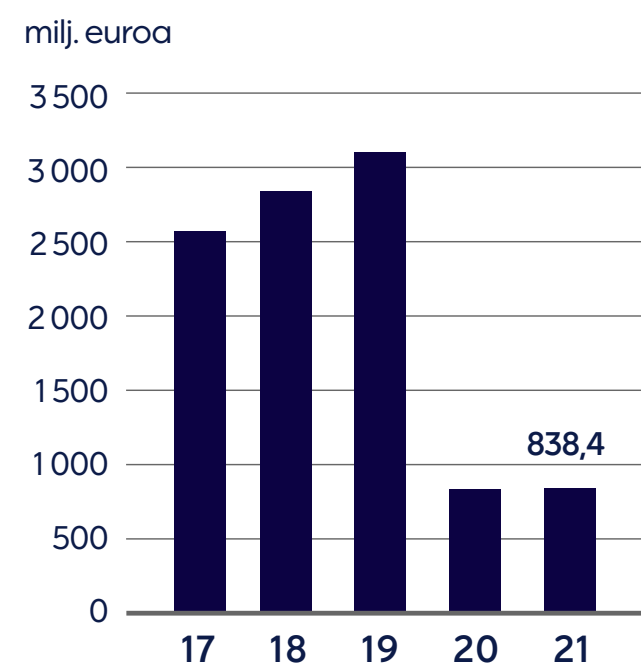
Strategian toteuttamiseksi tärkeitä ovat aito yhdessä tekeminen, tavoitteellinen johtaminen ja uusien, tehokkaiden toimintatapojen, kuten agile ja lean, hyödyntäminen. Nämä korostuvat Finnairin henkilöstösuunnitelmassa. Henkilöstömäärä on vähentynyt merkittävästi pandemian liiketoiminnallisten vaikutusten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

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

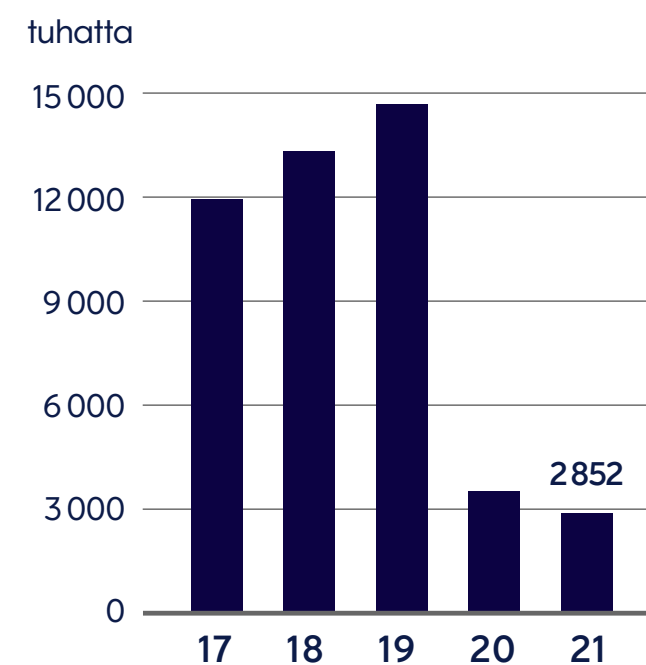


Taloudellinen kehitys 2017–2021

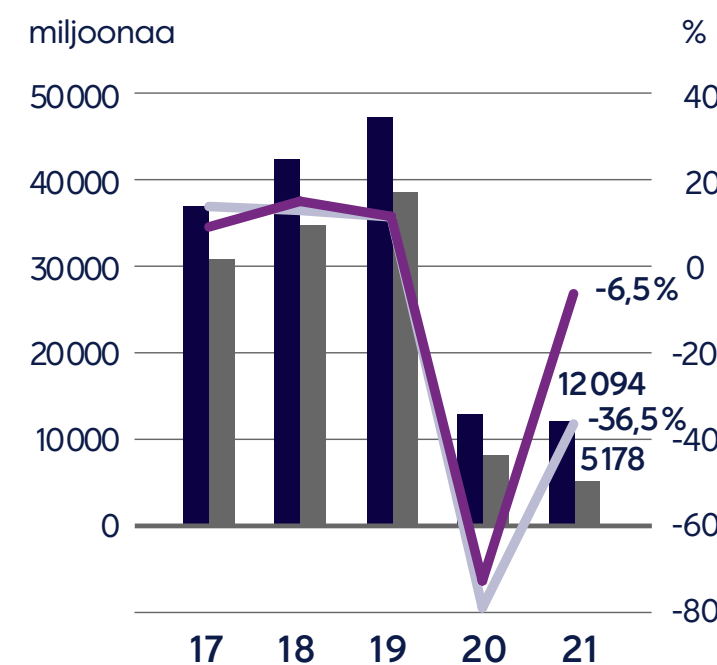
Liikevaihto



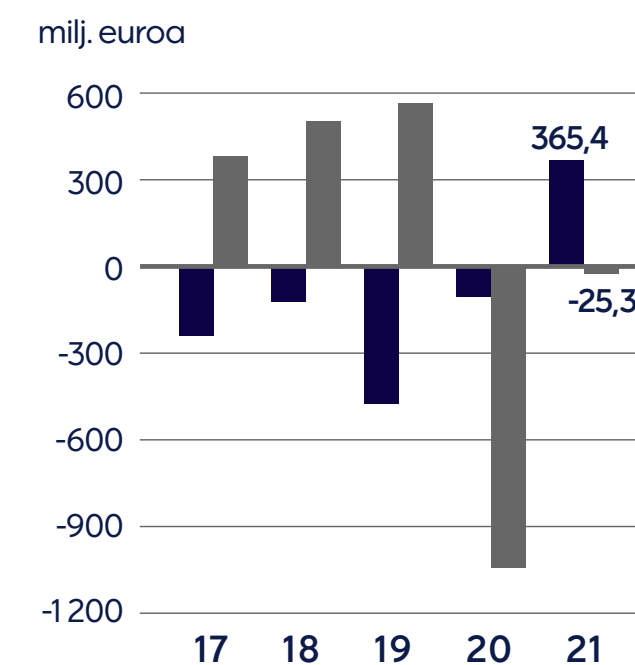
Matkustajamäärä



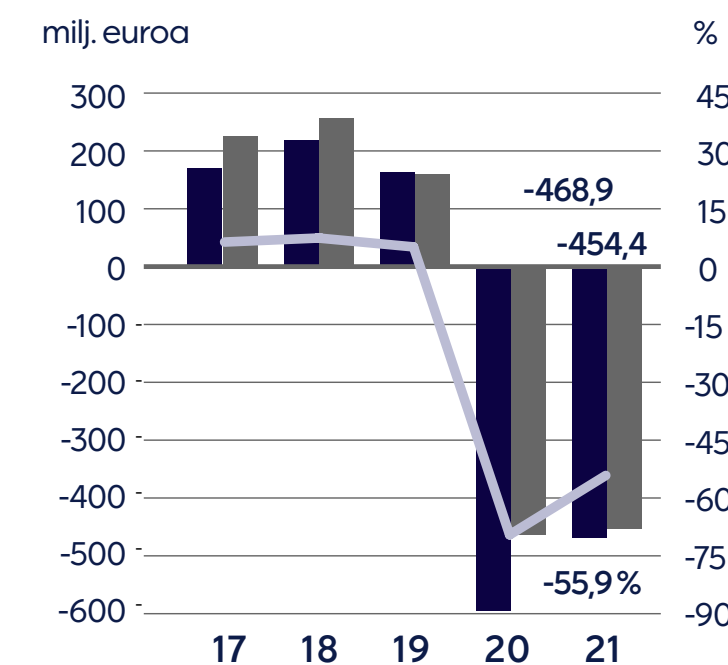
Tarjotut henkilökilometrit (ASK) ja myydyt henkilökilometrit (RPK)



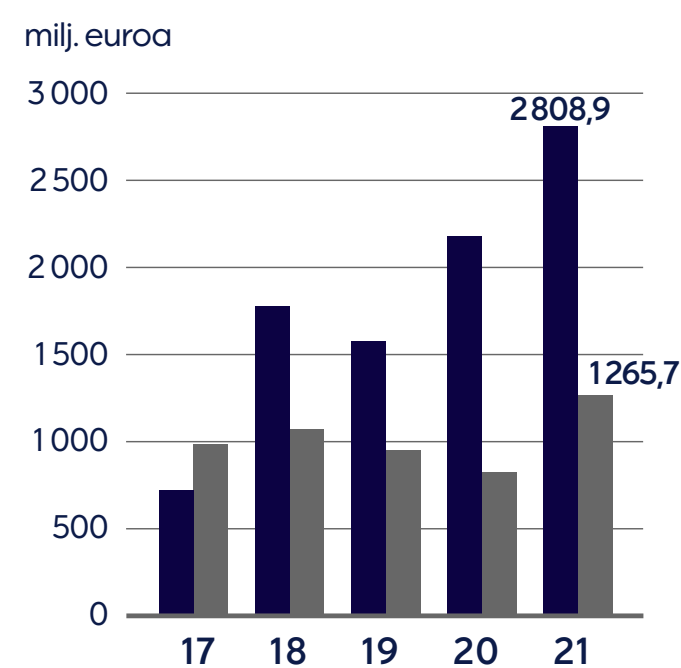
Investointien rahavirta ja liiketoiminnan nettorahavirta



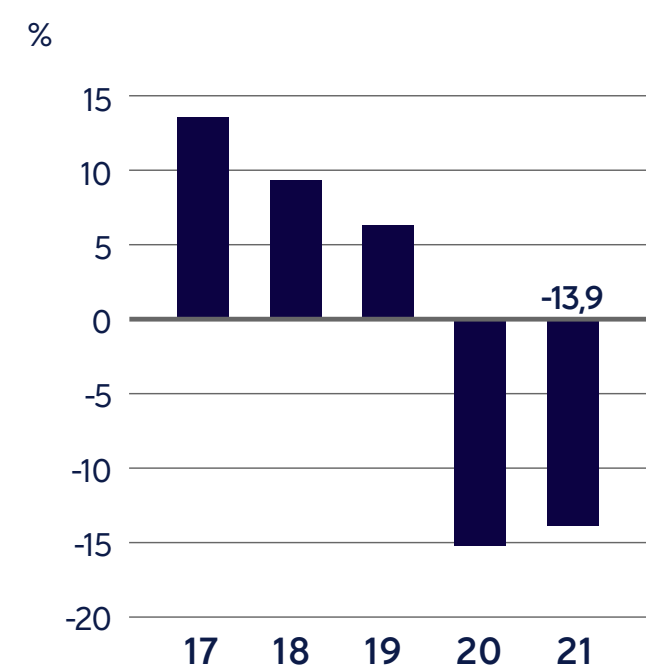
Vertailukelpoinen liikeulos ja liikeulos



Korolliset velat ja kassavarat



Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)



■ Korolliset velat
■ Kassavarat

■ Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE)

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



Muu kuin taloudellinen kehitys vuonna 2021

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

Liikenteen lisääntyttä loppuvuodesta Finnair pystyi kutsumaan henkilöstöään pitkiltä lomautuksilta takaisin töihin. Takaisinkutsut ovat olleet merkityksellisiä koko Finnairin henkilöstökokemuksen

kannalta, vaikka pitkät lomautukset eivät olekaan koskeneet kaikkia ammattiryhmiä. Yhteisöllisyys ja kollegiaalisuus ovat olleet Finnairin henkilöstön kantava voima vuosikymmenten ajan. Merkittävänä päänavauksena Finnair käynnisti uudet suorat lennot Tukholmasta Yhdysvaltoihin ja Thaimaahan.

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

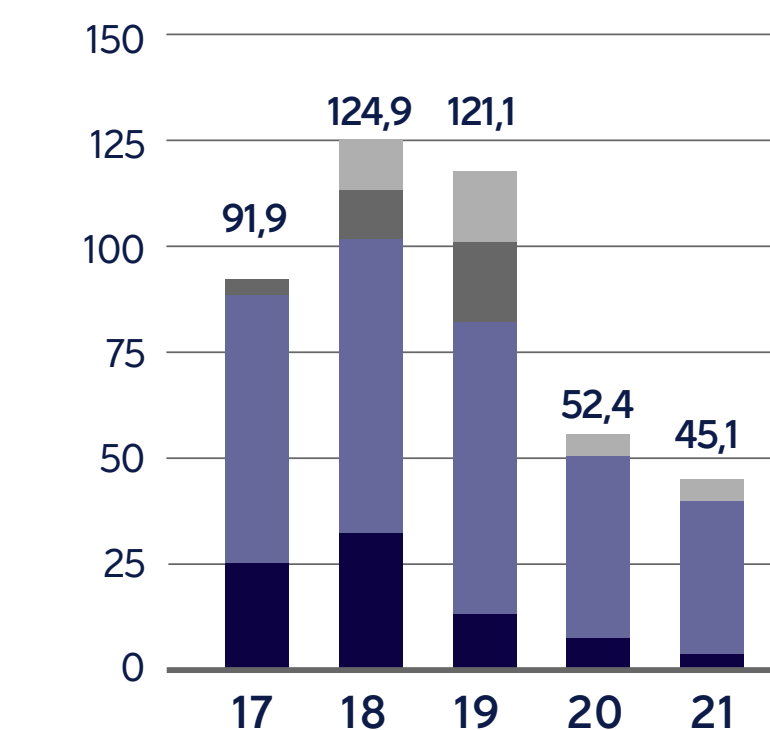
Terveysturvallisuustoimenpiteet läpi koko organisaation jatkuivat läpi koko vuoden. Terveysturvallisuudessa keskityttiin asiakkaiden ja työntekijöiden sekä koko matkailualan vastuullisuuden korostamiseen kaikin mahdollisin toimenpitein. Finnairin asiakastyytyväisyys oli edelleen hyvällä tasolla ja tästä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

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

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

Maksetut verot ja muut ympäristömaksut

milj. euroa



- Maksettavat välittömät verot
- Tilittävät välilliset verot
- EU ETS maksut
- Muut ympäristömaksut

Muut ympäristömaksut sisältävät melu- ja NOx maksut sekä ympäristöpohjaiset verot



EU-taksonomia

Tausta

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

EU-taksonomia-asetuksessa asetetaan kuusi ympäristötavoitetta:

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

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

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

Finnair ja EU-taksonomia

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

Finnair on arvioinut myös muiden toimintojensa taksonomiakelpoisuutta vertaamalla niiden NACE-

koodeja EU-taksonomiassa listattuihin. Merkittävin tunnistettu taksonomiassa listattu taloudellinen toiminto liittyy Finnair Cargon toimittamiin maanpäällisiin rahtikuljetuksiin (NACE H49.41). Tämä toiminto on kuitenkin ulkoistettu kolmannelle osapuolelle, joten ne eivät siksi ole Finnairin osalta taksonomiakelpoisia. Muita tunnistettuja mutta vähäisiä taloudellisia toimintoja ovat esimerkiksi Finnairin-konsernin kiinteistöjen hankinta ja omistus (NACE L68), Finnair Cargon omaan toimintaansa tuottama aurinkosähkö (NACE D35.11) ja Finnair Tekniikan teollinen jätevedenkäsittely (NACE E37.00).

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

2021 liikevaihdosta, CAPEX:sta ja OPEX:sta pyöristyy alaspäin 0 prosenttiin. Näin ollen myös ei-taksonomiakelpoinen vastaavien lukujen osuus pyöristyy ylöspäin 100 prosenttiin.

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

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



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

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

Vastuullisuus

Finnair on Aasian ja Euroopan väliseen matkustaja- ja rahtiliikenteeseen erikoistunut verkostolentoyhtiö,

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

² <https://www.aurinkomatkat.fi/vastuullinen-matkailu>

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

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

Ihmisoikeudet, lahjonta ja korruption torjunta

Finnairin toiminta perustuu sen eettisiin liiketoiminnan periaatteisiin, jotka on tarkemmin kuvattu tämän vuosiraportin liitteenä olevassa vastuullisuusliitteessä, kohdassa 103: Johtamismalli. Yhtiö kunnioittaa YK:n ihmisoikeuksien julistusta sekä kansainvälisen työjärjestön (ILO)

perussopimuksia. Finnair on allekirjoittanut YK:n Global Compact -aloitteen ja raportoi vuosittain Global Compactin kymmenen vastuullisen yritystoiminnan periaatteen täytäntöönpanosta. Kyseisen raportin yhteenveto löytyy myös vuosikertomuksen vastuullisuusliitteestä.

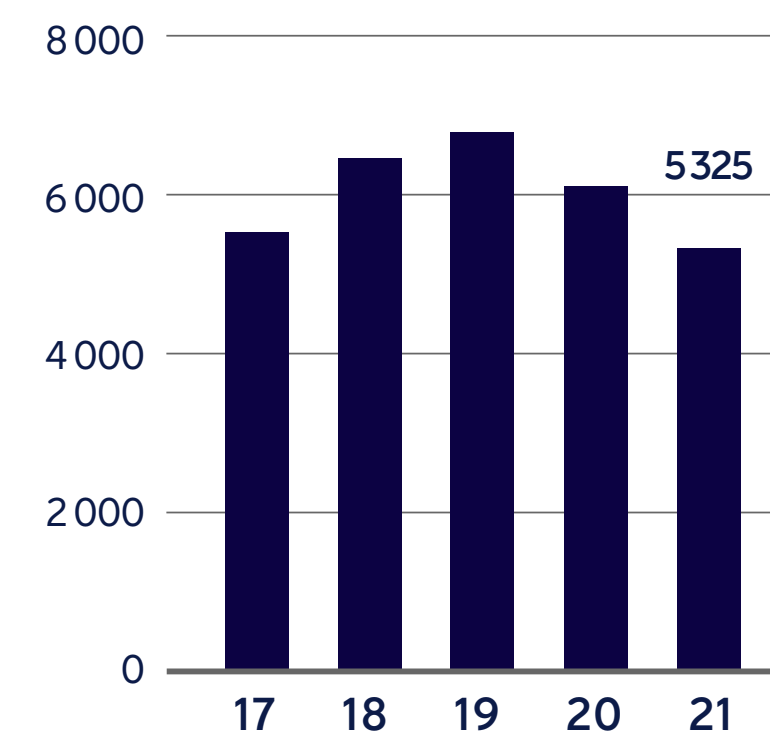
Finnairilla on käytössä eettisen toiminnan palautekanava nimeltään Finnair Ethics Helpline, jonka kautta sekä työntekijät että kumppanimme voivat raportoida eettisiin liiketoimintaperiaatteisiin liittyvistä huolista. Vuoden 2021 aikana Finnair Ethics Helpline -palvelun kautta ei raportoitu yhtään merkittävää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

Asiakkaat, työntekijät ja muut sidosryhmät

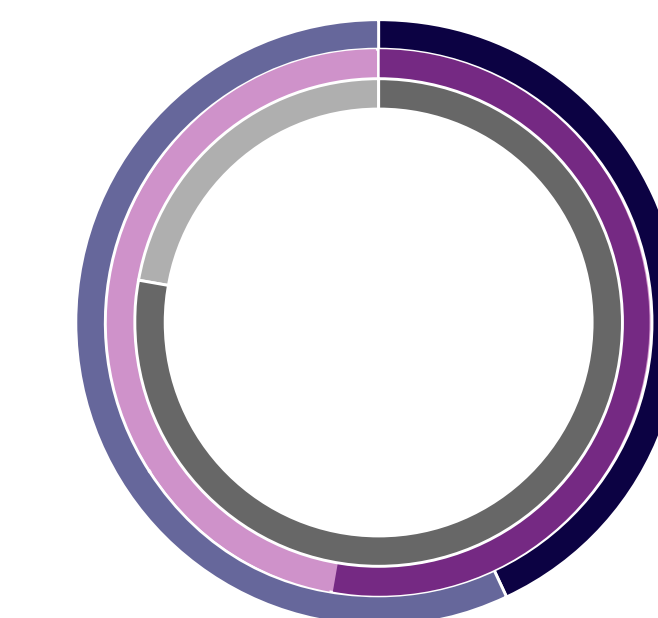
Finnair on sitoutunut tarjoamaan asiakkailleen luotettavat, täsmälliset ja miellyttävät matkakokemukset ystävällisen hymyn kera. Tasa-arvo ja yhdenvertaisuus ovat osa Finnairin perusperiaatteita, ja yhtiö on sitoutunut varmistamaan liikuntarajoitteisten palvelun esteettömyyden. Yhtiö parantaa jatkuvasti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

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

Työsuhteessa olevan henkilöstön määrä vuoden lopussa



Henkilöstön monimuotoisuus: Sukupuoli



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



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

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

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

Finnair on COVID-19-vaikutusten vuoksi panostanut erityisesti sosiaaliseen vastuullisuuteen tukemalla lomautettuja sekä irtisanottavia työntekijöitään. Yhtiöllä käynnissä oleva NEXT-muutosturvaohjelma tukee yksilöllisesti jokaisen työnsä menettäneen uudelleentyöllistymistä. Ohjelma koostuu muun muassa henkilökohtaisesta suunnitelmasta työelämässä eteenpäin siirtymiseksi, laajasta koulutustarjonnasta, uravalmennuksesta, muutostilanteen hallintaa ja hyvinvointia tukevista palveluista, TE-toimiston Finnairin tilanteeseen kohdennetusta tuesta sekä tuesta yrittäjyydestä kiinnostuneille.

Kokopäiväisen henkilöstön osuus Finnairin henkilöstöstä oli vuonna 2021 91 prosenttia (92), ja 99 prosenttia (99) henkilöstöstä työskenteli vakituisesti. Henkilöstön keski-ikä oli 42 vuotta (43). Henkilöstöstä 33 prosenttia (33) oli yli 50-vuotiaita, kun taas 13 prosenttia (13) oli alle 30-vuotiaita. Vuoden 2021 lopussa 57 prosenttia (57) Finnairin työntekijöistä oli naisia ja 43 prosenttia (43) miehiä. Kolme (neljä) Finnairin hallituksen kahdeksasta jäsenestä on naisia. Finnair ei ylläpidä etniseen alkuperään perustuvia tilastoja.

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

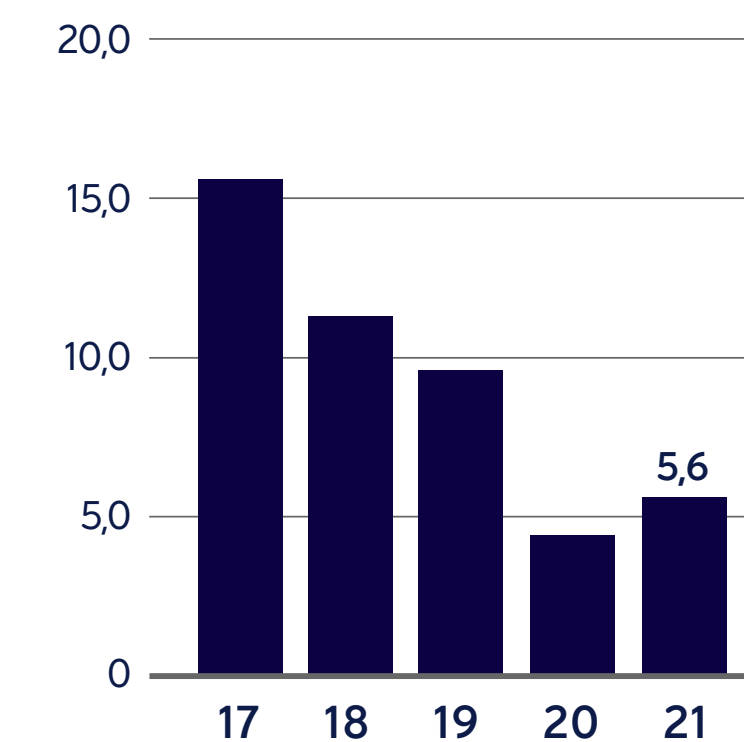
Finnair arvostaa hyvää yhteistyötä työntekijäryhmiä edustavien ammattiliittojen kanssa. Vuonna 2021 neuvoteltiin seuraavat työehtosopimukset:

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

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

Tapaturmataajuus (Lost Time Incident Frequency)

kpl/milj. h



■ LTIF



Ympäristönsuojelun taso

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

Ilmastomuutos

Vuonna 2021 Finnairin liikenne myytyinä tonnakilometreinä (RTK) kasvoi 1,6 prosenttia vuoteen 2020 verrattuna. Hiilidioksidipäästöt (CO₂) kuitenkin pienenivät 0,4 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna ollen 1 146 903 tonnia (1 151 299). Vuoteen 2019 verrattuna lentämisen päästöt olivat 67,8 prosenttia pienemmät.

Lentotoiminnan polttoainetehokkuus oli 296 g/RTK (301) (ilman jyvitystä matkustajien ja rahdin kesken), eli se parantui 2,0 prosenttia (-20,9). Lentämisen hiilidioksidipäästöt on laskettu

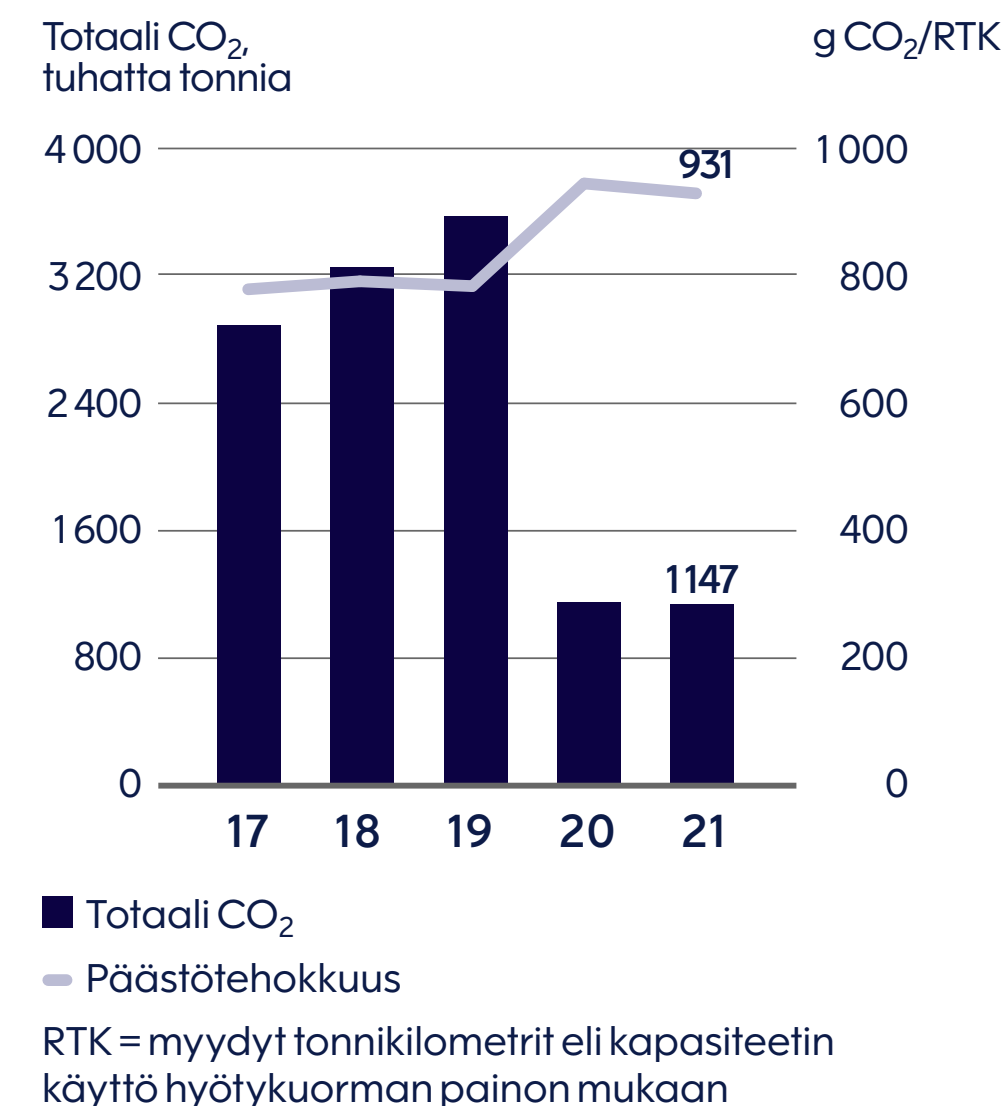
myös jyvittämällä ne matkustajien ja rahdin kesken ICAO:n suositusten mukaisesti (katso kohta vastuullisuusliite, scope 1 -päästöt). Näin laskettuna vuoden 2021 hiilidioksidipäästöt olivat 131 g CO₂/RPK (92) ja 606 g CO₂/RTK-rahti (514). Päästötehokkuus matkustajakilometriä kohden (RPK) heikkeni 42,5 prosenttia (17,1) ja rahtitonnikilometriä kohti (RTK-rahti) 17,9 prosenttia (5,3). Vuoden 2021 heikentyneet jyvitetty suhdeluvut vuoteen 2020 verrattuna johtuivat pääsääntöisesti siitä, että vuosi 2021 oli kokonaisuudessaan pandemianaikaista toimintaa, jolloin tarjonnan (ATK +6,4 prosenttia) ja kysynnän (RTK +1,6 prosenttia) kohdistamisessa on ollut haasteita, lentojen keskimääräinen pituus lyhenyi edelleen sekä jyvityksen laskentamallista. Laskentamallissa jokainen tyhjäkin istuin lisää matkustajien suhteellista painoa. Vuoden 2020 alku oli vielä normaalia toimintaa ja pandemian vaikutukset alkoivat näkyä voimakkaasti vasta maaliskuusta 2020 eteenpäin.

Vuoden 2021 aikana jatkettiin vahvaa tuloksellista työtä polttoainetehokkuuden parantamiseksi. Sekä optimaalisen laivaston käytön että tehokkaan lentämisen osalla saavutettiin hyvää kehitystä. Esimerkiksi yksi vuoden 2021 aikana käyttöön otettu uusi työkalu on nimeltään Tail Swapper, joka mahdollistaa konetyypin vaihtamisen, jos matkustajamäärässä huomataan muutoksia. Se auttaa välttämään lentämistä liian suurilla koneilla ja säästämään sen mukaisesti myös polttoaineen kulutuksessa. Toinen konevalintoja ohjaava työkalu tehtiin erityisesti tekniikan käyttöön. Sen avulla optimoidaan

laajarunkoliikennettä. Koska eri koneyksilöiden välillä on eroja polttoaineen kulutuksessa, työkalu ohjaa löytämään parhaat koneiden ja reittien väliset yhdistelmät niin, että pidemmät yhteydet lennetään polttoainetehokkaimmilla koneilla. Kolmas työkalu otettiin käyttöön lentokoneen ohjaamoon. Se mahdollistaa kaukoliikenteen optimoinnin niin, että löydämme parhaan tasapainon lentonopeuden ja polttoainekulutuksen välille. Optimointisovellus välittää nopeuteen ja kulutukseen liittyvää tietoa ohjaamoon lennon aikana helpottaen lentäjien päätöksentekoa. Näin esimerkiksi polttoainetta ei kuluteta turhaan muutaman minuutin ajansäästön takia, jos tälle ei ole erittäin hyvää perustetta.

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

Finnairin lentojen päästötehokkuuden kehitys



Finnairin kiinteistöjen energiankulutus nousi 12,2 prosenttia vuonna 2021 (+29,1). Vuonna 2021 niiden sähkön kokonaiskulutus oli 21 130 MWh (21 259) ja lämmönkulutus 24 238 MWh (18 592). Kiinteistöjen energiatehokkuus oli 21,0 kWh/m³ (18,5) sisältäen sekä sähkön että lämmön kulutuksen. Sähkön käytön vähentyminen johtui vähentyneestä toiminnasta, mutta lämmityksen energian tarve selittyy kylmällä talvella. Vastaavasti kiinteistöjen energiankulutuksen hiilidioksidipäästöt nousivat 8,9 prosenttia (+57,8) ollen yhteensä 8 138 tonnia (7 414).



Kiertotalous

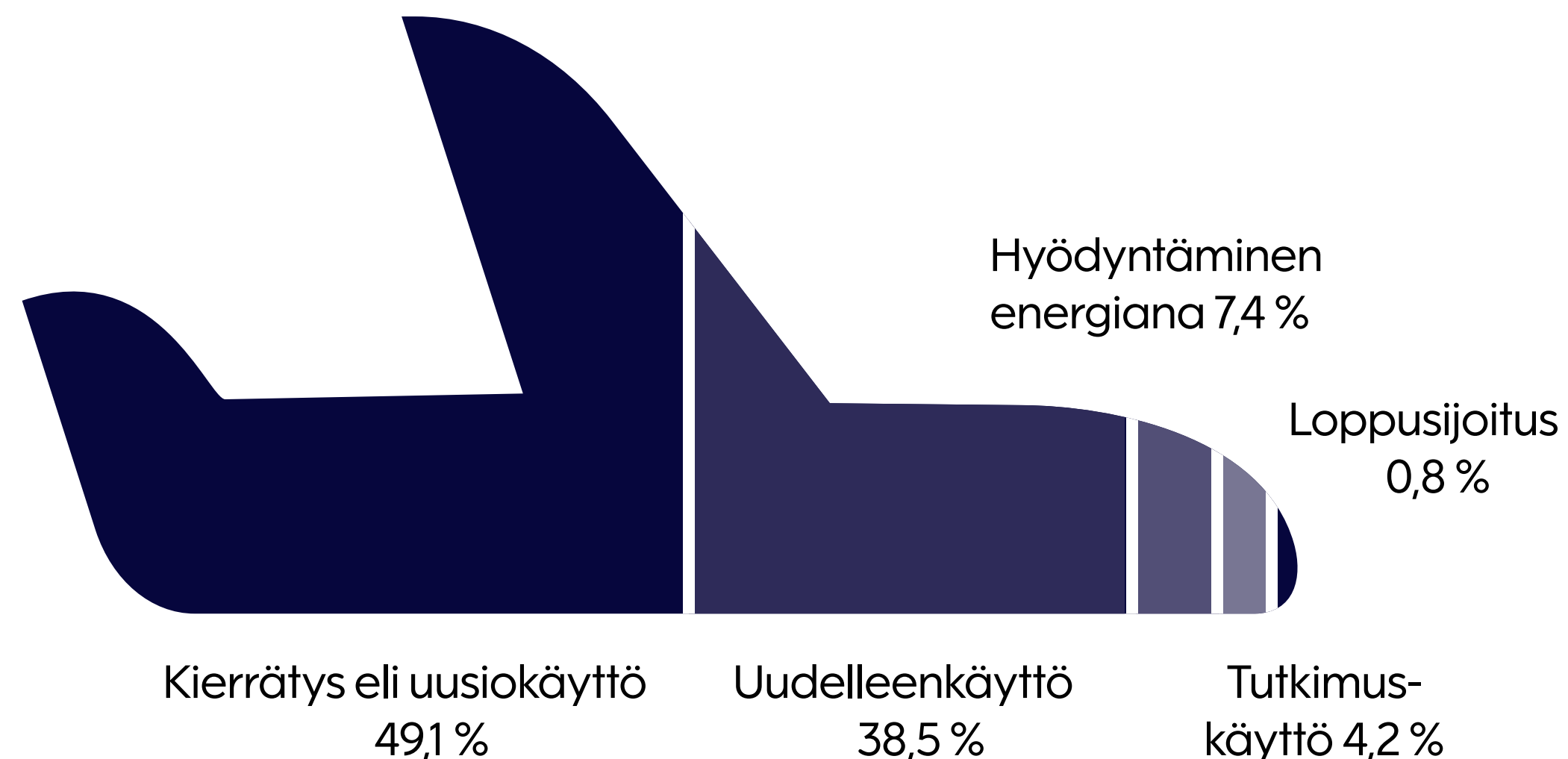
Finnairin tuottaman jätteen kokonaismäärä Suomessa laski 40,4 prosenttia (64,8) eli yli 618 tonnia (2 816), vuoden kokonaismassan ollessa 914 tonnia (1 532). Näissä luvuissa ei ole otettu Finnair Tekniikan vuonna 2021 suorittaman Airbus A319 -kierrätyksen aikana syntyneitä materiaalivirtoja. Suurin jätelaji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

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

Finnair purki ja kierrätti yhdessä Kuusakosken kanssa taloudellisen käyttöikänsä loppuun

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

Finnair Airbus A319:n kierrätys



Hankintaketju, Ihmisoikeudet, lahjonta ja korruption torjunta

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



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

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



Muutokset yhtiön johdossa

Tammi–syyskuussa Finnairin johtoryhmässä ei vaihtunut jäseniä.

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





Osakkeet ja osakkeenomistajat

Osakkeet ja osakepääoma

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

Osakkeen kurssikehitys ja vaihto

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

Osakkeenomistajat

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

Liputusilmoitukset

Vuonna 2021 ei annettu liputusilmoituksia.

Valtion omistus

Vuoden 2021 lopussa Suomen valtio omisti 55,9 prosenttia Finnairin osakkeista ja osakkeiden tuottamista äänistä. Eduskunnan 20.6.1994 tekemän päätöksen mukaan valtion tulee omistaa Finnair Oyj:n osakkeista yli puolet. Omistuksen laskeminen tämän osuuden alle edellyttää eduskunnan päätöksen muuttamista.

Johdon osakkeenomistus

Vuoden lopussa Finnairin hallituksen jäsenet eivät omistaneet lainkaan Finnairin osakkeita. Toimitusjohtaja Topi Manner omisti 738 271 osaketta ja yhtiön johtoryhmän jäsenet, toimitusjohtaja mukaan lukien, omistivat yhteensä 1 536 254 osaketta 31.12.2021, mikä edusti 0,11 prosenttia osakkeista ja niiden tuottamista äänistä.

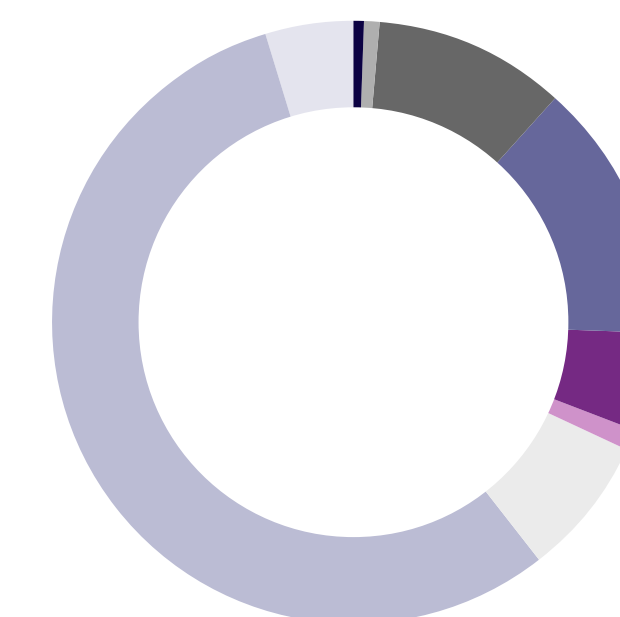
Omat osakkeet

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

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

Omistuksen jakaantuminen omistusmäärittäin

%



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



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

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

Finnair käytti ensimmäisellä vuosineljänneksellä vuoden 2020 yhtiökokouksen antamaa valtuutusta omien osakkeiden luovuttamiseen. Se

luovutti helmikuussa yhteensä 496 564 osaketta kannustinpalkkiona Finnairin henkilöstön FlyShare-osakesäästöohjelman osallistujille. Lisäksi Finnair luovutti maaliskuussa yhtiön vuosien 2018–2020 osakepohjaisen kannustinjärjestelmän sääntöjen mukaisesti yhteensä 36 903 osaketta kannustinjärjestelmän piirissä olleille avainhenkilöille.

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

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

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

Osakassopimukset

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

Määräysvallan vaihtumiseen liittyvät ehdot merkittävissä sopimuksissa

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

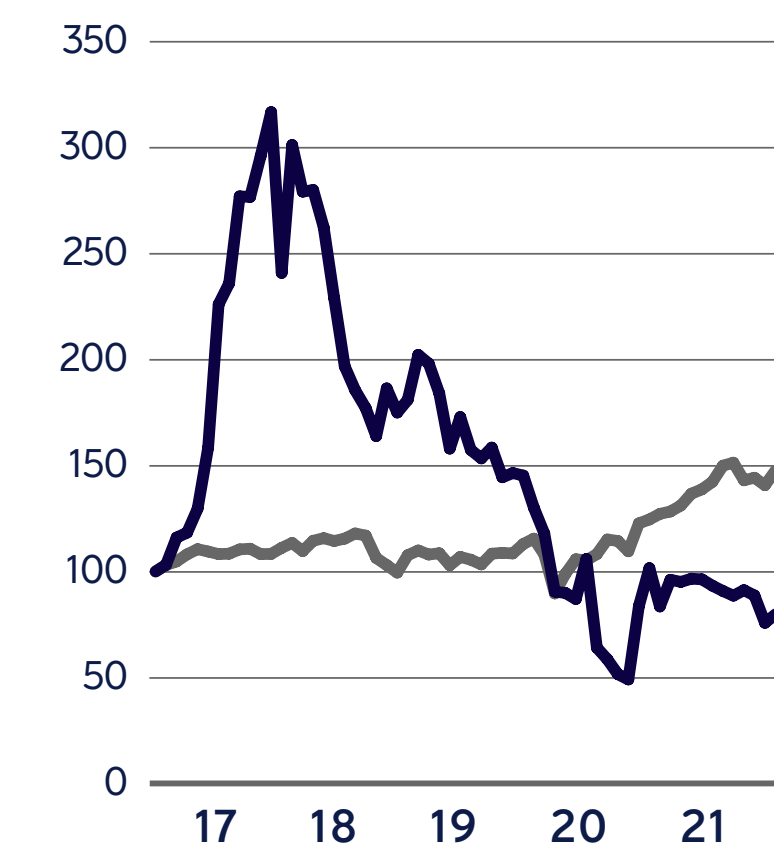
Finnairin osake 2017–2021*



■ Keskihinta

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

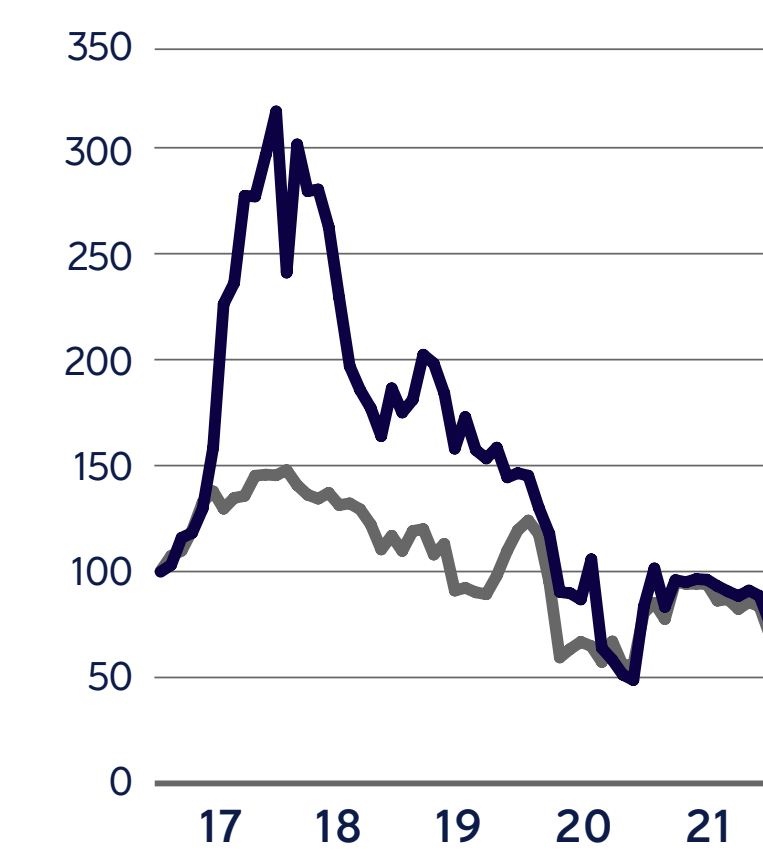
Vertailu Nasdaq Helsinki yleisindeksi



■ Finnair

■ Nasdaq Helsinki yleisindeksi

Vertailu eurooppalaiset lentoyhtiöt



■ Finnair

■ Bloomberg Europe Airline Index

Avainluvut - Osake

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

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

** Tilikauden 2021 osinko on hallituksen esitys yhtiökokoukselle.



Voimassa olevat varsinaisen yhtiökokouksen antamat valtuutukset

Finnairin varsinainen yhtiökokous pidettiin Vantaalla 17.3.2021 poikkeusjärjestelyin.

Varsinainen yhtiökokous valtuutti yhtiön hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta sekä päättämään osakeannista (koskee sekä uusien osakkeiden antamista että omien osakkeiden

luovuttamista). Molemmat valtuutukset koskevat enintään 50 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 3,6 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista. Valtuutukset ovat voimassa 18 kuukautta päätöspäivästä.

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

Yhtiökokouksen päätökset ovat kokonaisuudessaan luettavissa yhtiön internetsivuilla <https://investors.finnair.com/fi/governance/general-meetings>

Finnair Oyj:n omien osakkeiden hankinta, luovutus sekä osakepalautukset

	Osakemäärä	Hinta euroa	Keskihinta euroa
1.1.2017	788 964	4 275 212,39	5,42
2017	-355 597	-1 962 443,86	5,52
2018	452 000	3 206 965,70	7,10
2018	-236 359	-1 264 765,58	5,35
2019	164 651	1 042 355,90	6,33
2019	-261 346	-1 501 496,17	5,75
2020	-381 653	-2 701 783,40	7,08
2021	1 800 000	1 144 440,00	0,64
2021	-549 527	-1 350 674,25	2,46
31.12.2021	1 421 133	887 810,73	0,62

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

Osakkeenomistajaryhmät 31.12.2021	Osakkeita, kpl	%	Omistajia, kpl	%
Julkisyhteisöt	892 860 788	63,4	8	0,0
Kotitaloudet	391 765 11	27,8	113 926	98,1
Yritykset	41294299	2,9	1,811	1,6
Rahoitus- ja vakuutuslaitokset	12 806 183	0,9	33	0,0
Yhteisöt	1 717 951	0,1	66	0,1
Kotimaiset osakkeenomistajat, yhteensä	1 340 444 832	95,2	115 844	99,7
Hallintarekisteröidyt	65 378 093	4,6	10	0,0
Ulkomaiset	1 578 340	0,1	285	0,2
Hallintarekisteröidyt ja ulkomaiset, yhteensä	66 956 433	4,8	285	0,2
Yhteensä	1 407 401 265	100,0	116 139	100,0



Riskienhallinta

Riskienhallinnan viitekehys ja periaatteet

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

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

Finnairin riskienhallinnan viitekehys on määritetty ja vakiinnutettu, jotta asetettuihin tavoitteisiin liittyvien riskien ja epävarmuuksien tunnistaminen,

arvioiminen sekä hallinta varmistetaan. Viitekehys on suunniteltu siten, että se kattaa riskinäkymän yhtiön laajuisesti. Riskienhallinnan periaatteet voidaan tiivistää seuraavasti:

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

Riskienhallinnan politiikka ja prosessi

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

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

Riskien tunnistamiseen ja arviointiin kuuluvat seuraavat vaiheet:

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



Riskienhallinnan ohjausmalli

Ensimmäinen puolustuslinja

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

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

Toinen puolustuslinja

Risk & Compliance -valvontatoiminto avustaa asiantuntemuksellaan riskien arvioinnissa

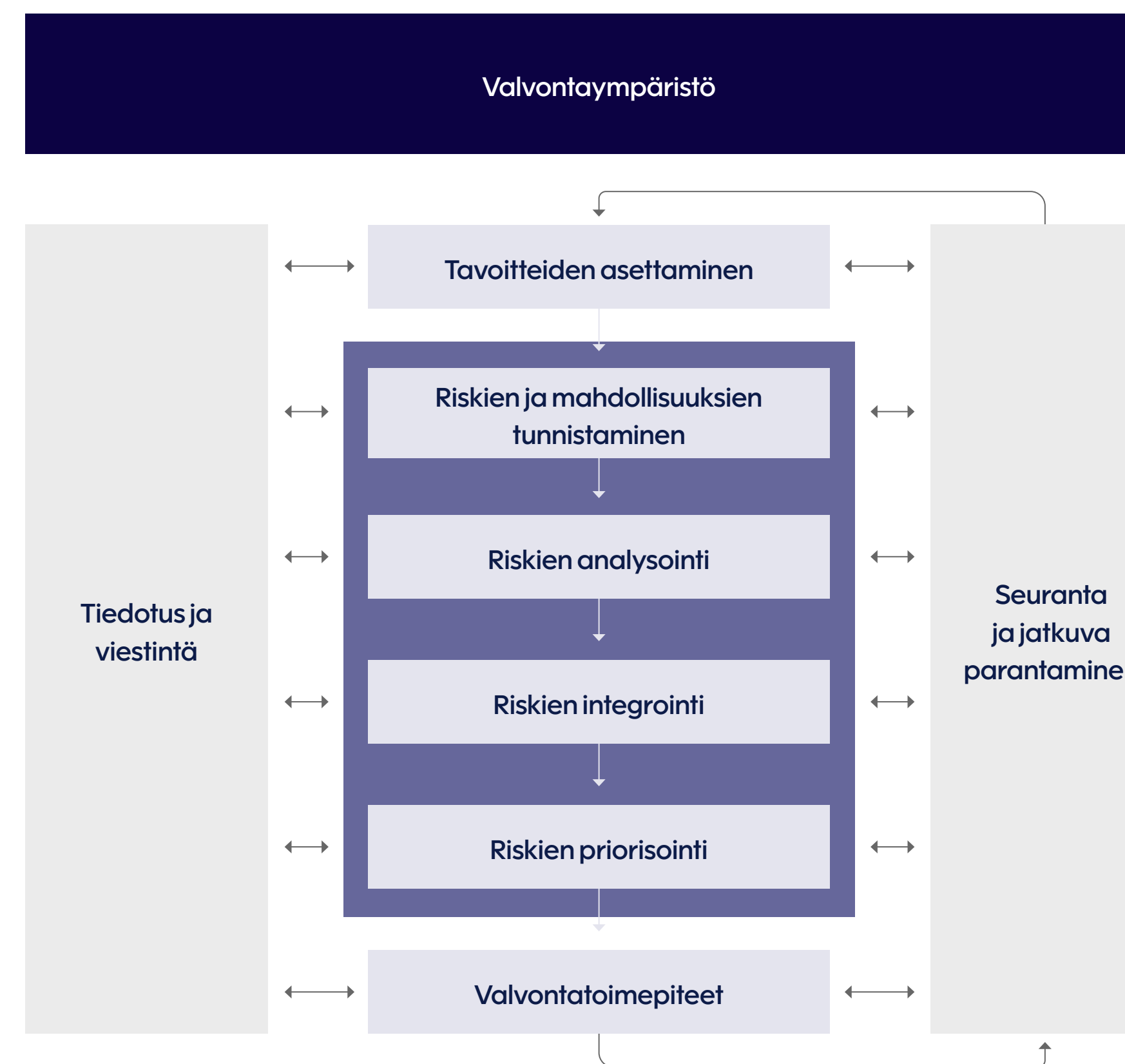
ja riskienhallinnassa. Risk & Compliance -toiminnon vastuulla on riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan viitekehysten kehittäminen ja ylläpitäminen sekä niissä määriteltyjen politiikkojen, sääntöjen, menettelytapojen ja avainkontrollien toimeenpanon seuranta. Risk & Compliance -toiminto raportoi hallituksen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

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

Kolmas puolustuslinja

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

Riskienhallintaprosessi





Merkittävät riskit ja epävarmuustekijät

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

Strategian toteuttamisessa Finnairiin ja sen toimintaan kohdistuu monenlaisia riskejä ja mahdollisuuksia. Finnairilla on käytössä kokonaisvaltainen riskienhallintaprosessi sen varmistamiseksi, että riskit tunnistetaan ja niitä vähennetään mahdollisuuksien mukaan, vaikka monet riskeistä jäävätkin yhtiön täyden kontrollin ulkopuolelle. Alla kuvatuilla riskeillä ja

epävarmuustekijöillä katsotaan mahdollisesti olevan merkittävää vaikutusta Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen tulokseen ja tulevaisuuden näkymiin. Tämän luettelon ei ole tarkoitus olla tyhjentävä.

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

lisäävät ihmisten kokemaa epävarmuutta. Virtuaalisten työkalujen ja etäkokousten yleistymisen vaikuttaa todennäköisesti liikematkustuksen elpymiseen.

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

kiihtyminen tai verotuksen muutokset, jotka voivat vaikuttaa haitallisesti yksityiseen kulutukseen.

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

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



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

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

Finnairin olemassa olevien tai uusien kilpailijoiden kapasiteetin kasvu ja tuoteparannukset voivat

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

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

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

Luonnonkatastrofit, pandemiat ja terveydelliset epidemiat sekä säätömiöt, jotka vaikuttavat operatiivisiin kustannuksiin, altistavat Finnairin operatiivisten tappioiden riskeille. Epidemiat tai pandemiat, kuten COVID-19-pandemia, voivat vaikuttaa haitallisesti lentomatkustamisen kysyntään ja vaikuttaa merkittävästi Finnairin liiketoimintaan. Lisäksi ilmastomuutoksesta johtuvat luonnonriskit, kuten lisääntyneet sään ääri-ilmiöt, esimerkiksi rankka lumisade, ilmamekan turbulenssit, maanjäristykset, hurrikaanit, taifuunit tai raju ukonilma, voivat aiheuttaa merkittäviä lisäkustannuksia Finnairille. Tällaiset sääolosuhteet voivat johtaa esimerkiksi lentojen peruuntumiseen, pidempiin odotusaikoihin, suurempaan

polttoainekulutukseen sekä lentokoneiden jäänpoiston lisäkustannuksiin, mitkä voivat aiheuttaa lisäkustannuksia Finnairille ja siten vaikuttaa negatiivisesti Finnairin liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien tai terrorismin uhkalla, kyberhyökkäysten ja pandemiariskin (kuten COVID-19) uhkalla sekä muilla mahdollisilla ulkoisilla häiriöillä voi niiden toteutuessa olla merkittävä vaikutus yhtiön liiketoimintaan. Geopoliittisilla jännitteillä voi olla haitallinen vaikutus globaaliin taloussympäristöön sekä Finnairin reittiverkostoon ja kannattavuuteen. Lentoliikenteen muuttuvassa liiketoimintaympäristössä on vaikea ennakoita COVID-19-pandemian vaikutuksia lentoyhtiöiden markkinoille pääsyn ja liikenneoikeuksien mahdollisuuksiin yleisellä tasolla. Poliittisessa ympäristössä mahdollisesti lisääntyvä protektionismi voi vaikuttaa epäsuotuisasti Finnairin strategian toteuttamisen edellyttämään markkinoille pääsyyn. Samalla on mahdollista, että matkustusyhteyksien tarve saattaa kasvaa joissakin maissa johtaen markkinoille pääsyyn ja liikenneoikeuksien kasvuun.

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



Liiketoiminnan kausiluonteisuus ja herkkyydet

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

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hinnan kehitys, sillä polttoainekustannukset ovat yhtiön suurin muuttuvien kustannusten erä. Yhtiön valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineostoista, lentokoneostoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasing-maksuista, lentokoneiden huoltovarauksista, ylilentomaksuista sekä

valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Merkittäviä dollarikuluja ovat polttoainekulut ja lentokoneiden leasing-maksut. Myös suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Vuositasolla euron jälkeen yhtiön suurimpia tulovaluuttoja ovat Japanin jeni, Kiinan yuan, Yhdysvaltain dollari, Etelä-Korean won ja Ruotsin kruunu.

Yhtiö suojautuu valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioden riskeiltä käyttämällä eri johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vuosittain vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Finnair suojaa kyseisen politiikan nojalla polttoainehankintojaan 12 kuukautta eteenpäin rullaavasti. Suojausasteen yläraja on

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

	1 %-yksikön muutos
Matkustajakäyttöaste (PLF, %)	27 milj. euroa
Matkustajaliikenteen keskituotto (yield)	18 milj. euroa
Yksikkökustannus (CASK ilman polttoainetta)	19 milj. euroa

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

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

* Perustuu suojattuun ajanjaksoon, ei suojauksen kassavirtaan

** Termiinihintojen ja ostettujen optioiden toteutuskurssin keskihinta.



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

Taseeseen liittyvän valuuttamääräisen erän suojaaminen

IFRS 16 otettiin käyttöön vuonna 2019 ja sen myötä Finnairin taseeseen liittyvä valuuttariski on kasvanut, kun taseeseen sisältyvien käyttöleasingvelkojen nykyarvo on kirjattu taseen käyttöoikeuslaivastoon. USD-määräisten

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

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

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



Tulevaisuuden näkymät

Ohjeistus 26.10.2021:

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

operatiivisen kassavirran pysyvän viimeisellä vuosineljänneksellä positiivisena.

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

Finnair päivittää tulevaisuuden näkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2021 tilinpäätöstiedotteen yhteydessä.

Uusi ohjeistus 17.2.2022:

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

Omikron vaikuttaa huomattavasti mutta lyhytaikaisesti liikevaihtoa heikentäen ja kuluja kasvattaen vuoden 2022 ensimmäisellä neljänneksellä vuoden 2021 viimeiseen neljännekseen verrattuna. Lisäksi jatkuvat matkustusrajoitukset heikentävät kysyntää edelleen erityisesti Aasiassa. Näiden tekijöiden, polttoaineen hinnannousun ja vuoden 2022 kesää kohti liikenteen vaihteittaiseen kasvattamiseen liittyvien kustannusten vuoksi Finnairin

vertailukelpoisen liiketappion arvioidaan olevan vuoden 2022 ensimmäisellä neljänneksellä samaa suuruusluokkaa kuin vuoden 2021 ensimmäisellä neljänneksellä. Finnair toistaa aiemman arvionsa siitä, että yhtiön vertailukelpoinen liikelulos pysyy tappiollisena myös koko vuoden 2022 ensimmäisen puoliskon ajan.

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

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



Vaihtoehtoiset tunnusluvut

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

Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Etuuspohjaisten eläkejärjestelyiden muutokset + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liike tuloksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liike tulos	Liike tulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liike tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liike toiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liike tulos, % liike vaihdosta	Vertailukelpoinen liike tulos / Liike vaihto x 100	Vertailukelpoisen liike tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liike toiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Liike vaihto vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein	Liike vaihto + Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 ja 2019 valuuttakurssein	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liike tuloksen kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin ja RASK kiintein valuuttakurssein laskennassa. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 ja 2019 on laskennassa eliminoitu.
Kulut vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Liike toiminnan muut tuotot + Vertailukelpoiseen liike tulokseen sisältyvät liike toiminnan kulut + Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 ja 2019 valuuttakurssein ja hinnoin	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liike tuloksen kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin ja CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin laskennassa. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 ja 2019 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen liike tulos vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Liike vaihto vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein + Kulut vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Vertailukelpoinen liike tulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan vertailukelpoisesta liike tuloksesta. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 ja 2019 on laskennassa eliminoitu.
RASK vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein	Liike vaihto vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein / Tarjotut henkilö kilometrit (ASK)	Yksikkö tuotto (RASK) kiintein valuuttakurssein pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuuttaneutraalin kuvan yksikkö tuotoista. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 ja 2019 on laskennassa eliminoitu.



Vaihtoehtoiset tunnusluvut	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
CASK vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Kulut vuoden 2018 ja 2019 kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Yksikkökustannus (CASK) kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan yksikkökustannuksista. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 ja 2019 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liiketulos + Poistot ja arvonalentumiset	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liikeluoksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Vertailukelpoinen EBITDA, % liikevaihdosta	Vertailukelpoinen EBITDA / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen EBITDA:n katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liikeluoksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Omavaraisuusaste, %	Oma pääoma yhteensä / Oma pääoma ja velat yhteensä x 100	Omavaraisuusaste antaa tietoa konsernin käyttämästä velkarahoituksesta omaisuutensa rahoittamiseksi.
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihtosopimukset johdannaissopimuksiin perustuissa saamisissa ja veloissa	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen laskennassa.
Kassavarat	Rahat ja pankkisaamiset + Muut rahoitusvarat	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen laskennassa. Kassavarat on sellaisten rahoitusvarojen kokonaismäärä, jotka voidaan käyttää konsernin tarpeisiin lyhyellä aikavälillä, ja siten antaa oikean kuvan konsernin todellisesta rahoitusasemasta.
Korollinen nettovelka	Oikaistut korolliset velat - Kassavarat	Korollinen nettovelka antaa kuvan konsernin ulkoisen velkarahoituksen kokonaismäärästä.
Nettovelkaantumisaste, %	Korollinen nettovelka / Oma pääoma yhteensä x 100	Nettovelkaantumisaste antaa kuvan Konsernin velkaantuneisuudesta.
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	Tunnusluku antaa tietoa konsernin velkaantuneisuudesta vertaamalla konsernin nettovelkoja kertyneeseen tuloon ennen korkoja, veroja, poistoja ja arvonalentumisia.
Bruttoinvestoinnit	Lisäykset käyttöomaisuudessa + Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa + Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot käyttöoikeusomaisuudessa	Bruttoinvestoinnit antaa tietoa Konsernin taseeseen kirjatuista investoinneista ja leasingien muutoksista.
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	(Tulos ennen veroja + Rahoituskulut + Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk) / (Oma pääoma yhteensä + Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo)	Tunnusluku antaa tietoa sijoitetun pääoman tuoton seuraamiseen.



Vaihtoehtoisten tunnuslukujen täsmäytys

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

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

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

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

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

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

Omavaraisuusaste

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



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

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

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

Bruttoinvestoinnit

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

Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk

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

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



Muut tunnusluvut

Liikevaihto ja kannattavuus	
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Osakekohtainen tulos (EPS), laimennettu	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä kun otetaan huomioon kaikkien laimentavien potentiaalisten osakkeiden osakkeiksi muuttamisesta johtuva laimentava vaikutus
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometriltä (RASK)	Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla konsernin liikevaihto tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK).
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometriltä (yield)	Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometriltä (CASK)	Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista.
CASK ilman polttoainetta	(Vertailukelpoinen liiketulos - Liikevaihto - Polttoainekulut) / ASK x 100
Liikenne	
Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä x lennetyt kilometrit
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä x lennetyt kilometrit
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä
Operatiivinen laadukkuus	
Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus

Moderni laatulentoyhtiö	
Nettosuosittelutulos (NPS)	Nettosuosittelutulos perustuu kysymykseen: "Kun ajattelette tätä matkaa kokonaisuutena, miten todennäköisesti suosittelette 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.
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus	Finnairin omissa suorakanavissa tapahtuvan lippumyynnin osuus kauden kokonaislippumyynnistä. Suorakanavia ovat Finnair.com, Finnair-mobiilisovellus, New Distribution Capability (NDC) -ratkaisut ja Finnair Holidays.
Vastuullisuus	
Lentojen CO ₂ päästöt	CO ₂ päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta
Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat	
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Tapaturmataajuus (LTIF)	Työpaikkatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisen 12 kuukauden aikana verrattuna aktiivisiin työsuhteisiin raportointipäivänä ja omasta pyynnöstä edellisen 12 kuukauden aikana lähteneet työntekijät
Osake	
Oma pääoma/osake	Oma pääoma / Ulkona olevien osakkeiden määrä kauden lopussa
Osinko tuloksesta, %	Osakekohtainen osinko / Osakekohtainen tulos (EPS) x 100
Efektiivinen osinkotuotto, %	Osakekohtainen osinko / Osakkeen hinta tilikauden lopussa x 100
Liiketoiminnan rahavirta/osake	Liiketoiminnan nettorahavirta / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Hinta/voitto-suhde (P/E)	Osakkeen hinta tilikauden lopussa / Osakekohtainen tulos (EPS)

A large photograph of a Finnair aircraft on a runway. The aircraft is white with a dark blue 'FINNAIR' livery. The wing and part of the fuselage are visible. The background shows a runway and a cloudy sky.

Tilinpäätös



Tilinpäätös

Miten lukea Finnairin tilinpäätöstä?

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

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

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

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

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

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

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

50 Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

53 1 Liiketulos

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

62 2 Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset

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

68 3 Pääomarakenne ja rahoituskulut

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

79 4 Konsolidointi

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

81 5 Muut liitetiedot

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

83 6 Emoyhtiön tilinpäätös

92 Hallituksen esitys osingonjaosta

93 Tilintarkastuskertomus



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot
1. Liiketulos
2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3. Pääomarakenne ja rahoituskulut
4. Konsolidointi
5. Muut liitetiedot
6. Emoyhtiön tilinpäätös
Hallituksen esitys osingonjaosta
Tilintarkastuskertomus

Konsernin tuloslaskelma

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

Konsernin laaja tuloslaskelma

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

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

★ = Kohokohdat



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Konsernin tase

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

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

Finnair jatkoi pandemian aikaista jälleenrahoitusohjelmaansa

Finnair jatkoi jälleenrahoitusohjelmansa läpiviemistä vuonna 2021 liennyttääkseen COVID-19-pandemian vaikutuksia. Vuoden 2021 aikana toteutetut toimenpiteet sisälsivät muun muassa 400 miljoonan euron suuruisen vakuudettoman joukkovelkakirjalainan liikkeeseenlaskun sekä viisi A350-lentokoneisiin liittyvää rahoitustransaktiota. Tämän seurauksena korollisten velkojen kokonaismäärä kasvoi 2 808,9 miljoonaan euroon (2 178,7) ja rahat ja pankkisaamiset sekä muut rahoitusvarat yhteensä 1 265,7 miljoonaan euroon (823,7). A350-lentokoneisiin liittyvät rahoitusjärjestelyt koostuivat neljästä myynti- ja takaisinvuokraussopimuksesta sekä yhdestä lentokoneen vuokrausjärjestelystä, joiden johdosta taseen käyttöoikeuslaivaston arvo kasvoi 1 025,3 miljoonaan euroon (772,5). Vastaavasti oman laivaston arvo taseessa laski 946,3 miljoonaan euroon (1 440,3). Laskennalliset verosaamiset kasvoivat 191,9 miljoonaan euroon (84,8) johtuen COVID-19-pandemian aiheuttamista tilikauden aikaisista merkittävistä tappioista.

★ = Kohokohdat



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Konsernin rahavirtalaskelma

Milj. euroa	2021	2020
Liiketoiminnan rahavirta		
Tulos ennen veroja	-581,9	-654,4
Poistot ja arvonalentumiset	319,8	343,8
Rahoitustuotot ja -kulut	127,5	189,9
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-19,4	-0,8
Varausten muutos	19,8	3,5
Työsuhde-etuudet	-4,3	-120,8
Muut oikaisut	3,3	0,7
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	18,9	-116,6
Myynti- ja muiden saamisten muutos	-49,9	112,3
Vaihto-omaisuuden muutos	1,9	4,6
Osto- ja muiden velkojen muutos	257,3	-672,0
Käyttöpääoman muutos	209,2	-555,2
Maksetut rahoituskulut, netto	-99,3	-243,4
Maksetut tuloverot		-6,4
Liiketoiminnan nettorahavirta	-25,3	-1 043,1
Investointien rahavirta		
Investoinnit laivastoon	-70,3	-300,7
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-6,0	-24,7
Laivaston, muun käyttöomaisuuden ja osakkeiden myynti	441,7	221,1
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	11,7	16,1
Muiden lyhytaikaisten rahoitusvarojen muutos (maturiteetti yli 3 kk)	-67,5	439,9
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	0,0
Investointien nettorahavirta	309,6	351,6
Rahoituksen rahavirta		
Lainojen nostot	396,7	872,8
Lainojen takaisinmaksut	-154,8	-218,0
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-146,8	-134,9
Osakeanti		511,7
Osakeantikulut		-11,1
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut		-200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot		200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-20,5	-18,5
Omien osakkeiden hankinnat	-1,1	
Rahoituksen nettorahavirta	73,4	1 001,9
Rahavirtojen muutos	357,8	310,5
Rahavarat tilikauden alussa	792,2	481,7
Rahavirtojen muutos	357,8	310,5
Rahavarat kauden lopussa*	1 150,0	792,2

★ = Kohokohdat

* Rahavarat

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

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

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Milj. euroa	Osakepääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2021	75,4	168,1	-41,8	759,5	-262,6	198,0	896,6
Kauden tulos					-464,3		-464,3
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			24,0				24,0
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			34,4				34,4
Kauden laaja tulos			58,4		-464,3		-405,9
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-16,4		-16,4
Omien osakkeiden hankinnat					-1,1		-1,1
Osakeperusteiset maksut				2,4			2,4
Oma pääoma 31.12.2021	75,4	168,1	16,6	762,0	-744,5	198,0	475,7

Milj. euroa	Osakepääoma	Muut sidotun oman pääoman rahastot	Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kertyneet voittovarot	Oman pääoman ehtoinen laina	Oma pääoma yhteensä
Oma pääoma 1.1.2020	75,4	168,1	-6,7	256,1	275,2	198,2	966,4
Kauden tulos					-523,2		-523,2
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos			-23,9				-23,9
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio			-10,5				-10,5
Muuntoerot			-0,7				-0,7
Kauden laaja tulos			-35,1		-523,2		-558,4
Osakeanti				511,7			511,7
Osakeantikulut				-8,8			-8,8
Oman pääoman ehtoisen lainan nostot						200,0	200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan takaisinmaksut						-200,0	-200,0
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut					-14,6	-0,2	-14,8
Osakeperusteiset maksut				0,6			0,6
Oma pääoma 31.12.2020	75,4	168,1	-41,8	759,5	-262,6	198,0	896,6

★ Omavaraisuusaste 11,8 % (24,6 %)

COVID-19-pandemian vaikutus konsernin tilikauden tulokseen oli merkittävä, mikä näkyy myös konsernin oman pääoman vähenemisenä 475,7 miljoonaan euroon (896,6). Finnair suojautuu lentopetrolin hintavaihteluilta termiinisopimuksilla ja optioilla riskienhallintapolitiikkansa mukaisesti, joka on kuvattu liitteessä 3.5 Rahoitusriskien hallinta. Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos oli 24,0 miljoonaa euroa (-23,9), johtuen pääosin lentopetrolin hintojen korkeammasta tasosta vuoden 2021 lopussa. Muutokset käyvän arvon rahaston ja muiden laajan tuloksen erissä on kuvattu yksityiskohtaisemmin liitetiedossa 3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot.

★ = Kohokohdat



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

Tilinpäätöksen laadintaperiaatteet

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

Laadintaperiaate	Liitetieto	Nro	IFRS
Segmenttiraportointi	Segmentti-informaatio	1.1	IFRS 8
Tuloutus, liiketoiminnan muut tuotot ja myyntisaamiset	Liiketoiminnan tuotot	1.2	IFRS 15, IFRS 9, IFRS 7
Varaukset ja ehdolliset velat	Varaukset	1.3.6	IAS 37
Työsuhde-etuudet ja osakeperusteiset maksut	Palkitseminen	1.3.8	IAS 19, IFRS 2
Eläkkeet	Eläkkeet	1.3.8.2	IAS 19
Aineelliset ja aineettomat käyttöomaisuushyödykkeet	Laivasto ja muu käyttöomaisuus	2.1	IAS 16, IAS 36, IAS 38
Vuokrasopimukset	Vuokrasopimukset	2.2	IFRS 16
Omaisuserien arvonalentuminen	Poistot ja arvonalentumiset	2.3	IAS 36
Korkotuotot ja -kulut	Rahoitustuotot ja -kulut	3.1	IFRS 7, IAS 32
Rahoitusvarat ja rahoitusvarojen arvonalentuminen	Rahoitusvarat	3.2	IFRS 9, IFRS 7
Rahavarat	Rahoitusvarat	3.2	IFRS 9, IFRS 7
Rahoitusvelat	Rahoitusvelat	3.3	IFRS 9, IFRS 7
Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta	Johdannaiset	3.8	IFRS 9, IFRS 7
Oma pääoma, osinko ja omat osakkeet	Omaa pääomaa koskevat tiedot	3.9	IAS 32, IAS 33
Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet	Tytäryhtiöt	4.2	IFRS 10
Määräysvallattomien omistajien osuus ja liiketoimet määräysvallattomien omistajien kanssa	Tytäryhtiöt	4.2	IFRS 10
Osakkuus- ja yhteisyritykset	Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä	4.4	IFRS 11, IAS 28
Lähipiiritapahtumat	Lähipiiritapahtumat	4.5	IAS 24
Tuloverot ja laskennalliset verot	Tuloverot	5.1	IAS 12

Konsernin perustiedot

Finnair-konserni harjoittaa maailmanlaajuisesti lentoliikennettä ja sitä tukevia palveluja. Konsernin emoyritys on Finnair Oyj, jonka kotipaikka on Helsinki ja pääkonttorin rekisteröity osoite on Tietotie 9, Vantaa. Emoyritys on listattuna NASDAQ OMX Helsingin pörssissä.
Finnair Oyj:n hallitus hyväksyi konsernitilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.-31.12.2021 julkistettavaksi 16.2.2022. Suomen osakeyhtiölain mukaan osakkeenomistajilla on mahdollisuus hyväksyä tai hylätä tilinpäätös varsinaisessa yhtiökokouksessa, joka pidetään tilinpäätöksen julkistamisen jälkeen.

Laatimisperusta

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätös 2021 on laadittu Euroopan unionissa hyväksyttyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, IFRS) mukaisesti ja sitä laadittaessa on noudatettu 31.12.2021 voimassaolevia IAS- ja IFRS -standardeja sekä SIC- ja IFRIC -tulkintoja. Konsernitilinpäätöksen liitetiedot ovat myös suomalaisen kirjanpito- ja yhteisöläinsäädännön mukaiset. Tilikaudella käyttöön otettuja sekä tulevilla kausilla käyttöön otettavien laadintaperiaatteiden muutoksia on kuvattu alempana osioissa Muutokset laadintaperiaatteissa.
Konsernitilinpäätös esitetään euroissa, joka on konsernin emoyhtiön toimintavaluutta. Ulkomaanrahan määräiset liiketapahtumat kirjataan kussakin konserniyhtiössä tapahtumapäivän valuuttakurssiin. Tilinpäätöshetkellä taseessa olevat ulkomaanrahan määräiset monetaariset varat ja velat arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin. Ulkomaanrahan määraisten tase-erien arvostuksesta ja niihin liittyvien suojausinstrumenttien käyvän arvon muutoksista johtuvat kurssivoitot ja -tappiot kirjataan tuloslaskelmaan.
Vuoden 2021 konsernitilinpäätös on laadittu alkuperäisiin hankintamenoihin perustuen lukuun ottamatta käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavia rahoitusvaroja ja käypään arvoon arvostettuja johdannaissopimuksia. Tilinpäätöstiedot esitetään miljoonina euroina pyöristettynä lähimpään sataantuhanteen euroon. Tämän vuoksi yksittäisten lukujen yhteenlaskettu summa ei välttämättä vastaa esitettyä summalukua.

COVID-19-pandemian vaikutukset konsernitilinpäätökseen

Vuosi 2021 oli Finnairin toinen peräkkäinen raportointikausi, johon COVID-19-pandemia vaikutti voimakkaasti. Vuoden 2020 alussa alkanut pandemia ja sitä seuranneet matkustusrajoitukset vaikuttivat voimakkaasti matkustajakysyntään myös vuonna 2021 ja heijastuivat raskaasti Finnairin liikevaihtoon ja taloudelliseen tulokseen. Huolimatta rokotekattavuuden kasvun ja matkustusrajoitusten osittaisen purun mahdollistamasta matkustajakysynnän asteittaisesta paranemisesta vuoden 2021 toisella vuosipuoliskolla, vuoden 2021 tarjotut henkilökilometrit (ASK) jäivät hieman alle vertailukauden tasosta ja olivat 12 094 milj. km (12 937 milj.km). Tämä vastaa noin neljäsosaa ennen COVID-19-pandemiaa edeltävästä operatiivisesta tasosta (47 188 milj. km vuonna 2019). Finnairin vuoden 2021 liikevaihto oli 838,4 miljoonaa euroa (829,2) ja matkustajamäärä 2,9 miljoonaa (3,5). Liikevaihdon suhteellinen paraneminen matkustajamäärään verrattuna johtui rahtiliiketoiminnan ennätyksellisen korkeasta liikevaihdosta, jota siivitti pandemiasta ja globaaleista toimitusketjujen ongelmista johtuva lentorahtikuljetusten kysynnän kasvu. Rahtiliikevaihto kasvoi 88,3 prosenttia yltäen 334,7 miljoonan euron liikevaihtoon (177,7). Vaikka Finnair pystyi kustannussäästöohjelmansa ansiosta merkittävästi vähentämään muuttuvia kustannuksiaan vuoden 2021 aikana, konsernin liiketulos jäi lähes vertailukauden tasolle ollen -454,4 miljoonaa euroa (-464,5) johtuen vertailukauden sisältämistä merkittävistä kertaluonteisista eristä. Kertaluonteisilla erillä oli 130,8 miljoonan euron positiivinen vaikutus vertailukauden 2020 raportoituun liiketulokseen, kun taas tilikauden 2021 liiketulos sisälsi kertaluonteisia eriä yhteensä 14,4 miljoonaa euroa. Tilikauden 2021 tappio oli -464,3 miljoonaa euroa (-523,2).
COVID-19-pandemiasta johtunut tappiollinen tulos vaikutti myös konsernitaseeseen. Konsernin oma pääoma laski tilikauden aikana 47% ja oli tilikauden lopussa 475,7 miljoonaa euroa (896,6). Konsernitaseeseen kirjattu laskennallinen verosaaminen kasvoi tilikauden aikana 191,9 miljoonaan euroon (84,8). Konsernin pitkäaikaiset velat kasvoivat tilikauden aikana 2 391,6 miljoonaan euroon (2 154,2) johtuen pääosin neljästä A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelystä sekä yhdestä A350-lentokoneen vuokrausjärjestelystä. Lisäksi Finnair laski tilikauden aikana liikkeeseen vakuudettoman, 400 miljoonan euron suuruisen joukkovelkakirjalainan, jota se käyttää aiempien erääntyvien joukkovelkakirjojen takaisinmaksuun ja konsernin yleisiin rahoitustarpeisiin. Konsernin lyhytaikaiset velat kasvoivat 1 179,8 miljoonaan euroon (595,7) johtuen pääosin joulukuussa 2022 maksettavan 300 miljoonan euron suuruisen TyEL-takaisinlainaerän siirtämisestä lyhytaikaisiin velkoihin sekä ennakoon saatujen lentolipputulojen kasvusta.
Liiketoiminnan nettorahavirta parani vuonna 2021 ollen -25,3 miljoonaa euroa (-1 043,1). Paraneminen johtui pääosin vertailuvuoden 2020 aikana maksetuista poikkeuksellisen suurista lentolippuvelkojen palautuksista asiakkaille ja toisaalta myynnin pirstumisesta vuoden 2022 toisen puoliskon aikana. Konsernin rahavarat kasvoivat tilikauden aikana 357,8 miljoonalla eurolla, ollen tilikauden 2021 lopussa 1 150,0 miljoonaa euroa (792,2). Tilikauden aikainen rahavarojen kasvu johtui pääosin tilikauden aikana toteutetuista A350-lentokoneiden rahoitusjärjestelyistä sekä 400 miljoonan euron suuruisen vakuudettoman joukkovelkakirjalainan liikkeeseenlaskusta.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

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

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

Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta

Konsernin tilinpäätös on laadittu perustuen oletukseen konsernin toiminnan jatkuvuudesta. Finnairin hallitus on arvioinut yhtiön kykyä jatkaa toimintaansa perustuen konsernin kykyyn täyttää veloitteensa vähintään 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen julkistamisesta. Hallituksen arvio yhtiön toiminnan jatkuvuudesta perustuu hallituksen hyväksymään strategiaan ja viimeisimpään kolmen vuoden liiketoimintasuunnitelmaan. Johtuen taloudellisessa toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta tilanteesta ja COVID-19-pandemian lopullisen keston ja vaikutusten ennustamisen vaikeudesta, hallitus on tarkastellut vaihtoehtoisia johdon laatimia ennusteskenaarioita, jotka kattavat 36 kuukauden ajanjakson tammikuusta 2022 joulukuuhun 2024 asti. Ennusteskenaariot eroavat toisistaan heijastelemalla erilaisia arvioita liiketoiminnan elpymistahdista. Finnair kykenee täyttämään veloitteensa vähintään 12 kk ajan tilinpäätöksen julkistamisesta kaikissa kolmessa skenaariossa.

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

Johton laatimat ennusteskenaariot perustuvat arvioituun matkustajakysynnän ja kapasiteetin kehitykseen, jotka riippuvat rokotusohjelmien toteutumisesta, matkustusrajoitusten poistamisesta (erityisesti Aasiassa) sekä rokotuspassin maailmanlaajuisesta hyväksynnästä. Kaikissa skenaarioissa arvioidaan, että yksikkötuotto (RASK) pysyy vuoden 2019 tason alapuolella koko liiketoimintasuunnitelman kattaman kauden ajan matalampien matkustajamäärien ja pienemmän liikematkustusosuuden vuoksi. Samanaikaisesti ennusteskenaarioissa mukana oleva kustannussäästöohjelma johtaa alhaisempiin yksikkökustannuksiin. Lentotoiminnan muuttuvat kulut vaihtelevat arvioidun kapasiteetin mukaan, kun taas lentokoneiden huoltoinvestointien odotetaan pysyvän melko vakiona kaikkien skenaarioiden välillä.

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

suuruisen vakuudettoman joukkovelkakirjalainan kattaakseen olemassa olevien erääntyvien joukkovelkakirjojen takaisinmaksun sekä käyttääkseen loppuosan konsernin yleisiin rahoitustarpeisiin.

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

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

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

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

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

Tuloslaskelman ja taseen esittäminen

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

vaikuttavat erät ja muutokset tuloslaskelman ja kassavirran esittämistavassa’. Esitystavan muutoksella ei ollut vaikutusta konsernin raportoituun liike tulokseen tai kauden tulokseen kuluvalle eikä sitä edeltävällä tilikaudella.

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

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

Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät

Tilinpäätöksen laatiminen IFRS-standardien mukaisesti edellyttää konsernin johdolta tiettyjä arvioita ja oletuksia sekä harkinnan käyttöä laadintaperiaatteiden soveltamisessa, jotka vaikuttavat taseen varoihin ja velkoihin sekä tuottojen ja kulujen määriin raportointikaudella. IFRS-standardien soveltamisen yhteydessä joudutaan tekemään tulevaisuutta koskevia arvioita ja oletuksia, joiden lopputulemat voivat poiketa tehdyistä arvioista ja oletuksista. Lisäksi tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden soveltamisessa tarvitaan johdon harkintaa erityisesti silloin, kun IFRS-standardit sallivat vaihtoehtoisia kirjaamis-, arvostamis- ja esittämistapoja. Arvot ja oletamat pohjautuvat aikaisemman kokemuksen ja johdon parhaaseen näkemykseen tulevaisuuden tapahtumista ja muista oletamuksista, joiden uskotaan olevan olosuhteet huomioon ottaen perusteltuja. Arvioita ja oletamia arvioidaan jatkuvasti ja mahdolliset muutokset kirjataan sillä tilikaudella, jonka aikana arvioita tai oletamuksia muutetaan.

COVID-19-pandemia on lisännyt merkittävästi talouden lähi- ja pitkän aikavälin kehitykseen sekä Finnairin tulevaisuuden toimintaympäristöön liittyvää epävarmuutta. Huolimatta eri valtioiden mittavista toiminna viruksen torjumiseksi ja rokotuskattavuuden lisääntymisestä, on vaikea ennustaa, kuinka kauan maailmanlaajuisen pandemian hallintaan saaminen kestää. Lisäksi polttoaineen hintaan liittyy keskimääräistä suurempi epävarmuus, jota lisää Itä-Euroopan geopolitiittisen tilanteen eskaloitumisen mahdollisuus. Geopolitiittinen tilanne voisi eskaloituessaan ja pitkittyessään vaikuttaa Finnairin Aasiaan suuntautuvien lentojen yllentolupiin, reitityksiin ja kustannuksiin. Pandemian lopullisen keston, polttoaineiden hintakehityksen ja geopolitiittisen tilanteen ennakoimattomuuden vuoksi, niiden vaikutus Finnairin tulevaan kannattavuuteen, taloudelliseen asemaan ja kassavirtoihin voi poiketa nykyisistä johdon arvioista ja oletamuksista.

Finnairin johto on pyrkinyt tilinpäätöspäivän parhaimpaan tietämykseensä perustuen ottamaan COVID-19-pandemian aiheuttaman lisääntyneen epävarmuuden huomioon arvioissaan ja oletamuksissaan, ja valmistellut kolme eri ennusteskennariota, jotka eroavat toisistaan pääosin liiketoiminnan arvioidun elpymistahdin suhteen. Nämä ennusteskennariot on esitelty edellä liitetietojen kohdassa Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta. Pyrkinessään ottamaan lisääntyneen epävarmuuden huomioon myös tilikauden lopun arvonalentumistestauksessaan, Finnair soveltaa kassavirtaennusteessaan odotusarvomenetelmää, joka huomioi eri skennarioihin pohjautuvat kassavirrat sekä niiden todennäköisyydet sen sijaan, että testaus perustuisi vain yhteen, todennäköisimpään kassavirtaennusteeseen.

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

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

Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät	Liitetiedon numero	Liitetiedon nimi
Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä	1.2	Liiketoiminnan tuotot
Lentokaluston huoltovaraukset	1.3.6	Varaukset
Eläkevelvoitteet	1.3.8.2	Eläkkeet
Vuokrasopimukset	2.2	Vuokrasopimukset
Laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumistestaus	2.3	Poistot ja arvonalentumiset
Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta	3.8	Johdannaiset
Laskennalliset verot	5.1	Tuloverot

Muutokset laadintaperiaatteissa

Uudet ja päivitetty IFRS-standardit sekä IFRIC-tulkinnat

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

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

I = Kriittiset tilinpäätösarvot



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

• **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Liiketulos

I Liiketulos –liitetietoon on koottu liikevaihtoon ja liikelokseen liittyviä liitetietoja sekä tuloksen että taseen näkökulmasta. **I**

1.1 Segmentti-informaatio

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

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

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

Huolimatta rokotekattavuuden kasvun ja matkustusrajoitusten osittaisen purun mahdollistamasta matkustajakysynnän asteittaisesta paranemisesta vuoden 2021 toisella vuosipuoliskolla, matkustajamäärä jäi hieman alle edellisen vuoden tason. COVID-19-pandemiasta johtuneiden erinäisten matkustusrajoitusten voimakas negatiivinen vaikutus matkustajakysyntään heijastui Finnairin liikevaihtoon ja taloudelliseen tulokseen myös vuonna 2021. Finnair kuljetti tilikauden aikana 2,9 miljoonaa matkustajaa (3,5), mikä oli 18,2 prosenttia vähemmän vuoteen 2020 verrattuna. Matkustajamäärien laskua kompensoi rahtiliiketoiminnan ennätysellisen korkea liikevaihto, jota siivitti COVID-19 pandemiasta ja globaaleista logistiikkaongelmista johtuva lentorahtikuljetusten kysynnän kasvu. Finnair pystyi kustannussäästöohjelmansa ansiosta merkittävästi vähentämään muuttuvia kustannuksiaan vuoden 2021 aikana. Vaikutukset liikevaihtoon ja liiketoiminnan kuluihin sekä niihin liittyviin saamisiin ja velkoihin esitetään tarkemmin seuraavissa liitetiedoissa 1.2 ja 1.3.

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

1.2 Liiketoiminnan tuotot

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

A **Tuloutus**
Liikevaihtona esitetään myytyjen tuotteiden tai palveluiden saadun tai saatavan vastikkeen perusteella määritetty käypä arvo, josta on vähennetty annetut alennukset ja välilliset verot.
Matkustajatulo koostuvat lentolippujen mynnistä, ja ne tuloutetaan sillä hetkellä, kun lento liikenneohjelman mukaisesti lennetään. Käyttämättä jääneiden lentolippujen tuloutus perustuu odotusarvoon tuotoista, joita vastaan sen ei tarvitse luovuttaa suoritetta, samassa suhteessa kuin asiakkaat käyttävät lentolippuja.
Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmässä myyntihinta allokoidaan lentolipulle ja pisteille. Finnairin kanta-asiakkaat voivat kerryttää Finnairilta tai yhteistyökumppaneilta ostetuista lennoista ja palveluista Finnair Plus -pisteitä, joilla

asiakas voi ostaa niiden palveluja tai tuotteita. Asiakkaan kerryttämät pisteet arvostetaan käypään arvoon, ja kirjataan liikevaihdon vähennykseksi ja velaksi pisteitä kerryttävän tapahtuman (esimerkiksi lento on lennetty) tuloutushetkellä. Käyvän arvon määrittämisessä otetaan huomioon pisteillä hankittavien palveluiden ja tuotteiden käypä arvo sekä pisteillä tehtyjen hankintojen kohdistuminen eri palvelu- ja tuoteryhmille. Lisäksi käyvän arvon määrittämisessä huomioidaan pisteiden vanhentuminen. Velkaa puretaan, kun pisteitä käytetään tai ne vanhentuvat.
Viivästyksistä tai peruutuksista johtuvat korvaukset ovat muuttuvaa kauppahintaa ja ne käsitellään liikevaihdon oikaisu-eränä.
Lisämyyntituotot koostuvat lentolippuun liitännäisten palveluiden, kuten lisämatkatavaramaksuista ja istumapaikkojen ennakkovarauksista kertyvistä tuotoista sekä erilaisista palvelumaksuista ja lennolla tapahtuvasta tuotemyynnistä. Palvelu tuloutetaan, kun lento liikenneohjelman mukaisesti lennetään, koska niiden ei katsota muodostavan erillistä tuloutusstandardin alaista suoritevelvoitetta. Tuotemyynti tuloutetaan, kun tuote on siirtynyt asiakkaalle.
Rahtituotot tuloutetaan silloin, kun rahti on sopimuksen mukaisesti kuljetettu perille ja luovutettu asiakkaalle.
Matkapalveluiden myynti koostuu erillisiksi suoritevelvoitteiksi katsottavasta lennosta ja hotellista, jotka tuloutetaan palveluita luovutettaessa.
Julkiset avustukset COVID-19-pandemian vuoksi vähentyivät hieman edellisestä vuodesta, eivätkä ne kokonaisuutena olleet merkittäviä. Avustukset kirjataan liiketoiminnan muihin tuottoihin. **A**

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

I **Finnair Plus -kanta-asiakasjärjestelmä**
Finnair Plus -velan arvostus ja tuloutus edellyttävät johdon arviota erityisesti liittyen pisteiden käypään arvoon ja tuloutuksen ajoitukseen liittyen pisteiden odotettavissa olevaan vanhenemiseen. Pisteiden käypä arvo määritellään jakamalla piste ensin mahdollisille käyttökohteille historiallisen asiakaskäyttäytymisen mukaisesti, minkä jälkeen kullekin käyttökohteelle määritetään käypä arvo. Finnair Plus -velka muodostuu asiakkaiden ansaitsemasta pisteiden kokonaismäärästä vähennettynä pisteiden arvioidulla vanhenemisolettamalla. Nämä pisteet arvostetaan käypään arvoon yllä kuvatun mukaisesti, ja tulos kirjataan taseeseen velaksi.
Asiakaskäyttäytymisen arvioiminen liittyen pisteiden vanhenemiseen oli edelleen tilikauden 2021 aikana jossain määrin vaikeampaa COVID-19-pandemian seurauksena, joka on johtanut matkustajalentojen pienempään määrään ja Finnair Plus -jäsenten aktiivisuuden vähentymiseen. Tästä johtuen Finnairilla on käytettävissään vähemmän viimeaikaista tietoa, jota voidaan käyttää arvioiden perusteena ja siten lisää epävarmuuden tasoa oletetusta asiakaskäyttäytymisestä ja pisteiden vanhenemisesta tulevaisuudessa. **I**

1.2.1 Liikevaihto tuotteittain ja liikennealueittain

2021

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

Liikevaihdon jako liikennealueittain on tehty Finnairin lentokohteiden perusteella.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

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

2020

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

1.2.2 Liikevaihto valuutoissa

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

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.2.3 Myyntiin liittyvät saamiset

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

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

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

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

Konserni on kirjannut tilikauden aikana luottotappioita yhteensä 1,5 miljoonaa euroa (0,0). COVID-19-pandemian aiheuttamasta epävarmuudesta huolimatta myyntisaamisiin ei sisälly merkittäviä luottoriskikeskittymiä asiakaskannan hajautumisen vuoksi. Tilinpäätöspäivänä luottoriskille alttiina oleva enimmäismäärä vastaa myyntisaamisten kokonaismäärää. Konserni ei ole vastaanottanut myyntisaamisiin kohdistuvia vakuuksia.

Myyntisaamiset valuutoittain

Milj. euroa	2021	2020
EUR	19,3	15,3
THB	11,4	1,9
KRW	5,2	3,4
JPY	5,0	5,7
NOK	4,4	2,1
USD	4,3	1,6
CNY	4,1	3,7
HKD	3,7	2,2
SEK	2,8	0,9
Muut valuutat	7,9	0,7
Yhteensä	68,2	37,4

1.2.4 Myyntin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot

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

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

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

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

1.3 Liiketoiminnan kulut

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

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

Finnair jatkoi merkittäviä kustannusopeutustoimia COVID-19-pandemian Finnairin toiminnalle aiheuttamien vaikutusten vuoksi, kuten henkilöstön laajat lomautukset ja työehtosopimusmuutoksia liittyen ammatillisten työkyvyttömyyseläkkeiden supistamiseen. Näitä kuvataan tarkemmin liitetiedossa 1.3.8. Poistojen ja arvonalentumisten muutoksia kuvataan liitetiedossa 2.3.

1.3.1 Toiminnalliset kulut valuutoissa

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

Valuuttoihin liittyvää suojauspolitiikkaa on kuvattu liitetiedossa 3.5 Rahoitusriskien hallinta.

1.3.2 Matkustaja- ja maapalvelut

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

Matkustaja- ja maapalvelujen kulut laskivat matkustajaliikenteen alempien volyymien vuoksi.

1.3.3 Kiinteistö-, IT- ja muut kulut

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

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

I = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet

Tilintarkastuspalkkiot

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

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

1.3.4 Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat

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

1.3.5 Muut velat

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

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

1.3.6 Varaukset

A Varaukset ja ehdolliset velat

Varaus kirjataan, kun konsernilla on aikaisemman tapahtuman vuoksi oikeudellinen tai tosiasiallinen velvoite, maksuvelvoitteen toteutuminen on todennäköistä ja velvoitteen suuruus on arvioitavissa luotettavasti. Varauksena kirjattava määrä vastaa johdon parasta arviota menoista, joita velvoitteen täyttäminen edellyttää raportointikauden päättymispäivänä. Yleensä konsernilla on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja niiden moottorit vuokrasopimuksessa sovitun huoltotason mukaisessa kunnossa. Mikäli lentokoneen tai moottorin kunto palautushetkellä poikkeaa sopimuksessa sovitusta palautuskunnosta, Finnairin tulee joko huolttaa kone, jotta se vastaa sovittua kuntoa, tai korvata kunnan ja palautusvelvoitteen erotus vuokranantajalle rahassa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi konserni on kirjannut rungon raskashuoltoon, moottoreiden performanssihuoltoihin, moottoreiden käyntiaikarajoitteisiin osiin, laskutelineisiin,



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

varavirtalähteisiin ja muihin olennaisiin huoltokokonaisuuksiin liittyviä varauksia. Varaus määräytyy edellä mainituille huoltokomponenteille sopimuksessa määritellyn palautusveloitteen ja huoltokomponenttien tämänhetkisen kunnan erotuksena. Varausta kerrytetään lennettyjen lentotuntien suhteessa joko palautushetkeen tai seuraavaan huoltotapahtumaan ja vaikutus kirjataan lentokaluston huoltokuluihin. Varaus purkautuu, kun huolto tehdään tai kone palautetaan. Lentotunnille määritetty hinta riippuu arvioidusta huoltokustannustason kehityksestä. Arvioidut tulevat kassavirat diskontataan nykyarvoonsa. Huoltojen markkinahinnat määräytyvät pääsääntöisesti Yhdysvaltain dollareissa, minkä vuoksi varauksen määrä vaihtelee dollarin kurssimuutosten tähden. Realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset kirjataan tuloslaskelman erään lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset.

Lentokoneen käytöstä tai vuokra-ajasta riippumattomia huoltotapahtumia, kuten koneen lopullinen tarkastus ja maalaus, pidetään väistämättöminä ylläpitokuluina, jotka toteutuvat, kun lentokone palautetaan vuokranantajalle. Sopimuksessa määritettyjen huoltoveloitteiden täyttämiseksi Finnair kirjaa taseeseen vuokrasopimuksen alkamispäivänä huoltovarauksen, joka lasketaan osaksi käyttöoikeushyödykkeen hankintamenoa. Vastaavasti, lentokoneen käytöstä riippuvia kustannuksia ei lasketa osaksi käyttöoikeushyödykkeen arvoa, vaan ne kirjataan yllä esitettyjen periaatteiden mukaisesti.

Uudelleenjärjestelyvaraus kirjataan, kun konserni on laatinut yksityiskohtaisen uudelleenjärjestelysuunnitelman ja aloittanut suunnitelman toimeenpanon tai tiedottanut asiasta.^A

Lentokaluston huoltovaraukset

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

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

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

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

1.3.7 Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

Finnair käyttää vaihtoehtoisia tunnuslukuja sisäisessä raportoinnissaan konsernin ylimmälle operatiiviselle päätöksentekijälle eli Finnairin johtoryhmälle. Luvut ovat Euroopan arvopaperimarkkinaviranomaisen

julkaisemassa ohjeistuksessa tarkoitettuja tunnuslukuja, joita Finnair käyttää kuvaamaan liiketoiminnan ja rahoitusaseman kehittymistä eri kausien välillä. Vaihtoehtoiset tunnusluvut eivät korvaa IFRS:n mukaisia tunnuslukuja vaan niitä tulee tarkastella yhdessä IFRS-tilinpäätökseen perustuvien tunnuslukujen kanssa.

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

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

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

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

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

1.3.8 Palkitseminen

1.3.8.1 Henkilöstökulut ja osakeperusteiset maksut

A

Osakeperusteiset maksut

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

Ansaitut, tavoitteiden täyttymistä ja voimassaolevaa työsuhdetta edellyttävät osakeperusteiset palkkiot, jotka sitouttavat työntekijän useammaksi vuodeksi konserniin, jaksetaan koko oikeuden syntymisjaksolle. Palkkiot kirjataan kokonaisuudessaan omana pääomana maksettavaksi osakeperusteiseksi liiketoimeksi, kun osakkeina tilittävästä määrästä on vähennetty verot. Palkkiot perustuvat Finnairin osakkeen markkinahintaan niiden myöntämispäivänä ja kirjataan henkilöstökuluksi vaadituille palvelusvuosille ja vastaavasti omaan pääomaan. Veroviranomaiselle työntekijän puolesta tilittävä vero perustuu Finnairin osakkeen luovutushetken markkinahintaan ja se kirjataan oman pääoman vähennyksenä. Jos palkkio sisältää osuuden, joka maksetaan rahana, se kirjataan rahana maksettavana järjestelynä. Rahana maksettavan palkkion arvostus perustuu Finnairin osakkeen markkinahintaan tilinpäätöshetkellä, ja siitä aiheutuva kulu kirjataan henkilöstökulukuksi vaadituille palvelusvuosille ja velaksi maksuhetken saakka.

Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet

Irtisanomisetuuksia maksetaan, kun konserni lopettaa henkilön työsuhteen ennen normaalia eläkkeelle jäämisaikaa tai kun henkilö suostuu irtisanoutumaan vapaaehtoisesti näitä etuuksia vastaan. Irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet kirjataan, kun konserni on todistettavasti sitoutunut lopettamaan nykyisten työntekijöiden työsuhteen yksityiskohtaisen, asianmukaisen suunnitelman mukaisesti ilman peräytymismahdollisuutta. Jos kyseessä on vapaaehtoisen irtisanoutumisen edistämiseksi tehty tarjous, irtisanomisetuus määritetään perustuen niiden henkilöiden lukumäärään, joiden odotetaan hyväksyvän tarjouksen.

Ks. eläkkeisiin liittyvät laadintaperiaatteet liitetiedosta 1.3.8.2 Eläkkeet. A

Henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyvät kulut

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

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

Vuonna 2020 henkilöstölle perustettiin uusi pitkän aikavälin Rebuild-kannustinohjelma, jonka perusteella työntekijä voi ansaita yhden kuukauden palkkaa vastaavan summan, mikäli Finnairin hallituksen asettamat tavoitteet kaudelle 7/2020-6/2023 toteutuvat tavoitteiden mukaisesti. Tavoitteiden ylittävästä suorituksesta palkkio voi olla korkeintaan kahden kuukauden peruspalkkaa vastaava määrä. Mahdollinen palkkio maksetaan 2023 kolmannen kvartaalin aikana. Ohjelmaan ovat oikeutettuja ne henkilöstöryhmät, jotka ovat sopineet henkilöstökulujen säästöihin liittyvistä toimenpiteistä. Henkilöstölle perustetusta Rebuild-kannustimesta

A = Laadintaperiaatteet

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

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

Henkilöstörahastosiirto

Finnairilla on käytössä henkilöstön omistama ja hallitsema henkilöstörahasto, johon ohjataan osa Finnairin voitosta. Rahastoon ohjattava voittopalkkioerä määräytyy hallituksen asettamien tavoitteiden pohjalta. Finnairin osakepalkkiojärjestelmään (LTI) osallistuvat työntekijät eivät kuulu henkilöstörahastoon. Henkilöstörahasto on sitoutunut sijoittamaan osan voittopalkkiosta Finnair Oyj:n osakkeisiin. Tilikausilta 2021 ja 2020 ei ole kirjattu voittopalkkiota, koska tavoitteet eivät täyttyneet.

Työsuhde-etuuksiin liittyvät velat

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

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

Johdon palkat ja palkkiot

Toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkat ja palkkiot

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

* Lakisääteinen eläke sisältää Suomen lakisääteisen eläkejärjestelmän Tyeliin liittyvät työnantajamaksut.

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

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

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

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

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

Hallituspalkkiot

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

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

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

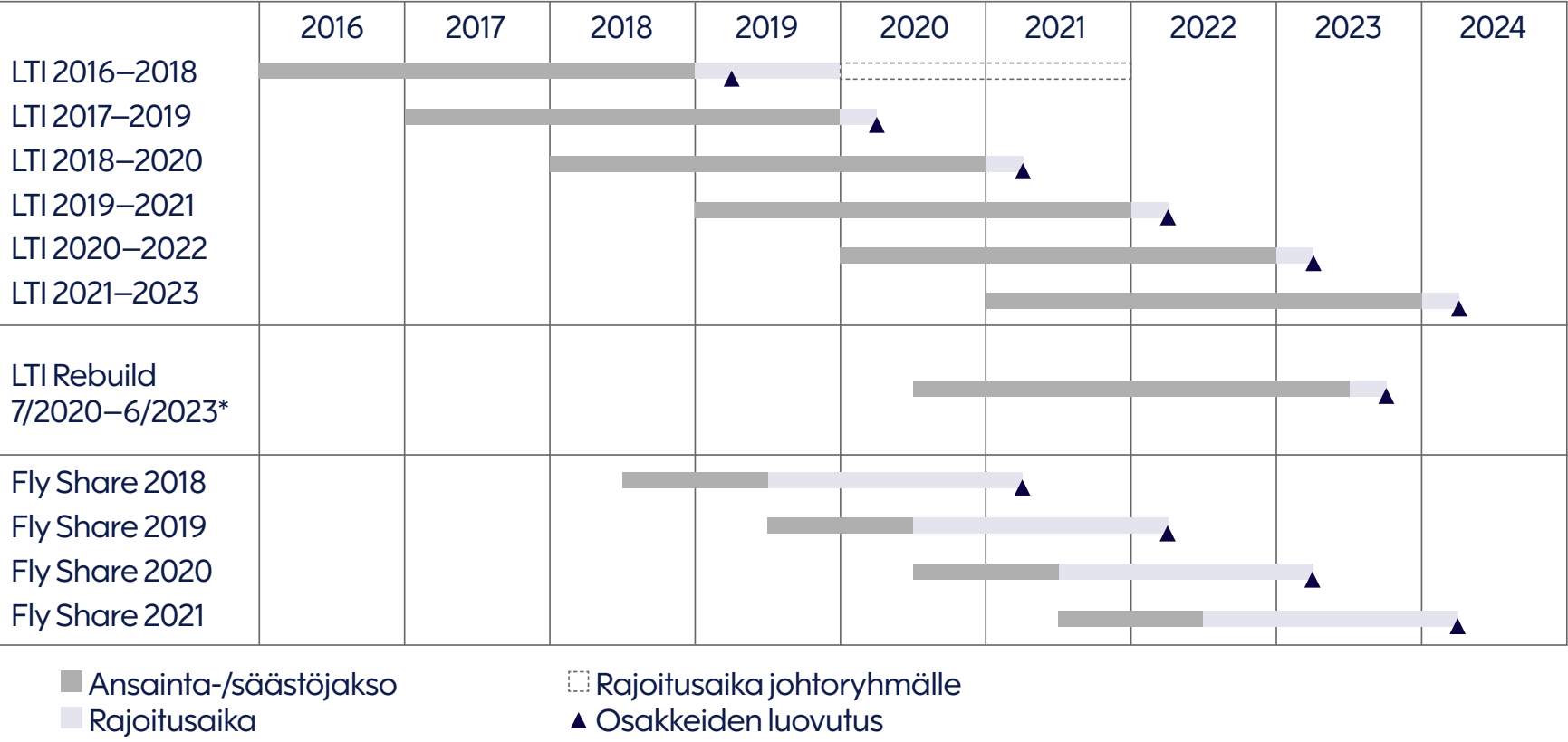
Osakeperusteiset maksut

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

Finnair Oyj:n osakepalkkiojärjestelmät

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

Finnairin osakeperusteiset kannustinohjelmat



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

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

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

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

Kokonaisuutena ohjelmista kirjattiin tilikaudelle 2021 kuluja yhteensä 1,7 miljoonaa euroa (0,6). Arvio määrästä, joka odotetaan siirrettävän veroviranomaisille työntekijän verovelvoitteen täyttämiseksi, on 5,3 miljoonaa euroa (6,0). Osakepalkkioista aiheutuva kulu kirjataan henkilöstöön ja muuhun miehistöön liittyviin kuluihin ja sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon, paitsi rahana maksettava osuus Rebuild-ohjelmasta työsuhte-etuuksiin liittyviin velkoihin.

Rebuild-osakepalkkiojärjestelmä 7/2020–6/2023

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

● **1. Liiketulos**

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

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

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

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

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

Koko kolmen vuoden jaksolle suoritusmittarina on operatiivinen kassavirta, joka toimii koko ohjelman kertoimena (0-2), mikä tarkoittaa, että määritetty kynnystaso on saavutettava, jotta ohjelman kautta voidaan ylipäättänsä maksaa palkkiota.

Vuodesta 2017 alkaen käynnistetyt osakepalkkiojärjestelmät

Vuonna 2017 käynnistettiin rakenteeltaan uusi osakepalkkiojärjestelmä, joista on käynnissä kolme ohjelmaa (2019–2021, 2020–2022 ja 2021–2023). Uudistetun rakenteen mukaan vuosittain alkavat, rullaavat ohjelmat pitävät sisällään kolmen vuoden ansaintajakson kuten aikaisemminkin. Mahdollinen kannustinpalkkio toimitetaan osakkeina osallistujille yhdessä erässä ansaintajaksoa seuraavana vuonna, ja osakkeet ovat osallistujien vapaasti käytettävissä toimituksen jälkeen. Vuoden 2020 aikana toteutetun osakeannin myötä EU-komission asettamien rajoitteiden mukaisesti Finnairin hallitus päätti perua vuosien 2018–2020, 2019–2021 ja 2020–2022 pitkän aikavälin kannustinohjelmat toimitusjohtajan ja johtoryhmän osalta. Ohjelmista aiheutuvat kulut jaksotetaan oikeuden syntymisjaksolle, joka on kolme vuotta. Myöntämispäivä on ansaintajakson alussa, koska palkkioiden määrä mitataan ansaintajakson aikana osakkeina.

Ohjelmien palkkiomahdollisuudet määritetään osakemääräisenä suhteessa osallistujien vuosittaiseen peruspalkkaan kunkin ohjelman alussa, jolloin suoritustason aikaiset muutokset osakekurssissa vaikuttavat palkkiomahdollisuuden euromääräiseen arvoon. Mikäli ohjelman suoritustavoitteet täyttyvät tavoitetason mukaisesti, ohjelmassa mukana olevan toimitusjohtajan tai johtoryhmän jäsenen osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 20 % hänen vuosittaisesta peruspalkastaan. Vastaavasti, mikäli ohjelman suoritustavoitteet toteutuvat täysimääräisesti, osakkeina maksettava kannustinpalkkio on 60 % vuosittaisesta peruspalkasta. Muiden avainhenkilöiden kannustinpalkkioiden enimmäistaso vastaa 20–50 % henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Vuoden 2020 aikana toteutetun merkintäoikeusannin yhteydessä vuosia 2018–2020, 2019–2021 ja 2020–2022 koskevien ohjelmien osakeallokaatiomääriä korjattiin 5,5-kertaisiksi, jotta ohjelmien palkkiomahdollisuuksien arvo säilyisi näissä meneillään olevissa ohjelmissa.

Yksittäiselle osallistujalle maksettavat kokonaiskannustinpalkkiot (sisältäen sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannustinpalkkiot) eivät minään vuonna voi ylittää 120 % henkilön vuosittaisesta peruspalkasta. Kannustinpalkkiona maksettavien osakkeiden määrä on ilmaistu ennen veroja. Maksettavista osakkeista vähennetään määrä, jonka arvo maksuhetkellä vastaa kannustinpalkkiosta maksettavaa ansiotuloveroa ja varainsiirtoveroa.

Ohjelmille määritetyt suoritusmittarit ovat:

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

Vuonna 2016 käynnistetty osakepalkkiojärjestelmä

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

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

	2015– 2017	2016– 2018	2018– 2020	2019– 2021	2020– 2022	Rebuild 2020– 2023	2021– 2023	Yhteensä
Myöntämispäivä	17.12. 2014	10.2. 2016	15.2. 2018	14.2. 2019	7.2. 2020	9.10. 2020	26.1. 2021	
Myöntämispäivän käypä arvo, euroa*	1,3196	1,1970	1,4272	1,1914	1,0478	0,3948	0,6250	
Järjestelmän piiriin kuuluvien henkilöiden lukumäärä tilikauden lopussa	0	1	0	26	42	8	63	
Tilikauden kulut, osakeperusteiset maksut yhteensä (miljoonaa euroa)	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	1,2	0,4	1,7
josta osakkeina toteutettavat (veroilla vähennettynä)	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,8	0,4	1,3
josta rahana toteutettavat						0,4		0,4
Osakeperusteisista maksuista aiheutuva velka yhteensä						0,6		0,6
Myönnettyt osakkeet, miljoonaa osaketta**	0,2	0,3	0,1***	0,8***	1,3***	17,3	7,1	27,0

* Myöntämispäivän käypä arvo 7.2.2020 myönnettyyn ohjelmaan asti on oikaistu tilikaudella 2020 toteutettuun merkintäoikeusantiin sisältyneellä ilmaiselementillä.

** 2015–2017 ja 2016–2018 ohjelmien ansaintajakson päätteeksi ansaitut eurot muunnettiin osakkeiksi ja luovutettiin. Muissa ohjelmissa ansaintakaudella ansaitaan osakkeita, jolloin osakkeiden myöntäminen tapahtuu ohjelman alussa.

*** Tilikaudella 2020 toteutetun merkintäoikeusannin yhteydessä vuosia 2018–2020, 2019–2021 ja 2020–2022 koskevien ohjelmien osakeallokaatiomääriä korjattiin 5,5-kertaisiksi, jotta ohjelmien palkkiomahdollisuuksien arvo säilyisi näissä meneillään olevissa ohjelmissa. Nämä ohjelmat peruttiin toimitusjohtajan ja johtoryhmän osalta.

Henkilöstön FlyShare -osakesäästöohjelma vuodesta 2013

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

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

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

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

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

1.3.8.2 Eläkkeet

A Etuus- ja maksupohjaiset järjestelyt

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

I Eläkevelvoitteet

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

Kuvaus konsernin eläkejärjestelyistä

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

Konsernin kotimaisten yhtiöiden muu lisäeläketurva on järjestetty pääsääntöisesti Finnairin Eläkesäätiössä, jossa eläkejärjestelyt ovat etuuspohjaisia. Lisäeläketurva kattaa vanhuusajan lisäeläketurvaa ja työkyvyttömyyseläketurvaa työeläkelain mukaisen eläketurvan ylittävältä osalta. Lisäeläketurvan mukainen perhe-eläketurva koskee rajatusti viimeistään 1.1.2005 vanhuuseläkkeelle siirtyneitä eläkkeensaajia sekä aiemmin Finnair Oyj:n perhe-eläkesäännön mukaisia etuudensaajia, jotka siirtyivät eläkesäätiön vastuulle 31.12.2015. Eläkesäätiön vanhuus- ja työkyvyttömyyseläketurvan mukainen toimintapiiri on ollut muiden

A = Laadintaperiaatteet
I = Kriittiset tilinpäätösarviot

työntekijöiden osalta suljettuna 1.2.1992 lukien ja 1.1.2010 lukien liikennelentäjiltä, jonka jälkeen toimintapiiriin liitetyt liikennelentäjät ovat kuuluneet vain ammatillisen työkyvyttömyyseläketurvan piiriin, mikäli he eivät olleet siirtyneet työnantajan tarjoamaan korvaavaan työhön. Kokonaisuudessaan eläkesäätiön toimintapiiri on suljettu 31.5.2021.

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

Kuvaus olennaisimmista riskeistä

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

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

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

Etuuspohjaiset eläkejärjestelyt

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Taseessa esitetyt erät

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

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

Eläkevelvoitteiden muutokset

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

Järjestelyyn kuuluvien varojen muutokset

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

Järjestelyyn kuuluvien varojen jakautuminen omaisuusryhmittäin

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

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

Etuspohjaiset järjestelyt: tärkeimmät vakuutusmatemaattiset oletukset

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

Herkkyysanalyysi

Herkkyysanalyysi kuvaa, kuinka paljon muutos vakuutusmatemaattisissa oletuksissa vaikuttaisi nettovelkaan. Herkkyysanalyysi kuvaa tietyn olettaman muutoksen vaikutusta silloin, kun muissa olettamissa ei tapahdu muutosta. Vaikutukset on laskettu käyttäen samoja laskentametodeita kuin taseen eläkevastuun laskennassa on käytetty.

Herkkyysanalyysi tärkeimpien vakuutusmatemaattisten oletusten muutosten vaikutuksista

Vakuutusmatemaattinen oletus	Muutos olettamassa	Vaikutuksen määrä olettaman kasvaessa, milj. euroa	%	Vaikutuksen määrä olettaman pienentyessä, milj. euroa	%
Diskonttokorko %	0,25 %	-8,8	-2,5 %	9,2	2,6 %
Vuotuinen palkankorotusolettama %	0,25 %	2,3	0,7 %	-2,3	-0,6 %
Elinikäolettaman muutos	1 vuotta	8,8	2,5 %		

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

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

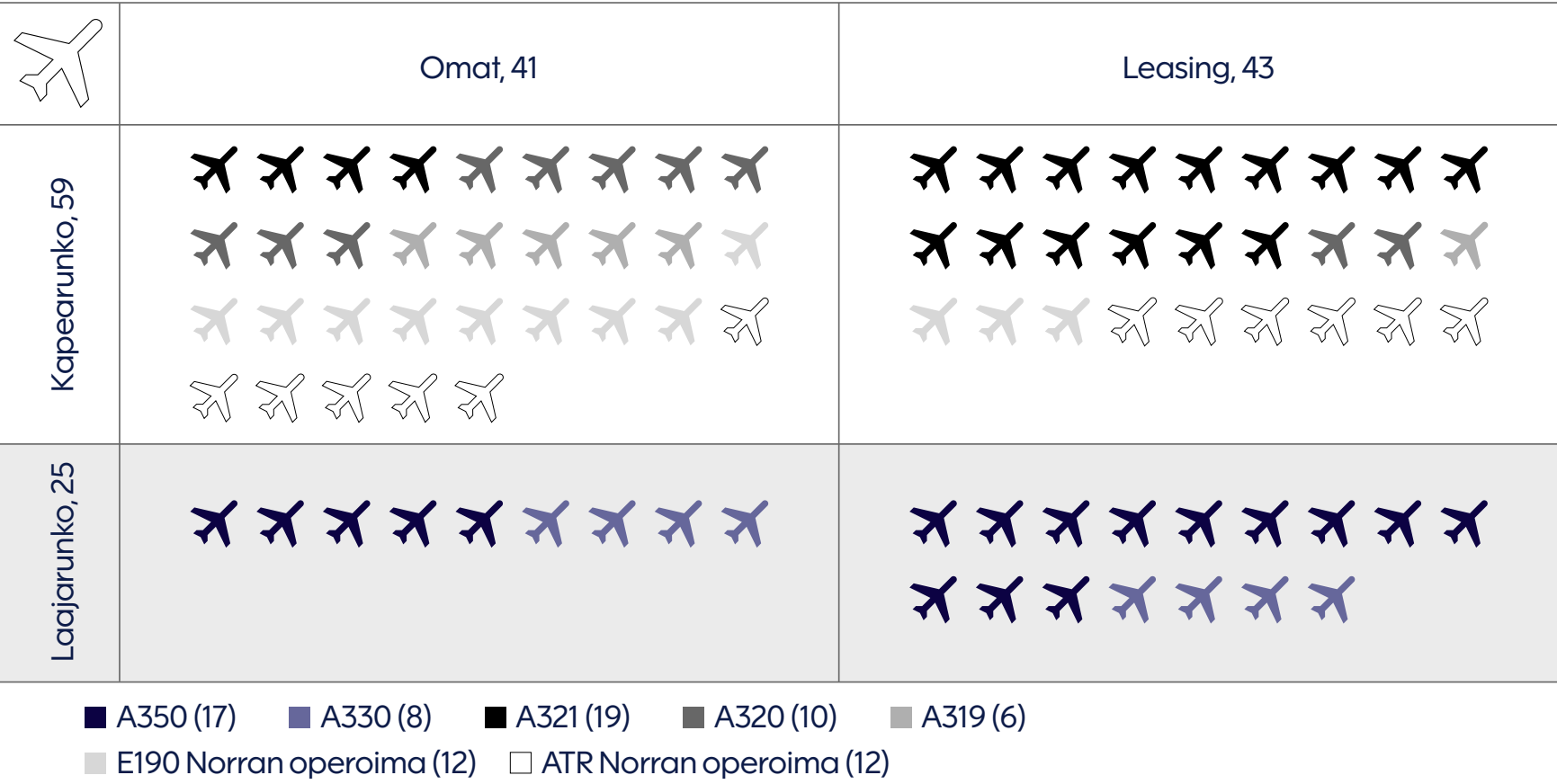
Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

2 Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset

I Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset–ryhmään on koottu erityisesti lentokalustoon liittyvät liitetiedot. Konsernin operoimaan lentokalustoon liittyvät liitetiedot koskien omistettuja sekä erilaisin vuokrajärjestelyin vuokrattuja koneita on yhdistetty samaan ryhmään, jotta kokonaiskuva lentokalustosta olisi paremmin hahmotettavissa. **I**
Finnairin omistama ja vuokraama käyttöomaisuus koostuu pääosin Finnairin ja Norran operoimista lentokoneista, joista omistettuja lentokoneita oli tilikauden 2021 lopussa 41 (45) ja vuokrattuja 43 (38). Tilikauden 2021 lopussa neljä kapearunkokonetta on kirjattu myytävänä oleviin omaisuuseriin.

Laivasto



Laivasto Finnairin taseessa

Milj. euroa	2021	2020	Muutos
Maksetut ennakot tulevasta laivastosta	127,7	117,7	10,1
Omistetut lentokoneet	818,6	1 322,5	-504,0
Käyttöoikeuslaivasto	1 025,3	772,5	252,8
Laivasto yhteensä	1 971,6	2 212,7	-241,2
Rahoitusleasingsaamiset laivastosta	10,0	33,7	-23,7
Vuokrasopimusvelat laivastosta	1 204,6	854,0	350,6
Tilikauden poistot omistetuista lentokoneista	-155,7	-184,1	28,3
Tilikauden poistot käyttöoikeuslaivastosta	-123,2	-107,2	-16,0
Arvonlennukset omistetuista lentokoneista	-1,5	-8,2	6,7
Myytävänä olevat omaisuuserät (lentokoneet)	18,5		18,5

I = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet

Finnair toteutti tilikauden 2021 aikana useita lentokoneisiin kohdistuneita rahoitustransaktioita osana COVID-19-pandemian aikaista jälleenrahoitusohjelmaansa. Merkittävimmät transaktiot käsittivät neljän A350-lentokoneen myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyn, joka vähensi Finnairin omistettujen koneiden määrää ja kasvatti käyttöoikeuslaivaston määrää. Tilikauden aikaisen käyttöoikeuslaivaston määrää kasvatti myös yhden A350-lentokoneen vuokrausjärjestely, jossa Finnair siirsi lentokoneen osto-oikeuden kolmannelle osapuolelle ja takaisinvuokrasi koneen omaan käyttöönsä. Lisätietoa edellä mainittuihin järjestelyihin liittyen on esitetty liitetiedoissa 2.1-2.3 sekä 3.3.
Vuoden 2021 aikana Finnairin operoiman laivaston määrä kasvoi yhdellä A350-lentokoneella. COVID-19-pandemian jatkumisen johdosta koko laivastokapasiteetti ei ollut kauden aikana täysimääräisessä käytössä. Vuoden lopussa Finnairin käyttöomaisuuteen kirjatusta 80 lentokoneesta 71 pidettiin Helsinki-Vantaan lentoasemalla jatkuvassa lentovalmiudessa. Kolme laajarunkokonetta ja 6 kapearunkokonetta siirrettiin kauden aikana väliaikaiseen säilytykseen. Tämä vastaa noin 11 % tai 82,4 miljoonaa euroa laivaston kokonaistasearvosta tilinpäätöspäivänä. Kaikkien väliaikaisesti säilytyksessä olevien koneiden odotetaan olevan täydessä käytössä seuraavan 2-3 vuoden sisällä.

2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus

A Aineelliset ja aineettomat hyödykkeet on merkitty taseeseen alkuperäiseen hankintamenoonsa poistoilla ja mahdollisilla arvonalentumisilla vähennettynä. Laivasto sisältää lentokoneita ja lentokoneiden ennakkomaksuja. Lentokoneiden hankintameno kohdistetaan erikseen koneen rungolle, matkustamokomponenteille, moottoreille ja huoltokomponenteille. Huoltokomponentteina käsitellään rungon raskashuollot, määräaikaishuollot, apuvoimalaitteiden huollot, laskeutumislaitteiston ja -siivikkeiden huollot sekä moottoreiden käyttöaika rajoitteisten osien huollot. Lentokoneen ja moottorin runko poistetaan lentokoneen taloudellisen vaikutusajan aikana. Huoltokomponentit poistetaan huoltajakson aikana. Matkustamokomponentit poistetaan niiden taloudellisen vaikutusajan aikana. Sekä omille että vuokratuille koneille tehty merkittävät uudistus- ja perusparannusinvestoinnit (modifikaatiot) kirjataan taseeseen erillisenä omaisuuseränä, ja poistetaan taloudellisen vaikutusajan aikana, joka vuokrakoneilla voi korkeintaan olla vuokrauden loppuun. Korvattujen osien kirjanpitoarvo kirjataan pois taseesta. Lentokoneiden ennakkomaksut kirjataan aineellisiin käyttöomaisuushyödykkeisiin. Ennakkomaksuihin liittyvät korkomenot aktivoidaan osaksi hankintamenoa siltä ajalta, kun Finnair rahoittaa niillä lentokoneen valmistusta. Lentokoneiden hankintaan liittyvien sitovien, US-dollarimääräisten ostosopimusten käyvän arvon muutoksiin liittyvät suojausvoitot tai -tappiot kirjataan ennakkomaksuina. Ennakkomaksut, realisoituneet valuuttasuojat ja aktivoidut korot siirretään osaksi lentokoneen hankintahintaa, kun lentokone toimitetaan ja se otetaan kaupalliseen käyttöön. Muu käyttöomaisuus koostuu korjauskiertoisista koneen varaosista, muusta aineellisesta omaisuudesta sekä näiden ennakkomaksuista. Muu käyttöomaisuus poistetaan sen taloudellisen pitoajan aikana. Aineeton omaisuus koostuu lähinnä tietokoneohjelmista ja liittymismaksuista. Liittymismaksuista ei tehdä poistoja. Hyödykkeiden luovutuksista ja käytöstä poistamisesta syntyvät voitot ja tappiot sisältyvät liiketoiminnan muihin tuottoihin ja kuluihin.

Taloudellinen vaikutusaika ja jäännösarvo

Laivaston ja muun käyttöomaisuuden poistot perustuvat seuraaviin odotettuihin taloudellisiin vaikutusaikoihin:

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

Hyödykkeiden jäännösarvot ja arvioidut taloudelliset pitoajat tarkistetaan jokaisena tilinpäätöspäivänä ja jos ne eroavat merkittävästi aikaisemmista arvioista, poistoajoja ja jäännösarvoja muutetaan vastaavasti. Osana COVID-19-pandemiaan liittyvää investointien optimointia, Finnairin käytössä olevan A320-laivaston arvioitua käyttöikää pidennettiin alkuperäisestä 20 vuodesta. Muutoksen myötä poistoajoja sekä jäännösarvoja on päivitetty siten, että nyt käytössä olevan A320-laivaston lentokoneet ja moottorit poistetaan 25-29 vuodessa 0%:n



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

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

Myytäväksi luokitellut omaisuuserät
Pitkäaikaiset omaisuuserät (tai luovutettavien erien ryhmät) luokitellaan myytävänä oleviksi, kun niiden kirjanpitoarvoa vastaava määrä tulee kertymään pääasiassa niiden myynnistä, myyntiä voidaan pitää erittäin todennäköisenä ja sen odotetaan toteutuvan seuraavan 12 kuukauden kuluessa. Myytäväksi luokitellut omaisuuserät arvostetaan kirjanpitoarvoon tai sitä alempaan myynnistä aiheutuvilla menoilla vähennettyyn käypään arvoon. Myytäväksi luokiteltuja omaisuuseriä ei enää poisteta.

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

Laivasto 2021

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

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

A = Laadintaperiaatteet

Laivasto 2020

Milj. euroa	Laivasto	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2020	2 460,7	117,8	2 578,5
Lisäykset	244,4	47,0	291,4
Vähennykset	-306,5		-306,5
Lentokonehankintojen valuuttasuojaus		32,4	32,4
Siirrot erien välillä*	-40,0	-79,5	-119,4
Hankintameno 31.12.2020	2 358,7	117,7	2 476,4
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2020	-1,045,2		-1,045,2
Vähennykset	86,2		86,2
Siirrot erien välillä*	115,2		115,2
Tilikauden poistot	-184,1		-184,1
Arvonalentumiset	-8,2		-8,2
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2020	-1,036,1		-1,036,1
Kirjanpitoarvo 31.12.2020	1 322,6	117,7	1 440,3

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

Muu käyttöomaisuus 2021

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

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Muu käyttöomaisuus 2020

	Lentokaluston		Rakennukset ja		Aineettomat	
Milj. euroa	korjaus-kiertoiset varaosat	maa-alueet	Muu kalusto	hyödykkeet	Ennakot	Yhteensä
Hankintameno 1.1.2020	50,1	75,6	96,8	51,6	7,1	281,2
Lisäykset	1,7		17,3	2,8	4,7	26,4
Vähennykset	-0,4		-3,0	-0,4		-3,8
Siirrot erien välillä*	-17,5		4,9	1,3	-4,5	-15,8
Hankintameno 31.12.2020	33,9	75,6	116,0	55,3	7,2	288,0
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 1.1.2020	-33,4	-8,2	-28,5	-32,8		-102,9
Vähennykset	0,3		4,9	0,5		5,7
Siirrot erien välillä*	18,6	0,0	-0,3	-0,1		18,2
Tilikauden poistot	-2,8	-1,6	-9,5	-9,9		-23,8
Kertyneet poistot ja arvonalentumiset 31.12.2020	-17,3	-9,8	-33,4	-42,3	0,0	-102,8
Kirjanpitoarvo 31.12.2020	16,7	65,8	82,6	13,0	7,2	185,3

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

Aktivoidut vieraan pääoman kulut

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

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

Myytäväksi luokitellut omaisuuserät ja velat

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

Pantattu omaisuus ja muut aineellisiin hyödykkeisiin liittyvät rajoitukset

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

A = Laadintaperiaatteet

Investointisitoumukset

Investointisitoumukset tilikauden lopussa olivat yhteensä 355,3 miljoonaa euroa (429) ja luku sisältää lentokonetilaukset, muut lentokoneisiin liittyvät investoinnit sekä huoltositoumuksia. Investointisitoumusten summa vaihtelee lentokoneen tilaamisen ja toimittamisen välisenä aikana pääasiassa EUR/USD-valuuttakurssin ja lentokoneiden ostosopimuksiin sisältyvien eskalaatioehtojen takia. Yhtiön lopullinen vastuu määräytyy jokaisen lentokoneen suhteen koneen toimitushetkellä.

2.2 Vuokrasopimukset

A Konserni vuokralleottajana

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

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

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

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

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

Käyttöoikeusomaisuuserä arvostetaan hankintamenoon, joka sisältää

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

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

Koneiden huoltokustannukset voidaan jakaa kahteen pääryhmään:

1) kustannukset, jotka aiheutuvat lentokoneen käytöstä / vuokra-ajan pituudesta käytöstä riippumatta, ja
2) kustannukset, jotka riippuvat lentokoneen käytöstä / vuokra-ajan pituudesta
Lentokoneen käytöstä tai vuokra-ajasta riippumattomia huoltotapahtumia, kuten koneen lopullinen tarkastus ja maalaus, pidetään väistämättöminä ylläpitokuluina, jotka toteutuvat, kun lentokone palautetaan vuokranantajalle. Sopimuksessa määritettyjen huoltovelvoitteiden täyttämiseksi Finnair kirjaa taseeseen huoltovarauksen vuokrasopimuksen alkamispäivänä, joka lasketaan osaksi käyttöoikeushyödykkeen hankintamenoa.

Vastaavasti, lentokoneen käytöstä riippuvia kustannuksia ei lasketa osaksi käyttöoikeushyödykkeen arvoa. Finnair uudelleenarvostaa vuokrasopimusvelan arvon vuokrasopimusmuutoksen yhteydessä. Vuokrasopimusvelan määrää arvioidaan myös uudelleen, mikäli alkuperäisessä sopimuksessa määritelty vuokra-aika tai vuokramaksut (esim. lentokoneiden muuttuvien vuokramaksujen perusteena olevien indeksien tai korkojen muutos) muuttuvat, tai silloin kun arvio mahdollisen osto-option käyttämisen todennäköisyydestä muuttuu. Vuokravelan uudelleenarviointista syntynyt erotus kirjataan käyttöoikeusomaisuuserän oikaisuksi paitsi, jos omaisuuserän arvo alennetaan nolnaan, jolloin jäljelle jäävä arvostus kirjataan tulosvaikutteisesti.

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

Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

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

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

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

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

Konserni vuokralleantajana

Konsernin ulkopuolelle vuokratut omaisuuserät käsitellään operatiivisina vuokrasopimuksina silloin, kun omistukselle ominaiset riskit ja edut eivät olennaisilta osin siirry vuokralle ottajalle. Operatiivisin vuokrasopimuksin vuokralle annetut hyödykkeet sisältyvät taseen aineellisiin hyödykkeisiin ja niistä tehdään poistot taloudellisenä vaikutusajana. Poistoajat vastaavat omassa käytössä olevien hyödykkeiden poistoaikoja. Eräät lentokoneiden vuokrasopimukset velvoittavat vuokralle ottajaa maksamaan tietyn väliajoin huoltoreservejä, jotka kerryttävät varoja lentokoneiden tulevia huoltoja varten. Huoltoja varten saadut ennakkomaksut kirjataan velaksi, joka purkautuu, kun huollot toteutuvat. Tilavuokrat ja lentokoneiden vuokratuotot kirjataan tulosvaikutteisesti tasaerinä vuokra-ajan kuluessa liiketoiminnan muihin tuottoihin.

Aineellisia hyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset, joissa olennainen osa omistukselle ominaisista riskeistä ja eduista siirtyy vuokralleottajalle, luokitellaan rahoitusleasingisopimuksiksi. Finnair kirjaa rahoitusleasingisopimuksella olevat varat taseeseensa sopimuksen alkaessa määrään, joka vastaa sen nettosisojitusta vuokrasopimukseen ja on yhtä suuri kuin sen tulevaisuudessa saamien vuokrien ja takaamattoman jäännösarvon nykyarvot yhteensä.

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

Myynti- ja takaisinvuokraus

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

Arvonalentuminen

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

I Vuokrasopimukset

Vuokramaksujen diskontauksessa käytetyn korkokannan ja vuokra-ajan määrittely, arvio lentokonevuokrien palautushetken huoltovelvoitteesta sekä edelleenvuokraussopimusten luokittelu operatiivisiin ja rahoitusleasingisopimuksiin edellyttävät johdolta harkintaa laadintaperiaatteiden valinnassa ja soveltamisessa.

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

Käyttöoikeusomaisuus 2021

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

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

Käyttöoikeusomaisuus 2020

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

Vuokrasopimusvelat

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

Konserni on vuokrannut lentokoneita, toimitiloja ja muuta käyttöomaisuutta, joita vastaava velka on kirjattu taseeseen. Vuokrasopimukset sisältävät eritasoisia vuokrakauden pidennysehtoja sekä erilaisia indeksi- ja muita ehtoja. Tilikauden lopussa konserni operoi 34 vuokralentokonetta, joiden vuokrakaudet päättyvät eri aikoina.

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

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

A = Laadintaperiaatteet
I = Kriittiset tilinpäätösarvot



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Rahoitusleasingsaamiset, konserni vuokranantajana

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

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

Vuokrasopimukset tuloslaskelmalla

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

Liiketoiminnan kuluihin sisältyy kuluja taseen ulkopuolisista lyhytaikaisista vuokrasopimuksista ja kapasiteettiin perustuvista sopimuksista, jotka ovat eivät ole konsernin kannalta merkittäviä tai eivät ole IFRS 16-mukaisia vuokrasopimuksia. Lyhytaikaiset lentokonevuokrat miehistöineen ja muuttuvat ostoliikenteen ja rahtikapasiteetin vuokrat sisältyvät tuloslaskelmalla kapasiteettivuokrien erään ja lyhytaikaiset toimitilavuokrat sisältyvät kiinteistö-, IT- ja muihin kuluihin. Voitot myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyistä on kirjattu tuloslaskelmalla liiketoiminnan muihin tuottoihin. Vuokrasopimuksista johtuva tilikauden aikainen kassavirtavaikutus oli -284,2 miljoonaa euroa (-284,5).

Vuokriin liittyvät taseen ulkopuoliset vastuut, konserni vuokralle ottajana

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

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

A = Laadintaperiaatteet

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

Operatiivisiin vuokrasopimuksiin liittyvät taseen ulkopuoliset saamiset, konserni vuokralle antajana

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

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

2.3 Poistot ja arvonalentumiset

A Poistot Omaisuserien poistot on määritetty niiden odotetun taloudellisen pitoajan tai huoltojakson pituuden sekä jäännösarvon perusteella. Kaikki omaisuserät poistetaan tasapoistomenetelmällä. Poistot aloitetaan, kun omaisuserä on valmis käytettäväksi. Poistot lopetetaan joko silloin, kun omaisuserä siirretään myytävänä pidettäväksi tai omaisuserä kirjataan pois taseesta. Omaisuserien taloudelliset pitoajat ja jäännösarvot on esitetty liitetiedossa 21. A		
Milj. euroa	2021	2020
Poistot aineettomista hyödykkeistä	7,6	9,9
Poistot omistetuista lentokoneista	155,7	184,1
Poistot käyttöoikeuslaivastosta	123,2	107,2
Poistot muista aineellisista hyödykkeistä	12,9	13,9
Poistot muista käyttöoikeusomaisuuksista	18,5	20,5
Poistot yhteensä	317,8	335,6
Arvonalentumiset	2,0	8,2
Arvonalentumiset yhteensä	2,0	8,2
Poistot ja arvonalentumiset tuloslaskelmalla	319,8	343,8

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

Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

- Liiketulos
- 2. Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset**
- Pääomarakenne ja rahoituskulut
- Konsolidointi
- Muut liitetiedot
- Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Arvonalentumistestaus

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

I Laivaston ja muun käyttöomaisuuden arvonalentumistestaus
Finnair käyttää kerrytettävissä olevan rahamäärän määrittelyssä ensisijaisesti käyttöarvomenetelmää. Arvonalentumistestauksessa käytettävien laskelmien laatiminen vaatii merkittävää johdon harkintaa sekä johdon arvioiden käyttöä. Nämä arviot perustuvat liiketoimintabudjetteihin ja ennusteisiin, jotka jo itsessään sisältävät jonkin verran epävarmuutta. Epävarmuuden taso on pysynyt tavanomaista korkeamana myös vuonna 2021 johtuen COVID-19-pandemiasta, jonka vaikutuksia matkustajakysynnän elpymistähtiin ja Finnairin liikevaihdon kehittymiseen ei pystytä ennalta varmuudella määrittämään. Lisäksi polttoaineen hintaan liittyy tilinpäätöshetkellä keskimääristä suurempi epävarmuus, jota lisää Itä-Euroopan geopolitiittisen tilanteen eskaloitumisen mahdollisuus. Siten tämän hetkiset tulevaisuutta koskevat arviot ja oletukset voivat poiketa tulevaisuudessa toteutuvista lopputulemista. Arvonalennustestin yhteydessä merkittävää johdon harkintaa sisältyy erityisesti pandemian keston ja kysynnän elpymisnopeuden arviointiin, yksikkökohtaisen liikevaihdon kehittymiseen sekä polttoaineen hinnoitteluun. Tämän lisäksi käyttöarvolaskelma reagoi herkästi EBITDA-marginaalin, pitkän aikavälin kasvuodotuksen sekä diskonttokoron muutoksiin. Käytetyt oletukset ja niihin liittyvät herkkyydet on kuvattu tarkemmin alempana. Finnairin johto on pyrkinyt tilinpäätöspäivän parhaimpaan tietämykseensä perustuen ottamaan COVID-19-pandemian aiheuttaman lisääntyneen epävarmuuden huomioon arvioissaan ja olettamuksissaan, ja valmistellut kolme eri ennusteskenaariota, joiden arviot eroavat toisistaan pääasiallisesti asiakaskysynnän elpymistahdin sekä yksikkötuottojen kehityksen suhteen. Ennusteskenaariot, sekä niihin liittyvät merkittävimmät tunnistetut epävarmuustekijät, on esitelty tarkemmin edellä liitetietojen kohdassa Finnairin hallituksen arvio toiminnan jatkuvuudesta. Huomioidakseen jatkuneen epävarmuuden ja mahdolliset eri skenaariot, Finnair soveltaa tilikauden lopussa tekemässään arvonalentumistestauksessaan odotusarvomenetelmää, joka huomioi kaikkiin eri skenaarioihin pohjautuvat kassavirtaennusteet sen sijaan, että perustuisi vain yhteen, todennäköisimpään kassavirtaennusteeseen. Todennäköisyyksien määrittely eri skenaarioille vaatii merkittävää johdon harkintaa ja ne perustuvat johdon parhaaseen arvioon tilinpäätöshetkellä. Odotusarvoon pohjautuvasta menetelmästä on kerrottu tarkemmin jäljempänä tässä liitetiedossa. **I**

Tilikauden 2021 aikana Finnair on jokaisen kvartaalin yhteydessä arvioinut, onko viitteitä siitä, että yhtiön omaisuuserien arvo olisi alentunut. Finnair pitää useita COVID-19-pandemian johdosta aiheutuneita taloudellisia ja liiketoiminnallisia negatiivisia vaikutuksia viiteinä mahdollisesta arvonalentumisesta ja on suorittanut arvonalentumistestauksen tilinpäätöspäivänä. Tällaisia indikaattoreita ovat pandemiasta johtuva ennennäkemätön maailmanmarkkinoiden häiriö, pandemian kielteiset vaikutukset konsernin omaan toimintaympäristöön sekä tämän hetkinen erittäin alhaisen matkustajakysynnän negatiivinen vaikutus konsernin taloudelliseen tulokseen ja matalaan kapasiteetin käyttöasteeseen. Arvonalentumistestaus suoritetaan rahavirtaa tuottavalle yksikölle (CGU). Finnair on verkostolentoyhtiö, jolla on vahvasti integroitu laivasto, ja se luokittelee laivastonsa (mukaan lukien käyttöomaisuuslaivastonsa) ja muut läheisesti toisiinsa liittyvät varat kuuluvaksi yhteen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Aineettomat hyödykkeet, joilla on rajoittamaton taloudellinen pitoaika, mukaan lukien liikearvo, luokitellaan sisältyvän kyseiseen rahavirtaa tuottavaan yksikköön. Niiden aineettomien hyödykkeiden, joilla on rajoittamaton taloudellinen vaikutusaika, arvo taseessa 31.12.2021 oli 1,4 miljoonaa euroa (1,7). Finnairilla ei ollut taseessaan liikearvoa vuoden 2021 lopussa (0,5 miljoonaa euroa). Omaisuuserät, jotka on tarkoitus myydä, on jätetty rahavirtaa tuottavan yksikön ulkopuolelle ja niiden arvonalentumisviitteet on arvioitu erikseen. Arvonalentumistestaus on suoritettu rahavirtaa tuottavalle yksikölle perustuen sen käyttöarvoon, minkä perusteella rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä ylittää omaisuuserien kirjanpitoarvon. Rahavirtaa tuottavan yksikön kerrytettävissä oleva rahamäärä 31.12.2021, joka on määritetty rahavirtojen odotusarvoon perustuvalla menetelmällä, oli 2 748,6 miljoonaa euroa (2 897,3) ja omaisuuserien kirjanpitoarvo 2 155,8 miljoonaa euroa (2 498,3).

Käyttöarvo määritetään käyttäen diskontattuihin rahavirtoihin perustuvaa menetelmää, jossa rahavirtaennusteet perustuvat johdon viimeisimpään, strategiaan perustuvaan päivitettyyn ennusteeseen seuraavalle neljälle vuodelle. Neljän vuoden ennusteperiodin jälkeiset rahavirrat on määritetty perustuen yhtiön johdon määrittämään pitkän aikavälin kasvuodotukseen. Ottaakseen huomioon epävarmuutta, joka liittyy COVID-19-pandemiaan sekä tulevaisuuden näkymiin, Finnair käyttää arvonalentumistestauksessa rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa

A = Laadintaperiaatteet
I = Kriittiset tilinpäätösarviot

lähestymistapaa, jossa johdon kolme eri rahavirtaskenaariota painotetaan niiden arvioiduilla todennäköisyyksillä. Skenaariot ja niille allokoitunut todennäköisyydet on arvioitu ja hyväksytty yhtiön hallituksen toimesta. Määrittäessään todennäköisyyksiä johto on harkinnut pandemian keston ja elpymisnopeuden arviointiin liittyvää epävarmuutta. Optimistisen skenaarion, jossa vuoden 2022 liiketoiminnan operatiivisen tason odotetaan olevan noin 87 % pandemiaa edeltävästä vuoden 2019 tasosta (tarjotuilla vuositason henkilökilometreillä mitattuna), todennäköisyydeksi on määritetty 5 %. Perusskenaarion, jossa vuoden 2022 operatiivisen toiminnan tason arvioidaan olevan noin 83 % vuoteen 2019 verrattuna, todennäköisyydeksi on määritetty 60 %. Pessimistisessä skenaariossa, jonka todennäköisyydeksi on määritetty 35 %, operatiivisen toiminnan arvioidaan vastaavan noin 75 % vuoden 2019 tasosta. Liiketoiminnan odotetaan kaikissa muissa paitsi kaikkein pessimistisimmässä skenaariossa palaavan vuoden 2019 toiminnan kaltaiselle, pandemiaa edeltävälle vuotuiselle operatiiviselle tasolle, vuonna 2023. Pessimistisen ennusteskenaarion mukaan vuotuisen operatiivisen tason arvioidaan olevan noin 98 % pandemiaa edeltävästä tasosta vuonna 2023. Vuoden 2021 tilinpäätöksen yhteydessä päivitettyissä ennusteskenaarioissa vuoden 2022 kysynnän ja liikevaihdon arvioidaan kehittyvän jonkin verran vuoden 2020 tilinpäätöksen yhteydessä arvioitua hitaammin, johtuen pääasiassa pitkittyneen COVID-19-pandemian vaikutuksista matkustusrajoituksiin.

Arvonalentumistestauksessa käytetyt oletukset

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

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

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

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

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

Oletuksien muutosherkkyydet

Arvonalennustestin pohjana ovat laskelmat ja ennusteet vaativat merkittävää johdon harkintaa ja arvioiden käyttämistä. Finnair on laatinut herkkyyksianalyysin, jonka tarkoituksena on heijastella, miten arvonalentumistestauksen tulos reagoi merkittävimpien oletusten muuttuessa. Herkkyyksianalyysi huomioi yhden oletuksen muutoksen kerrallaan muiden oletusten pysyessä ennallaan. Herkkyyksianalyysin tulokset heijastelevat rahavirtojen odotusarvoon perustuvan mallin pohjalta määritetyn kerrytettävissä olevan rahamäärän herkkyyttä. Epävarmuus liittyen liiketoiminnan elpymistahdin kehittymiseen tulevaisuudessa on huomioitu käyttämällä useita ennusteskenaarioita ja rahavirtojen odotusarvoon perustuvaa lähestymistapaa arvonalentumistestauksessa, eikä sitä ole erikseen herkistetty.

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

	31.12.2021	31.12.2020
EBITDA marginaali %	-1,1 %-yksikköä	-1,0 %-yksikköä
Diskonttokorko %	+1,4 %-yksikköä	+0,9 %-yksikköä
Pitkän aikavälin kasvu %	-1,5 %-yksikköä	-1,0 %-yksikköä
Polttoaineen hinta, % muutos hintatasossa	+4 %	+15 %



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

• **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

3 Pääomarakenne ja rahoituskulut

3.1 Rahoitustuotot ja -kulut

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

A Korkotuotot ja -kulut			
Korkotuotot ja -kulut kirjataan ajan kulumisen perusteella efektiivisen koron menetelmää käyttäen. Merkittävien investointien rahoittamisesta aiheutuvat korkokulut aktivoidaan osaksi omaisuuden hankintamenoa ja poistetaan taloudellisena pitoaikana. Rahoitusvaroista kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.2 ja korollisista veloista kerrotaan tarkemmin liitteessä 3.3. A			
Milj. euroa	2021	2020	
Rahoitustuotot lopetetuista suojaussuhteista	11,6	32,5	
Korkotuotot vuokrasopimuksista	1,6	2,8	
Tuotot tulosvaikutteisesti kirjattavista sijoitusinstrumenteista	-0,4	3,3	
Korkotuotot jaksettettuun hankintamenoon arvostettavista rahoitusvaroista	0,0	0,0	
Muut korkotuotot	0,0	0,0	
Muut rahoitustuotot	0,0	0,0	
Osinkotuotot	0,0	0,0	
Rahoitustuotot yhteensä	12,8	38,7	
Rahoituskulut lopetetuista suojaussuhteista	-5,2	-168,3	
Korkokulut vuokrasopimuksista	-62,7	-58,1	
Muut rahoituskulut	-24,2	-19,3	
Korkokulut jaksettettuun hankintamenoon arvostettavista leasingveloista	-25,7	-9,5	
Rahoituskulut yhteensä	-117,8	-255,2	
Kurssivoitot ja tappiot	-22,5	26,6	
Rahoituskulut, netto	-127,5	-189,9	

Konsernin suojauslaskennan tehokkuustestauksessa todettiin, että sekä rahavirran, että käyvän arvon suojaus on tehokasta. Näin ollen rahoituseriin ei sisälly tehottomuutta vuoden 2021 tilinpäätöshetkellä eikä myöskään vertailuvuonna 2020. COVID-19-pandemia on vaikuttanut negatiivisesti Finnairin liiketoimintaan vuosien 2020 ja 2021 aikana ja siitä johtuen suurin osa Finnairin suojauslaskennassa olevista valuutta- ja lentopetroolisuojista on lopetettu vuoden 2020 aikana. Viimeisimmät lopetetut suojaussuhteet erääntyivät vuoden 2021 viimeisen kvartaalin aikana. Lopetetut suojaussuhteet näytetään tuloslaskelmalla rahoituskuluissa muiden laajan tuloksen erien sijasta. Rahoitustuottoihin ja -kuluihin sisältyy käyvän arvon suojausinstrumenteistä ja suojattavasta riskistä johtuvista suojauskohteista yhtäläinen määrä voittoja ja tappioita.

Vuoden 2021 rahoituskuluihin kirjatut kurssivoitot ja tappiot koostuvat 22.2 miljoonan euron realisoituneista nettokurssivoitoista ja 44.9 miljoonan euron realisoitumattomista nettokurssitappiosta. Lopetetuista suojaussuhteista Finnair kirjasi tilikaudella 2021 kuluina 5,2 miljoonaa euroa ja tuottoina 11,6 miljoonaa euroa. Tilikaudella 2021 on aktivoitu A350-investointiohjelmaan liittyen yhteensä 1,4 miljoona euroa korkokuluja

i = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet

(3,3). Liittyen A350 vuokrausjärjestelyyn 1,5 miljoona euroa kapitalisoituja korkokuluja alas kirjattiin. Näin ollen korkokulut nousivat nettona 0,1 miljoona euroa. Korkojen aktivoinnista on kerrottu liitetiedossa 2.1 Laivasto ja muu käyttöomaisuus.

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

3.2 Rahoitusvarat

A Rahoitusvarat
Konsernissa rahoitusvarat on luokiteltu IFRS 9 ”Rahoitusinstrumentit” – standardin mukaisesti seuraaviin ryhmiin: jaksettettu hankintameno ja käypään arvoon tulosvaikutteisesti. Luokittelu tapahtuu liiketoimintamallin tavoitteen sekä sijoitusten sopimusperusteisten rahavirtojen perusteella tai soveltamalla käyvän arvon vaihtoehtoa alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä. Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat rahoitusvarat sisältävät varat kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastot. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät varat on hankittu pääasiallisesti voiton saamiseksi lyhyen aikavälin markkinahintojen muutoksista. Kaikki ne johdannaiset, jotka eivät täytä suojauslaskennan soveltamisen edellytyksiä, luokitellaan kaupankäyntitarkoituksessa pidettäväksi ja arvostetaan jokaisessa tilinpäätöksessä käypään arvoon. Käyvän arvon muutoksista johtuvat sekä realisoitumattomat että realisoituneet voitot ja tappiot kirjataan sillä kaudella, jonka aikana ne syntyvät. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät, sekä 12 kuukauden sisällä erääntyvät rahoitusvarat sisältyvät lyhytaikaisiin varoihin. Noteeraamattomat osakkeet arvostetaan Finnair-konsernissa hankintahintaan luotettavan käyvän arvon puuttuessa. Rahoitusvaroina olevat velkakirjasijoitukset kuten yritystodistukset ja talletukset arvostetaan jaksettettuun hankintamenoon, mutta vain silloin kun liiketoimintamallin tavoitteena on pitää nämä sijoitukset ja kerätä kaikki sopimukseen perustuvat rahavirrat ja kun instrumentin sopimukseen perustuvat rahavirrat koostuvat yksinomaan pääoman ja koron maksusta. Jaksettettuun hankintamenoon arvostettavat rahoitusvarat sisältävät myyntisaamisia ja lentokonevuokrien takuutalletuksia. Lyhytaikaisten myyntisaamisten ja muiden saamisten luonteesta johtuen niiden kirjanpitoarvon oletetaan olevan sama kuin käypä arvo. Rahoitusvarojen taseesta pois kirjaaminen tapahtuu silloin, kun konserni on menettänyt sopimusperusteisen oikeuden rahavirtoihin tai kun se on siirtänyt merkittävältä osin riskit ja tuotot konsernin ulkopuolelle.

Rahoitusvarojen arvonalentuminen
Konsernin luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu myyntisaamisten koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin IFRS 9-standardin mukaisesti. Finnair on päättänyt soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamisiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Näin ollen luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakoiva, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisessa ikääntymisluokassa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti. Myyntisaamisten odotetuista luottotappiosta on kerrottu liitetiedossa 1.2.3. Myyntiin liittyvät saamiset. Arvonalentumismallilla ei ole vaikutusta muihin rahoitusvaroihin, kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastoihin, sillä ne arvostetaan IFRS 9:n mukaan käypään arvoon tulosvaikutteisesti, jolloin odotetut luottotappiot on jo otettu huomioon. Jaksettettuun hankintamenoon arvostettujen rahoitusinstrumenttien osalta, Finnair suorittaa seurantaa aktiivisesti ja kirjaa kriteerien toteutuessa arvonalentumista tulosvaikutteisesti.

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1.

Liiketulos
2.

Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3.

Pääomarakenne ja rahoituskulut
4.

Konsolidointi
5.

Muut liitetiedot
6.

Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

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

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

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.12.2020 milj. euroa	2021	2022	2023	2024	2025	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset					28,9	14,5	43,4
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	51,5	40,9	35,3	36,4	77,4	82,2	323,7
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuva korkoinen		300,0	300,0				600,0
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset		200,0				0,0	200,0
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	96,4	102,3	95,0	92,9	137,3	147,1	671,1
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	39,2	41,5	43,8	46,0	35,3	139,3	345,1
Korolliset rahoitusvelat yhteensä	187,2	684,7	474,1	175,2	278,9	383,1	2 183,3
Maksut valuuttajohdannaisista	865,9	36,3					902,2
Saamiset valuuttajohdannaisista	-826,3	-33,2					-859,5
Hyödykejohdannaiset	44,4	0,2					44,6
Ostovelat ja muut velat	84,5						84,5
Sopimuksiin perustuvat korkomaksut	65,3	63,5	50,1	32,3	41,8	61,2	314,3
Yhteensä	421,0	751,6	524,2	207,5	320,8	444,3	2 669,4

COVID-19-pandemian vaikutukset vaikuttavat edelleen Finnairin liiketoimintaan ja myös korollisen velan määrää suhteessa vertailuvuoteen on jatkanut kasvamistaan. Pääosin korotus tulee 400 miljoonan joukkovelkakirjalainan

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

Korolliset velat jakaantuvat valuutoittain seuraavasti:

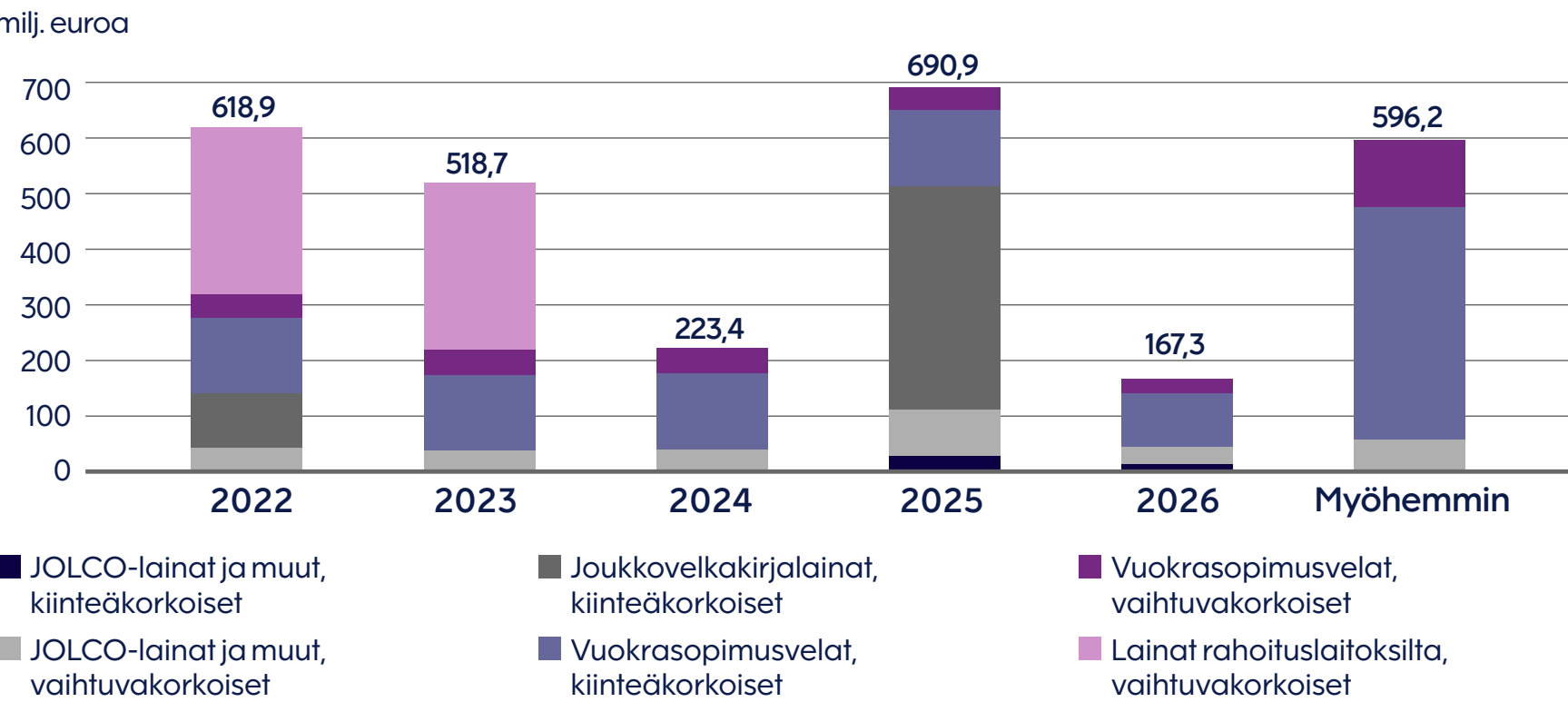
Milj. euroa	2021	2020
EUR	1 291,6	994,5
USD	1 468,1	1 126,8
JPY	49,2	57,3
HKD	0,0	0,2
SGD	0,1	0,0
INR	0,0	0,0
	2 808,9	2 178,7

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

Korollisten velkojen koronmääräytymisjakso

	2021	2020
Enintään 6 kuukautta	21,0 %	24,6 %
6–12 kuukautta	10,7 %	0,1 %
1–5 vuotta	38,5 %	46,5 %
Yli 5 vuotta	29,9 %	28,9 %
Yhteensä	100,0 %	100,0 %

Rahoitusvelkojen erääntymisajat





Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Valtion tuki Finnairin rahoitusjärjestelyissä

Valtiontuki TyEL-takaisinlainassa ja osakeannissa

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

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

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

Valtiontuki hybridilainaliimitissä

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

3.4 Vastuusitoumukset

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

3.5 Rahoitusriskien hallinta

Rahoitusriskien hallinnan periaatteet

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

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

Valuutta-, korko- ja lentopetrolipositioiden hallinnassa yhtiö käyttää rahoituspolitiikan määrittelemissä rajoissa seuraavia johdannaisinstrumenttejä: termiinejä, swappeja ja optioita. Johdannaiset määritellään niiden tekohetkellä erittäin todennäköisten kassavirtojen suojauksiksi (rahavirtasuojaus), sitovien ostosopimusten suojauksiksi (kiinteäehtoisen sitoumuksen käyvän arvon suojaus) tai taloudelliseksi johdannaisiksi, jotka eivät ole suojauslaskennan piirissä (taloudellinen suojaus). Finnair-konsernissa toteutetaan tulevan kassavirran suojauksena (rahavirtasuojaus) erittäin todennäköisten ennustettujen valuuttamääräisien myyntien ja kulujen valuuttasuojasta ja lentopetrolin hinta- ja valuuttariskin suojasta IFRS 9 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. Käyvän arvon suojauksena on toteutettu korkosuojausta liikkeelle lasketulle joukkovelkakirjalainalle, sekä kiinteäehtoisen sitoumuksen käyvän arvon suojauksena lentokoneinvestointien valuuttasuojasta.

Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

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

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

Finnair noudattaa lentopetrolisuojauksissaan aikahajauttamisen periaatetta. Rahoituspolitiikan mukainen suojaushorisontti on vuoden mittainen. Rahoituspolitiikan mukaan suojauksia tulee lisätä kunkin vuosineljänneksen aikana siten, että suojausaste maksimissaan 50 prosenttia, tavoitetason ollessa 25 prosenttia. Suojauksien jaksoittamisella periodikohtainen petrolikulu ei hintojen laskiessa ole yhtä alhainen kuin spot-pohjainen hinta, mutta toisaalta spot-hintojen noustessa petrolikulu nousee hitaammin.

Polttoainesuojaukset käsitellään kirjanpidossa rahavirran suojauksena IFRS 9 -suojauslaskennan periaatteiden mukaisesti. IFRS 9 mukaan rahavirran suojaukseksi määriteltujen johdannaisten käyvän arvon muutokset kirjataan suoraan omaan pääomaan sisältyvään käyvän arvon rahastoon. Omaan pääomaan kirjattu käyvän arvon muutos puretaan tulokseen samaan aikaan suojattavan erän kanssa. Vuoden 2021 aikana Finnair on suojannut polttoaineriskin kokonaan erottamatta sen riskikomponentteja, kuten raakaöljyn hintariskiä.

Suojatessaan polttoainehinnan riskiä, Finnair määrittää polttoainekulutuksen suojaetuiksi eriksi kerroksittain. Kerroksilla tarkoitetaan eri vertailuhintojen mukaan laskettua polttoainekulutusta. Ensimmäinen kerros sisältää Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettuja polttoaineostoja, ja muut kerrokset sisältävät muiden indeksien mukaan (etenkin Cargoes FOB Singapore) laskettuja polttoainekuluja. Kaikkien polttoainejohdannaisten kohde-etuutena käytetään Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksiä, ja nämä määritellään korrelaationsuojiksi, kun suojaudutaan eri indeksien mukaan määräytyvien polttoaineostojen hinnanheilaukselta. Näin ollen tämä voi aiheuttaa suojauksen tehottomuutta, jos Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin ja alla olevan polttoainekulutuksen vertailuhinnan välinen korrelaatio ei riitä suojausinstrumentin ja suojauskohteen käypien arvojen muutosten kumoutumiseen. Ylisuojauksen tai riittämättömän korrelaation aiheuttama tehottomuus kirjataan Johdannaisten käyvän arvon muutokset ja lentokaluston huoltojen valuuttakurssimuutokset-erään.

Rahoitusriskien hallinnan päivitys

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta	Suojattu hinta \$/tonni	Nimellismäärä (tonnit)	Eräntymisaika	
			Vuoden aikana	1–2 vuotta
31.12.2021				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	625,0	68 000	66 000	2 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus				
31.12.2020				
Jet Fuel CIF Cargoes NWE-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	527,7	237 423	227 423	10 000
Cargoes FOB Singapore-indeksin mukaan laskettu polttoainekulutus	609,8	2 577	2 577	

Erittäin todennäköisiä polttoaineistoja suojaavien instrumenttien suojattu keski-hinta lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan suojaava, eli ostettu, instrumentti optioiden kaulusrakenteista. Kyseisellä menetelmällä laskettu suojattu hinta edustaa siis konsernin kannalta huonointa toteumaa. Paras mahdollinen suojattu hinta, joka lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan optioiden kaulusrakenteen myyty instrumentti, on 625,0 Yhdysvaltain dollaria tonnilta NWE-kulutuksen puolelta. Suojauslaskennan ulkopuoliset optiot eivät ole mukana laskelmassa.

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

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

Valuuttariski

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

Finnair-konsernin valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineistoista, lentokoneiden leasingvuokraveloista, lentokoneistoista ja myynneistä, lentokoneiden huoltomaksuista, ylilentomaksuista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Konsernin liikevaihdosta noin 46 prosenttia kertyy euroina. Tärkeimmät muut ulkomaiset liikevaihtovaluutat ovat Japanin jeni (9 prosenttia liikevaihdosta), Kiinan yuan (7 prosenttia), Yhdysvaltain dollari (5 prosenttia) ja Ruotsin kruunu (4 prosenttia). Vieraiden valuuttojen osuus konsernin operatiivisista kustannuksista on noin 30 prosenttia. Tärkein ostovaluutta on Yhdysvaltain dollari, jonka osuus on noin 25 prosenttia kaikista operatiivisista kuluista. Merkittävin dollarikulueriä on polttoainekulut. Suurimmat investoinnit, lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta, tapahtuvat pääosin Yhdysvaltain dollareissa.

Rahoituspolitiikka jakaa valuuttaposition kolmeen osaan; ennustettuun kassavirtaan, tase- ja investointipositioon. Kassavirtapositio muodostuu pääasiassa dollarimääräisistä kuluista ja useissa eri valuutoissa tapahtuvista myyntituloista. Ennustetut polttoaineostot, lentokaluston huoltokulut ja liikennöimismaksut muodostavat samankaltaisten suojauskohteiden ryhmän, joka suojataan samalla suojausinstrumentilla. Kassavirran suojaamisen tarkoitus on vähentää kurssivaihteluiden aiheuttamaa volatiiliteettia kassavirrassa ja operatiivisessa tuloksessa. Tämä toteutetaan suojaamalla porrastetusti kahta suurinta valuuttaa sekä hyödyntämällä monien valuuttojen portfolion hajautushyötyä. Suojaussopimukset ajoitetaan erääntymään samaan ajankohtaan operatiivisten kulujen rahavirtojen toteutumisen kanssa. Suojauslimitit on asetettu vain kahdelle suurimmalle valuuttariskilähteelle, eli Japanin jenille (JPY) ja Yhdysvaltain dollarin korille (USD-kori, joka sisältää Yhdysvaltain ja Hong Kongin dollarit). Näiden kahden suojaushorisontti on yksi vuosi, joka on jaettu neljään kolmen kuukauden

periodiin. Koko suojaushorisontin ajalta maksimi suojausaste on 50 % ja minimi 0 % tavoite suojaustason ollessa 25 %.

Investointipositioon kuuluvat seuraavien neljän vuoden aikana toteutettavat valuuttamääräiset lentokoneinvestoinnit, joiden osalta on allekirjoitettu sitova hankintasopimus, sekä sovitut myynti ja takaisinvuokraus- transaktiot. Rahoituspolitiikan mukaan Finnair suojaa 50–100 % nettoinvestoinneista. Tulevat lentokoneinvestoinnin suojaukset toteutetaan IFRS 9 sitovan ostosopimuksen käyvän arvon suojauksena. Tasepositio muodostuu valuuttamääräisistä rahoitusvaroista ja -veloista sekä muista valuuttamääräisistä tase-eristä kuten varaukset, myyntisaamiset, ostovelat, vuokravelat ja myytävänä olevista omaisuuseristä. Finnair-konserni suojaa 0–100 % 10 miljoonaa euroa ylittävistä valuuttamääräisistä rahoitusvarojen ja rahoitusvelkojen nettopositioista, pitäen kuitenkin tavoite tason 50 %.

Ennustettujen liiketoiminnan nettokassavirtojen osalta, Finnair oli tilinpäätöshetkellä suojannut 9 prosenttia USD-korista ja 2 prosenttia Japanin jenistä seuraavalle 12 kuukaudelle. Tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 12 kuukauden tulokseen noin 70 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti noin 21 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta noin 67 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin heikentyminen huonontaa tulosta noin 21 miljoonalla eurolla. Edellä mainituissa luvuissa dollaririskiin on sisällytetty myyntivaluuttana Hongkongin dollari, jonka historiallinen korrelaatio dollarin kanssa on erittäin korkea. Taseposition osalta suojausasteet olivat tilinpäätöshetkellä USD:n osalta 57 prosenttia ja jenin osalta 94 prosenttia. Tilinpäätöshetkellä – ilman suojaustoimintaa – dollarin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti tulokseen 146 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin vahvistuminen suhteessa euroon vaikuttaa negatiivisesti 6 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetkellä – suojaukset huomioon ottaen – dollarin 10 prosentin vahvistuminen heikentää tulosta 64 miljoonaa euroa ja jenin 10 prosentin vahvistuminen huonontaa tulosta noin 0,3 miljoonaa euroa.

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

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan.

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

Erittäin todennäköisiä ennustettuja myyntejä ja ostoja suojaavien instrumenttien suojattu keski-kurssi lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan suojaava, eli ostettu, instrumentti optioiden kaulusrakenteesta. Kyseisellä menetelmällä laskettu suojattu hinta edustaa siis konsernin kannalta huonointa toteumaa. Paras mahdollinen suojattu kurssi, joka lasketaan ottamalla mukaan ainoastaan optioiden kaulusrakenteen myyty instrumentti, on 1,14 Yhdysvaltain dollarin puolelta ja 119,60 Japanin jenin puolelta.

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

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

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

Taseen valuuttariski milj. euroa 31.12.2020		JPY	USD
Nettotasepositio		-63,3	-943,6
Nettotaseposition suojat		57,6	509,0
Suojausinstrumenttien painotettu keskipurssi suhteessa euroon		126,83	1,18
Taseposition valuuttariskit suojauksen jälkeen		-5,7	-434,6

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

Korkoriski

Korkoriski tarkoittaa sitä kassavirran, tuloksen ja taseen epävarmuutta, joka aiheutuu korkojen muutoksesta. Finnair-konsernissa korkoriskin mittarina käytetään korkosidonnaisuusajaka. Korkosidonnaisuusajan muokkaamiseksi käytetään tarvittaessa korkojohdannaisia. Rahoituspolitiikan mukaisesti sijoitussalkun korkosidonnaisuusajan mandaatti on 0–12 kuukautta ja korollisten velkojen 36–72 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä sijoitussalkun korkosidonnaisuusajaka oli noin 1 kuukautta ja korollisten velkojen ja korkojohdannaisten noin 53 kuukautta. Tilinpäätöshetkellä korkojen yhden prosenttiyksikön nousu lisää vuotuista sijoitussalkun korkotuottoa noin 11,9 miljoonaa euroa ja lainasalkun korkokulua noin 3,3 miljoonaa euroa. Tilinpäätöshetken tilanne kuvaa hyvin vuoden keskimääräistä tilannetta. Tulevaisuudessa alkavat lentokoneiden leasing sopimukset altistavat yhtiön korkoriskille. Leasinghinnan yhtenä komponenttina on korkoelementti. Korko lukitaan leasingmaksujen alkaessa. Yhtiö voi tarvittaessa suojaautua tätä vastaan rahavirran suojilla.

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

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan. Finnair ei ole tehnyt koronvaihtosopimuksia, joiden mukaan konserni maksaa kiinteää korkoa.

Luottoriski

Konserni altistuu vastapuoliriskille sijoittaessaan kassavarajojaan ja käyttäessään johdannaisinstrumentteja. Luottoriskiä hallitaan tekemällä sopimuksia vakavaraisten koti- ja ulkomaisten pankkien, rahoituslaitosten ja välittäjien kanssa, rahoituspolitiikan sallimien vastapuoliriskirajojen puitteissa. Rahavaroja sijoitetaan myös rahamarkkinarahastoihin ja konservatiivisesti valittujen yritysten liikkeellelaskemiin velkakirjoihin ja yritystodistuksiin, yrityskohtaisten limiittien puitteissa. Riskit yksittäisten vastapuolien kohdalla eivät näin ollen ole merkittäviä. Konsernin käypään arvoon arvostettujen lainojen arvostus johtuu täysin valuutan ja koron, ei luottoriskin, muutoksista. Konsernin luottoriski aiheutuu liitteessä 3.2.1 eritellyistä lyhytaikaisista muista rahoitusvaroista, liitteessä 3.2.2 esitetyistä rahavaroista, liitteessä 1.2.3 eritellyistä myyntisaamisista sekä liitteessä 3.8 eritellyistä johdannaisista.

Likviditeettiriski

Finnair-konsernin tavoitteena on ylläpitää hyvää maksuvalmiutta. Maksuvalmius varmistetaan kassavaroilla, tililiimiiteillä, likvideillä rahamarkkinasijoituksilla ja sitovilla lainalupailla. Konsernin pitkäaikaisten velkojen vastapuolek ovat vakavaraista hyvämaineisia rahoituslaitoksia. COVID-19-pandemia ei ole vaikuttanut Finnairin likviditeettiriskin hallintaan. Kuitenkin koronaviruksesta edelleen jatkuneen epävarmuuden vuoksi Finnair toteutti useita rahoitustoimia vuoden 2021 aikana varmistaa maksuvalmiuden ja toiminnan jatkuvuuden. Näihin rahoitustoimiin kuului esimerkiksi 400 miljoonan euron joukkovelkakirjalainen liikkeeseenlasku vuoden 2021 toisen neljänneksen aikana, neljän myynti- ja takaisinvuokraussopimuksen solminen Airbus A350 lentokoneille, joiden kassavaikutus oli yli 400 miljoonaa dollaria ja tekemällä vuokrausjärjestelyn Airbus A350 lentokoneeseen, järjestelyn kassavaikutus vuosien 2021–2022 aikana on yli 100 miljoonaa dollaria. Suomen valtio ja Finnair myös sopivat 400 miljoonan euron hybridilaista, josta 350 miljoonaa euroa on hyväksytty EU-komission toimesta ja se on Finnairin nostettavissa lainassa olevien ehtojen mukaisesti. Euroopan komission kilpailuviranomainen hyväksyi 10.2.2022 puuttuvan noin 50 miljoonan osuuden ja näin ollen Finnairin ja Suomen valtion välinen 400 miljoonan euron hybridilainaliimiitti on kokonaisuudessaan yhtiön käytössä lainaehtojen mukaisesti. Konsernin likvidit kassavarat olivat tilikauden 2021 päättyessä 1265,7 miljoonaa euroa. Finnair Oyj:llä on kotimainen yritystodistusohjelma määrältään 200 miljoonaa euroa, joka ei ollut käytössä tilinpäätöshetkellä. Finnair tiedotti vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä että se on luopunut 175 miljoonan euron suuruudesta, käyttämättömästä valmiusluottoliimittijärjestelystä. Kyseiseen luottoliimittiin kuului myös finanssikovenantti, joka perustuu oikaistuun nettovelkaantumisasteeseen. Koska Finnair on luopunut kyseisestä järjestelystä ei finanssikovenanttiin ole enää voimassa.

Pääomarakenteen hallinta

Konsernin pääoman hallinnan tavoitteena on turvata pääsy pääomamarkkinoille kaikkina aikoina huolimatta epävarmasta liiketoimintaympäristöstä ja lisäksi tukea tulevaisuuden liiketoiminnan kehitystä. Optimaalisen pääomarakenteen avulla pyritään myös pääomakustannuksen minimoimiseen ja sijoitetun pääoman tuoton maksimoimiseen. Pääomarakenteeseen vaikutetaan muun muassa osingonjaon ja osakeantien kautta. Konserni voi vaihdella ja mukauttaa osakkeenomistajille maksettujen osinkojen, näille palautettavan pääoman määrää, tai uusien liikkeeseen laskettavien osakkeiden lukumäärää. Konserni voi myös päättää omaisuuserien myynneistä velkojen vähentämiseksi. Finnairin osingonjakopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkona. COVID-19 pandemian vaikutukset näkyvät edelleen Finnairin liiketoiminnassa ja myös Finnairin pääomarakenteessa. Varautukseen tulevaisuuteen Suomen valtio ja Finnair sopivat 400 miljoonan euron hybridilaista, josta 350 miljoonaa euroa on hyväksytty EU-komission toimesta ja se on Finnairin nostettavissa lainassa olevien ehtojen mukaisesti. Euroopan komission kilpailuviranomainen hyväksyi 10.2.2022 puuttuvan noin 50 miljoonan osuuden ja näin ollen Finnairin ja Suomen valtion välinen 400 miljoonan euron hybridilainaliimiitti on kokonaisuudessaan yhtiön käytössä lainaehtojen mukaisesti. Konsernin pääomarakenteen kehitystä seurataan jatkuvasti oikaistulla nettovelkaantumisasteella (adjusted gearing), jota laskettaessa oikaistu korollinen nettovelka on jaettu oman pääoman määrällä. Konsernin oikaistu nettovelkaantumisaste oli vuoden 2021 lopussa 321,8 prosenttia (153,2).



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

1.

Liiketulos
2.

Laivasto ja muu käyttöomaisuus sekä vuokrasopimukset
3.

Pääomarakenne ja rahoituskulut
4.

Konsolidointi
5.

Muut liitetiedot
6.

Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Käyvän arvon rahaston herkkyyshanalyysi

Mikäli Jet fuel CIF NWE- hinta olisi ollut 10 prosenttia korkeampi, olisi rahaston saldo ollut 6,6 miljoonaa euroa (50,7) suurempi. Vastaavasti taas 10 prosenttia alempi Jet fuel CIF NWE-hinta olisi pienentänyt rahastoa 6,6 miljoonaa euroa (52,0). Yhdysvaltain dollarin osalta 10 prosenttia heikompi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 9,9 miljoonaa euroa (58,4) ja 10 prosenttia vahvempi dollari olisi vaikuttanut positiivisesti 5,2 miljoonaa euroa (61,7). Japanin jenin osalta 10 prosenttia vahvempi taso olisi heikentänyt käyvän arvon rahaston saldoa 5,1 miljoonaa euroa (20,7) ja 10 prosenttia heikompi JPY olisi vaikuttanut positiivisesti 4,6 miljoonaa euroa (19,0). Korkojen muutoksella ei ole olennaista vaikutusta oman pääoman käyvän arvon rahastoon. Oheisissa herkkyysluvuissa ei ole otettu huomioon laskennallisen verovelan (verosaamisen) muutosta.

3.6 Rahoitusvarojen ja -velkojen luokittelu

Milj. euroa	Suojaus- laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat	Jaksetettuun hankintameno arvostettavat	Kirjanpitoarvo
31.12.2021				
Rahoitusvarat				
Saamiset			3,3	3,3
Muut rahoitusvarat		531,4		531,4
Myyntisaamiset ja muut saamiset			166,7	166,7
Johdannaiset	13,7	12,4		26,1
Rahavarat			734,3	734,3
Kirjanpitoarvo yhteensä	13,7	543,8	904,3	1461,8
Käypä arvo yhteensä	13,7	543,8	904,3	1461,8
Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat			1 427,9	1 427,9
Leasingvelat			1 381,0	1 381,0
Johdannaiset	0,3	0,1		0,4
Ostovelat ja muut velat			181,5	181,5
Kirjanpitoarvo yhteensä	0,3	0,1	2 990,4	2 990,9
Käypä arvo yhteensä	0,3	0,1	2 999,5	2 999,9

Milj. euroa	Suojaus- laskennassa olevat	Käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat	Jaksetettuun hankintameno arvostettavat	Kirjanpitoarvo
31.12.2020				
Rahoitusvarat				
Saamiset			3,1	3,1
Muut rahoitusvarat		358,3		358,3
Myyntisaamiset ja muut saamiset			125,7	125,7
Johdannaiset	7,4	5,0		12,4
Rahavarat			465,3	465,3
Kirjanpitoarvo yhteensä	7,4	363,3	594,1	964,9
Käypä arvo yhteensä	7,4	363,3	594,1	964,9
Rahoitusvelat				
Korolliset rahoitusvelat			1 162,5	1 162,5
Leasingvelat			1 016,2	1 016,2
Johdannaiset	46,1	53,6		99,7
Ostovelat ja muut velat			84,5	84,5
Kirjanpitoarvo yhteensä	46,1	53,6	2 263,2	2 362,9
Käypä arvo yhteensä	46,1	53,6	2 261,1	2 360,7

Johdannaiset sisältävät valuutta- ja hyödykejohdannaisten lisäksi myös korkojohdannaiset (valuutan- ja koronvaihtosopimukset). Saamiset-erä sisältää pääasiassa vuokratun lentokaluston USD-määräisiä takuutalletuksia. Ostovelat ja muut velat sisältää ostovelat ja muut korolliset ja korottomat velat.

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Käyvän arvon hierarkia käypään arvoon arvostetuista rahoitusvaroista ja -veloista

Käyvät arvot raportointikauden lopussa

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

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

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

Tason 2 instrumenttien käyvät arvot perustuvat merkittävilä osin muihin syöttötietoihin kuin tasoon 1 sisältyviin noteerattuihin hintoihin, mutta kuitenkin tietoihin, jotka kyseiselle omaisuuserälle tai velalle ovat todettavissa joko suoraan (ts. hintana) tai epäsuorasti (ts. hinnoista johdettuina).

Tason 3 instrumenttien käyvät arvot puolestaan perustuvat omaisuuserää tai velkaa koskeviin syöttötietoihin, jotka eivät perustu todettavissa olevaan markkinatietoon (ei todettavissa olevat syöttötiedot), vaan merkittävilä osin vastapuolten toimittamiin vahvistuksiin, jotka perustuvat yleisesti hyväksyttyihin arvostusmalleihin.

A = Laadintaperiaatteet

3.7 Rahoitusvarojen ja -velkojen netotus

Milj. euroa	2021	2020
Johdannaisvarat bruttomäärä	26,1	12,4
Taseessa esitetty rahoitusvarojen määrä	26,1	12,4
Toimeenpantavissa oleva yleinen netotusjärjestely	-0,4	-11,8
Johdannaisvarat netto	25,7	0,6

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

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

3.8 Johdannaiset

A Johdannaissopimukset ja suojauslaskenta

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair-konserni käyttää valuutta-, korko-, osake- ja hyödykejohdannaisia pienentämään valuuttakurssi-, korko- ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat konsernin taseen eristä, valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoituista valuuttamääräisistä ostoista ja myynneistä sekä tulevista lentopetrollostoista. Konserni ei tee johdannaissopimuksia keinottelutarkoituksiin.

Johdannaissopimukset kirjataan tehoketkellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenoön (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuositarkastuksissa. Johdannaisten käyvät arvot perustuvat arvoihin, joilla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden ja toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myyntiilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä. Johdannaisten käyvät arvot määritetään seuraavasti:

Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatiliiteetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen Black-Scholes-optiohinnoittelumallia. Koronvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Koron - ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Hyödyketermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

Valuutan- ja koronvaihtosopimusten osalta yhtiö tekee luottoriskin oikaisun, sillä näiden instrumenttien maturiteetti on pitkä. Muiden johdannaisten osalta luottoriskin oikaisua ei tehdä, sillä lyhyistä maturiteeteista johtuen oikaisu ei olisi materiaallinen. Luottoriskien hallinnasta on kerrottu tarkemmin liitteessä 3.5.

Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaissopimuksen käyttötarkoituksen määäämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti suojatun riskin luonteen kanssa. Johdannaissopimukset määritellään syntymishetkellään tulevien kassavirtojen suojauksiksi, taseeseen merkittyjen varojen ja velkojen suojauksiksi, sitovien ostosopimusten suojauksiksi

Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Termiinien ja optioiden puolelta, suojauskohteen ja suojausinstrumentin välillä on taloudellinen suhde, koska odotetaan, että suojausinstrumentin ja suojauskohteen arvon muutokset ovat vastakkaisia yhteisen allaolevan tai suojatun riskin vuoksi. Tämä koskee kaikkia suojaussuhteita paitsi Cargoes FOB Singapore-kulusta, joka suojataan Jet Fuel CIF Cargoes NWE-perustuvien instrumenttien avulla (kuten esitetään liitetiedossa 3.5). Tässä tilanteessa kohde-etuutena oleva indeksi on erilainen, mutta suojauskohteen (SING) ja suojausinstrumentin (NWE) välinen historiallinen korrelaatio on 0.99. Näin ollen, tämä suojaussuhde määritellään suojausuhteeksi, jossa suojausinstrumentti taloudellisesti liittyy läheisesti kohde-etuutena olevaan instrumenttiin. Myös seuraavat tekijät voivat aiheuttaa polttoainejohdannaisten tehottomuutta: erot suojausinstrumentin ja suojauskohteen nimellismäärän ajoituksessa, merkittävät muutokset suojaussuhteen liittyvien sopimuspuolten luottoriskissä sekä muutokset suojauskohteen

kokonaismäärässä, jotka voivat aiheuttaa ylisuojausta, esimerkiksi jos perusteena oleva polttoainekulutuksen ennuste ei ole riittävästi tarkka. Koska konsernissa ei suojata 100 % polttoainekulutusta, ylisuojauksen riski on vähäinen. Finnair on soveltanut 1:1 suojausaste suojauskohteille.

Finnair käyttää termiinejä ja optioita suojautuessaan valuuttamääräisten kassavirtojen aiheuttamat riskit. Valuuttamääräisten kassavirtojen suojat käsitellään kirjanpidossa IFRS 9-standardin mukaisesti rahavirtasuojauksina. Ennakoitujen rahavirtojen suojaamiseksi tehtyjen johdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan muun laajan tuloksen käyvän arvon rahastoon rahavirran suojauksiksi määriteltujen johdannaisten osalta, jotka täyttävät IFRS-suojauslaskennan soveltamisedellytykset. Suojauslaskennan ulkopuolisten termiinien ja optioiden käyvän arvon muutokset kirjataan tuloslaskelman johdannaisten käyvän arvon muutokset – erään. Suojausrahastoon kirjattu käyvän arvon muutos siirretään tulosvaikutteisiksi sillä kaudella, kun suojattu tapahtuma vaikuttaa voittoon tai tappioon. Korkopisteet otetaan mukaan suojausinstrumentissa sekä suojaussuhteessa. Seuraavat tekijät voivat aiheuttaa tehottomuutta: erot suojausinstrumentin ja suojauskohteen nimellismäärän ajoituksessa, merkittävät muutokset suojaussuhteen liittyvien sopimuspuolten luottoriskissä sekä muutokset suojauskohteen kokonaismäärässä, jotka voivat aiheuttaa ylisuojausta, esimerkiksi jos perusteena oleva kassavirtaennuste ei ole riittävästi tarkka. Koska konsernissa ei suojata 100 % kassavirtoja, ylisuojauksen riski on vähäinen. Realisoituneiden JPY-määrien myyntien suojien voitto tai tappio kirjataan liikevaihtoon, ja realisituneiden USD-määrien kulujen suojien voitto tai tappio kohdistetaan kuluihin suhteessa realisituneisiin kuluihin. Muiden valuuttamääräisten rahavirtojen voitto tai tappio kirjataan muihin kuluihin.

Suojaussuhteen suojausaste määritellään sekä suojausinstrumentin että suojattavan kohteen suhteellisen määrän mukaan. Suojautuessaan valuuttariskiltä Finnair yleensä soveltaa 1:1 suojausastetta suojauskohteille. Termiinien ja optioiden puolelta, suojauskohteen ja suojausinstrumentin välillä on taloudellinen suhde, koska odotetaan, että suojausinstrumentin ja suojauskohteen arvon muutokset ovat vastakkaisia yhteisen alla olevan tai suojatun riskin vuoksi.

Suojauslaskennan piiriin kuulumattomien korkojohdannaisten käyvän arvon muutos kirjataan tuloslaskelman rahoitustuottoihin ja -kuluihin. Finnair-konsernin valuuttamääräisiä tase-eriä suojaavien termiinien käyvän arvon muutokset sekä realisoidut voitot ja tappiot kirjataan rahoituskuluihin. Myytävänä olevien omaisuuserien suojien käyvän arvon muutokset kirjataan Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat eriin.

Suojauksen kustannus

Konsernissa optiosopimuksen perusarvo ja aika-arvo erotetaan, ja vain option perusarvo määritetään suojausinstrumentiksi. Aika-arvo käsitellään suojauksen kustannuksena. Alkuperäisenä kirjaamisajankohtana optioiden preemiot kirjataan omaan pääomaan sisältyvään suojauskustannuksen rahastoon. Aika-arvon käyvän arvon muutokset kirjataan muun laajan tuloksen suojauskustannuksen rahastoon. Preemiot siirretään tuloslaskelmaan samanaikaisesti suojattavan kohteen realisitumisen kanssa. Tilinpäätöshetkellä Finnairilla oli vain suojattuihin transaktioihin liittyviä preemioita suojauskustannusrahastossa.

COVID-19-pandemian vaikutukset suojauslaskentaan ja johdannaisiin

COVID-19-pandemia on vaikuttanut voimakkaasti vuosien 2020 ja 2021 lentomatokustamiseen ja sen kysyntään. Kysynnän lasku erityisesti vuonna 2020 puolestaan vaikutti myös Finnairin suojausoperaatioihin valuutta- ja lentopetroliriskin osalta. Kysynnän katoaminen tarkoitti suojauksien osalta merkittävää muutosta ennustettuihin myynteihin ja kuluihin eri valuutoissa ja lentopetrolin kulutukseen, joka puolestaan johti suojaussuhteiden lopettamiseen suuressa osassa valuutta- ja lentopetrolinsuojauksia vuoden 2020 aikana. Viimeiset lopetut suojaussuhteen erääntyivät vuoden 2021 viimeisen neljänneksen aikana ja niiden realisoiu kulu tai tuotto näyitetään tuloslaskelmalla rahoitustuotoissa ja -kuluissa. Epävarmuudesta johtuen Finnair on aloittanut uusien suojien teon niin valuutan kuin lentopetrolin osalta vuoden 2021 viimeisen neljänneksen aikana uudistetun riskienhallintapolitiikan mukaisesti, josta löytyy lisätietoa liitetiedosta 3.5 rahoitusriskien hallinta. **A**

1 Kriittiset tilinpäätösarvot ja epävarmuustekijät

Finnair soveltaa IFRS 9-suojauslaskennan periaatteita tulevien kassavirtojen suojauksessa. Näitä periaatteita sovelletaan esimerkiksi polttoaineiden hinta- ja valuuttariskin sekä erittäin todennäköisten valuuttamääräisten myyntien ja ostojen valuuttariskin suojauksessa. Suojauslaskentaa voidaan soveltaa vain, jos ennustetut kassavirrat voidaan määritellä erittäin todennäköisesti toteutuviksi. Ennustettujen kassavirtojen toteutumisen perustuu suurelta osin tehtyihin ennusteisiin ja johdon parhaaseen arvioihin ja olettamiin tilinpäätöshetkellä. Arvot ja olettamat pohjautuvat aikaisempaan kokemukseen ja johdon parhaaseen näkemykseen tulevaisuuden tapahtumista ja muista olettamuksista, joiden uskotaan olevan olosuhteet huomioon ottaen perusteltuja. Arvioita ja olettamia arvioidaan jatkuvasti ja jos niissä tapahtuu muutoksia, johdon täytyy myös arvioida ovatko ennustetut kassavirrat enää todennäköisesti toteutuvia. Esimerkiksi jos ennustettu palautuminen ei toteudu tämänhetkisten ennusteiden mukaisesti, riskinä on että Finnair joutuu lopettamaan suojaussuhteita, koska suojauslaskennan ehdot eivät täyty IFRS-9 standardin mukaisesti. Tällöin suojautulos kirjattaisiin tuloslaskelmalle käyvän arvon rahaston sijaan. **B**

A = Laadintaperiaatteet
B = Kriittiset tilinpäätösarvot



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Milj. euroa	2021				2020			
	Nimellis- arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto- arvo	Nimellis- arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto- arvo
Valuuttajohdannaiset								
Polttoaineen valuuttasuojaus								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	57,4	0,8	-0,1	0,7	268,4	4,2	-13,1	-8,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	4,5	0,0		0,0	80,5	0,0		0,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	4,3		0,0	0,0	74,3		-1,9	-1,9
Lentokonehankintojen käyvän arvon suojaus	162,9	8,8		8,8	180,4		-13,8	-13,8
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	229,2	9,6	-0,1	9,5	603,7	4,3	-28,8	-24,5
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit					173,9	4,1	-3,1	1,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot					20,3	0,1		0,1
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot					20,3	0,0	-0,1	-0,0
Taseen suojaus, termiinit	270,1	0,1	-0,1	0,0	267,1	0,1	-0,5	-0,4
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	270,1	0,1	-0,1	0,0	481,6	4,4	-3,7	0,7
Valuuttajohdannaiset yhteensä	499,3	9,7	-0,2	9,5	1 085,3	8,6	-32,5	-23,8
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	68 000	4,1	-0,2	3,9	240 000	3,2	-17,3	-14,2
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		4,1	-0,2	3,9		3,2	-17,3	-14,2
Lentopetrolitermiinit, tonnia					336 000	0,6	-31,1	-30,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä						0,6	-31,1	-30,5
Hyödykejohdannaiset yhteensä		4,1	-0,2	3,9		3,8	-48,4	-44,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	280,3	12,3		12,3	286,0		-18,8	-18,8
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä	280,3	12,3		12,3	286,0	0,0	-18,8	-18,8
Korkojohdannaiset yhteensä	280,3	12,3		12,3	286,0	0,0	-18,8	-18,8
Johdannaiset yhteensä		26,1	-0,4	25,7		12,4	-99,7	-87,2
* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2021 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset - erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaissopimuksiin perustuvat velat - erässä). COVID-19-pandemiasta johtuvan epävarmuuden ja lopetettujen suojaussuhteiden takia vuosien 2020 ja 2021 johdannaisten määrä on laskenut merkittävästi näiden vuosien aikana. Vuoden 2021 viimeisen neljänneksen aikana Finnair kuitenkin aloitti suojaustoiminnan uudelleen uudistetun rahoitusriskien hallinnan politiikan mukaisesti.								

Suojauskohteet suojaussuhteissa

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

Johdannaisvastapuolien luottoluokittelu

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

Tulosvaikutteisesti realisoituneet johdannaiset

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

3.9 Omaa pääomaa koskevat tiedot

A

Oma pääoma

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

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

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

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

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

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

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

Vuosi 2021 jatkui erittäin haastavana koko maailmanlaajuiselle lentoliikennetoimialalle ja oli toinen vuotuinen raportointikausi, johon Covid-19-pandemia on vaikuttanut voimakkaasti. COVID-19-pandemiasta johtuneet tappiot vaikuttivat myös konsernitaseeseen, mistä syystä konsernin oma pääoma laski 475,5 miljoonaan euroon (896,6). COVID-19-pandemian aiheuttamista haasteista huolimatta Finnair on yhä sitoutunut pitkän aikavälin strategiaansa COVID-19-pandemiaan liittyvistä sopeutustoimista huolimatta ja pyrkii varmistamaan, että Yhtiö pysyy kilpailukykyisenä lentoyhtiönä myös tulevaisuudessa. Yhtiön johto uskoo, että COVID-19-pandemiaan liittyvien matkustusrajoitusten poistuttua lentoliikenne on edelleen kasvuala, jossa Finnair tavoittelee kestävää ja kannattavaa kasvua maantieteelliseen kilpailueltuun perustuvan strategian ja vahvan omistusrakenteen tukemana.

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

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

A = Laadintaperiaatteet

Konsernin käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät

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

*Ennustettujen valuutamääristen myyntien ja kulujen suojaukset (termiinit ja optiot) määritellään samankaltaisten suojauskohteiden ryhmän suojaksisi. Realisoituneet voitot tai tappiot siirretään tulosvaikutteisiksi liikevaihtoon ja kulu-eriin suhteessa realisoituneisiin kuluihin. Tulosvaikutteisiksi liikevaihtoon ja kulu-eriin siirretyt määrät esitellään "Tulosvaikutteisesti realisoituneet johdannaiset" - taulukossa liitetiedossa 3.8.

Käyvän arvon rahastoon kirjattujen arvostusten erääntymisajat

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Oman pääoman ehtoinen hybridilaina

Omaan pääomaan (omistajille kuuluvan pääoman jälkeen) sisältyy vuoden 2020 kolmannella neljänneksellä nostettua hybridilainaa 200 miljoonaa euroa. Lainan korko on kiinteä 10,25 prosenttia vuodessa ensimmäiset kolme vuotta ja sen jälkeen kiinteä 15,25 prosenttia vuodessa. Finnairilla on oikeus viivästyttää hybridilainan koronmaksu, mikäli se ei maksa osinkoa tai muuta hyvitystä osakepääomalle. Lainalla ei ole eräpäivää, mutta yhtiöllä on oikeus lunastaa se kolmen vuoden kuluttua liikkeelle laskusta, ja sen jälkeen jokaisena koronmaksupäivänä. Omaan pääomaan kirjattu hybridilainojen pääoma on 198 miljoonaa euroa kulujen jälkeen. Hybridilainat ovat vakuudeettomia ja muita velkasitoumuksia heikommassa etuoikeusasemassa. Hybridilainan velkakirjan haltijalla ei ole osakkeenomistajalle kuuluvia oikeuksia.

Osakekohtainen tulos

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

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

Osinko

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

Finnair Oyj:n jakokelpoiset varat

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

4 Konsolidointi

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

4.1 Yleiset konsolidointiperiaatteet

Yhdistely konsernitilinpäätökseen

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

4.2 Tytäryhtiöt

A Tytäryhtiöiden yhdistelyperiaatteet

Finnair Oyj:n konsernitilinpäätökseen sisältyvät emoyhtiö Finnair Oyj ja kaikki sen tytäryhtiöt. Tytäryhtiöitä ovat ne yhtiöt, joissa Finnairilla on määräysvalta. Finnair katsoo sillä olevan määräysvalta, kun se on oikeutettu sijoituskohteen muuttuvaan tuottoon ja pystyy määräysvallallaan vaikuttamaan sen määrään. Pääsääntöisesti määräysvaltasuhde syntyy, kun Finnairilla on yli puolet yhtiön äänivallasta tai kun sillä muutoin on valta määrätä yhtiön liiketoiminnasta ja talouden periaatteista. Hankitut tytäryhtiöt yhdistellään konsernitilinpäätökseen siitä päivästä lukien, jona konserni on saanut määräysvallan, ja luovutetut tytäryhtiöt siihen saakka, jolloin määräysvalta lakkaa. Konsernin keskinäinen osakkeenomistus on eliminoitu hankintamenetelmällä, jonka mukaisesti hankitun yhtiön varat ja velat arvostetaan hankintahetkellä käypään arvoon. Se määrä, jolla hankintahinta ylittää hankitun, käypään arvoon arvostetun nettovarallisuuden, kirjataan liikearvoksi. Kaikki konsernin sisäiset liiketapahtumat, saamiset ja velat sekä realisoitumattomat voitot eliminoidaan konsernitilinpäätöksessä. Realisoitumattomia tappioita ei eliminoida siinä tapauksessa, että tappio johtuu arvonalentumisesta. Tytäryhtiöiden tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita.

Määräysvallattomien omistajien osuus ja liiketoimet määräysvallattomien omistajien kanssa

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

I = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Tytäryritykset

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

4.3 Hankitut ja myydyt liiketoiminnot

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

4.4 Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä

A Osakkuusyritykset ovat yrityksiä, joissa konsernilla on yleensä 20–50 prosenttia äänimäärästä tai joissa konsernilla on muutoin huomattava vaikutusvalta mutta joissa sillä ei ole määräysvaltaa. Yritykset, joissa konsernilla on yhteinen määräysvalta toisen osapuolen kanssa ja merkittävät päätökset vaativat molempien osapuolien hyväksynnän, käsitellään luonteensa mukaisesti yhteisyrityksinä. Osuudet osakkuus- ja yhteisyrityksissä on yhdistetty konsernitilinpäätökseen pääomaosuusmenetelmällä. Konsernilla ei ole yhteisiksi toiminnoiksi luokiteltuja yhteisjärjestelyjä, joissa konsernilla olisi oikeuksia osuuksiin yhteisyritysten omaisuudesta tai veloista ja jotka sen tulisi yhdistellä taseeseensa. Konsernin osuus osakkuus- ja yhteisyrityksestä sisältää sen hankinnassa syntyneen liikearvon. Konsernin osuus hankintahetken jälkeisistä tuloksista on kirjattu tuloslaskelmaan. Jos konsernin osuus osakkuusyrityksen tappiosta ylittää sijoituksen kirjanpitoarvon, sijoitus merkitään taseeseen nolla-arvoon, ellei konserni ole sitoutunut osakkuusyrityksen velvoitteiden täyttämiseen. Konsernin ja sen osakkuus- ja yhteisyritysten välisistä liiketoimista merkitään konsernitilinpäätökseen vain konsernin ulkopuolisille omistajille kuuluva osuus. Jokaisen raportointikauden lopussa tarkistetaan, onko objektiivista näyttöä siitä, että osakkuusyritykseen tehdyn sijoituksen arvo on alentunut. Jos tällaista näyttöä on, arvonalentumistappio määritetään osakkuusyrityksestä kerrytettävissä olevan rahamäärän ja sen kirjanpitoarvon välisenä erotuksena ja se merkitään tuloslaskelman erään osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista. Osakkuusyrityksien ja yhteisyritysten tilinpäätökset on muutettu vastaamaan konsernissa käytössä olevia laskentaperiaatteita. Jos osakkuus- tai yhteisyrityksestä ei ole ollut käytössä vahvistettua tilinpäätöstä, on yhdistelyssä käytetty alustavia tilinpäätöslukuja tai viimeisintä saatua tietoa. A

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

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

A = Laadintaperiaatteet

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

Tiedot konsernin osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2021

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

Tiedot konsernin osakkuus- ja yhteisyrityksistä 31.12.2020

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

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

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

Nordic Regional Airlines AB

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

4.5 Lähipiiritapahtumat

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

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Osakkuusyhtiöiden, yhteisyritysten ja Finnairin eläkesäätiön kanssa toteutuivat seuraavat liiketapahtumat:

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

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

Lisätietoa osakkuus- ja yhteisyrityksistä löytyy liitetiedosta 4.4.

Finnairin eläkesäätiö

Finnairin eläkesäätiö on erillinen juridinen yksikkönsä, joka tarjoaa lähinnä etuuspohjaista lisäeläketurvaa Finnairin henkilöstölle ja hallinnoi säätiön varallisuutta. Säätiö omistaa Finnairin ulkona olevista osakkeista 0,1 % (0,1 %). Säätiön omistamat kiinteistöt on pääosin vuokrattu Finnairille. Vuonna 2021 ja 2020 Finnair ei maksanut eläkesäätiölle kannatusmaksuja. Eläkesaaminen tilikauden lopussa oli 78,9 miljoonaa euroa (31,0).

i = Osion sisältö
A = Laadintaperiaatteet
! = Kriittiset tilinpäätösarviot

5 Muut liitetiedot

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

5.1 Tuloverot

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

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

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

! **Laskennalliset verot**

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

Tuloverot

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

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Tuloverojen täsmäytys Suomen yhteisöverokannan mukaiseen tuloveroon

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

Laskennalliset verosaamiset ja -velat

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

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2021 aikana:

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

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

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

Laskennallisten verojen muutokset vuoden 2020 aikana:

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

5.2 Riidat ja oikeudenkäynnit

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

5.3 Tilinpäätöspäivän jälkeiset tapahtumat

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

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

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

● **6. Emoyhtiön tilinpäätös**

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

6 Emoyhtiön tilinpäätös

Finnair Oyj:n tuloslaskelma

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

Finnair Oyj:n tase

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

● 6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Finnair Oyj:n rahoituslaskelma

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

Finnair Oyj:n tilinpäätöksen liitetiedot

6.1 Laadintaperiaatteet

Yleistä

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

Ulkomaanrahan määräiset erät

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

Johdannaissopimukset

Rahoituspolitiikkansa mukaisesti Finnair käyttää valuutta-, korko- ja hyödykejohdannaisia pienentämään valuuttakurssi-, korko- ja hyödykeriskejä, jotka johtuvat konsernin taseen eristä, valuuttamääräisistä ostosopimuksista, ennakoidusta valuuttamääräisistä ostoista ja myynneistä sekä tulevista lentopetrolistoista. Tasepositio suojataan konsernitasolla, pois lukien Finnair Aircraft Finance joka suojaa oman positionsa. Konserniyhtiöiden yhteenlaskettu tasepositio eroaa konsernin raportoidusta tasepositiosta sisäisten erien määrän verran. Näin ollen tasepositio ja sen suojaukset esitetään konsernin tilinpäätöksessä liitteessä 3.5. Myös valuuttamääräistä kassavirtapositiota suojataan konsernitasolla, jotta voidaan hyötyä netotusvaikutuksesta. Se esitetään konsernin tilinpäätöksessä liitteessä 3.5. Johdannaissopimukset arvostetaan tilinpäätöspäivän kurssiin kirjanpitolain 5:2 a §:n mukaisesti. Johdannaissopimukset kirjataan tekohetkellä taseeseen niiden alkuperäiseen hankintamenoon (käypä arvo), jonka jälkeen ne arvostetaan käypään arvoon jokaisessa tilinpäätöksessä ja osavuositarkastuksessa. Johdannaisten käyvät arvot perustuvat arvoihin, joilla instrumentti voitaisiin asiaa tuntevien, liiketoimeen halukkaiden ja toisistaan riippumattomien osapuolten välillä ilman myynti-tilanteeseen liittyvää pakkoa joko ostaa tai myydä. Johdannaisten käyvät arvot määritetään alla esitetyllä tavalla. Kaikkien johdannaisten käyvät arvot lasketaan käyttäen tilinpäätöspäivän valuuttakursseja, korkoja, volatiliitteetteja ja hyödykehintanoteerauksia. Valuuttatermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Valuuttaoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen Black-Scholes-optiohinnoittelumallia. Koron - ja valuutanvaihtosopimusten käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Korko-optioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja. Hyödykestermiinien käyvät arvot lasketaan tulevien kassavirtojen nykyarvona. Hyödykeoptioiden käyvät arvot lasketaan käyttäen yleisesti hyväksyttyjä optioiden arvonmääritysmalleja.

Voitot ja tappiot, jotka syntyvät käypään arvoon arvostamisesta, käsitellään kirjanpidossa johdannaissopimuksen käyttötarkoituksen määräämällä tavalla. Suojauslaskennan piirissä olevien johdannaisten voitot ja tappiot kirjataan yhdenmukaisesti alla olevan kohde-etuuden kanssa. Johdannaissopimukset määritellään syntymishetkellään tulevien kassavirtojen suojauksiksi, sitovien ostosopimusten suojauksiksi (rahavirtasuojaus tai käyvän arvon suojaus) tai johdannaisiksi, jotka eivät täytä suojauslaskennan ehtoja tai joihin ei sovelleta suojauslaskentaa (taloudellinen suojaus). Yhtiöllä ei ole käytössä ulkomaisen yksikön nettoinvestointien suojauksia eikä kytkettyjä johdannaisia.

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



Konsernin tuloslaskelma
Konsernin laaja tuloslaskelma
Konsernin tase
Konsernin rahavirtalaskelma
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

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

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

Rahoitusvarat ja -velat

Finnairin rahoitusvarat jaotellaan seuraaviin ryhmiin: jaksotettuun hankintamenuon tai käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattavat. Luokittelu tapahtuu liiketoimintamallin tavoitteen sekä sijoitusten sopimusperusteisten rahavirtojen perusteella alkuperäisen hankinnan yhteydessä. Kaikki rahoitusvarojen ostot ja myynnit kirjataan kaupantekopäivänä. Rahoitusvelat merkitään alun perin kirjanpitoon nimellisarvoon. Kaupankäyntitarkoituksessa pidettävät rahoitusvarat ja 12 kuukauden sisällä erääntyvät rahoitusvarat ja -velat esitetään lyhytaikaisissa saamisissa tai veloissa. Rahoitusvaroina olevat velkakirjasijoitukset kuten yritystodistukset ja talletukset arvostetaan jaksotettuun hankintamenuon, mutta vain silloin kun liiketoimintamallin tavoitteena on pitää nämä sijoitukset ja kerätä kaikki sopimukseen perustuvat rahavirrat ja kun instrumentin sopimukseen perustuvat rahavirrat koostuvat yksinomaan pääoman ja koron maksusta. Rahoitusvarojen osalta, joissa arvostus on tehty käytettään jaksotettua hankintamenua on korkoperusteena efektiivnen korko. Jaksotettuun hankintamenuon arvostettavat rahoitusvarat sisältävät myyntisaamisia, siirtosaamisia ja lentokonevuokrien takuutalletuksia. Lyhytaikaisten myyntisaamisten ja muiden saamisten luonteesta johtuen niiden kirjanpitoarvon oletetaan olevan sama kuin käypä arvo. Rahoitusvarojen taseesta pois kirjaaminen tapahtuu silloin, kun konserni on menettänyt sopimusperusteisen oikeuden rahavirtoihin tai kun se on siirtänyt merkittävilä osin riskit ja tuotot konsernin ulkopuolelle.

Yhtiön luottotappiovarauksen arvioiminen perustuu myyntisaamisten koko voimassaoloajalta odotettavissa oleviin luottotappioihin IFRS 9-standardin mukaisesti. Finnair on päättänyt soveltaa myyntisaamisten luottoriskin kirjaamiseen yksinkertaistettua varausmatriisia, koska myyntisaamisiin ei sisälly merkittävää rahoituskomponenttia. Odotettuihin luottotappioihin perustuva malli on ennakoiava, ja odotettu tappio-osuus perustuu historiallisten tappioiden määriin. Koko voimassaoloajalta odotettavissa olevat luottotappiot lasketaan kertomalla maksattomien myyntisaamisten bruttomääräinen kirjanpitoarvo odotetulla tappio-osuudella jokaisessa ikääntymisluokassa. Odotettavissa olevien luottotappioiden muutokset kirjataan tulosvaikutteisesti. Arvonalentumismallilla ei ole vaikutusta muihin rahoitusvaroihin, kuten velkakirjasijoitukset ja rahamarkkinarahastoihin, sillä ne arvostetaan IFRS 9:n mukaan käypään arvoon tulosvaikutteisesti, jolloin odotetut luottotappiot on jo otettu huomioon. Jaksotettuun hankintamenuon arvostettujen rahoitusinstrumenttien osalta, Finnair suorittaa seurantaa aktiivisesti ja kirjaa kriteerien toteutuessa arvonalentumista tulosvaikutteisesti.

Pysyvät vastaavat ja poistot

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

Tutkimus- ja kehitysmenot

Tietokoneohjelmiin liittyviä merkittäviä kehittämishankkeita lukuun ottamatta tutkimus- ja kehittämismenot kirjataan pääsääntöisesti kuluksi. Lentokoneiden, järjestelmien ja liikennöinnin teknologian tutkimus- sekä kehittämissyö suoritetaan pääosin valmistajien toimesta.

Leasing

Lentokaluston leasingmaksut ovat merkittäviä. Vuosittaiset leasingmaksut on käsitelty vuokratuloina. Sopimusten mukaiset tulevana vuosina erääntyvät lentokaluston leasingmaksut on esitetty taseen ulkopuolisina erinä liitetiedoissa.

Tilinpäätössiirrot

Tilinpäätöksissä tehtyjen ja suunnitelman mukaisten poistojen kertynyt erotus, poistoero, esitetään taseen erässä tilinpäätössiirtojen kertymä ja sen muutos tuloslaskelmassa erässä tilinpäätössiirrot. Tilinpäätössiirrot sisältävät myös annetut ja saadut konserniavustukset.

Tuloverot

Tuloslaskelmaan on tuloveroina kirjattu tilikauden tuloksesta Suomen verosäännösten perusteella lasketut verot, aikaisempien tilikausien verojen oikaisut ja laskennallisten verojen muutos.

Eläkejärjestelyt

Henkilöstön lakisääteinen eläketurva on järjestetty pääosin Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisessa ja lisäeläketurva Finnairin eläkesäätiössä ja osittain kotimaisissa eläkevakuutusyhtiöissä. Eläkesäätiö on lisäeläketurvan osalta suljettu vuonna 1992 lukuun ottamatta liikennelentäjiä. Finnairin eläkesäätiön eläkevastuu on katettu lisäeläketurvan osalta täysin. Eläkevastuita koskevia tietoja on esitetty liitetiedoissa.

Pakolliset varaukset

Taseen pakollisissa varauksissa ja tuloslaskelman kuluissa esitetään vastaisuudessa toteutuvia sopimusperusteisia tai muuten sitovia velvoitteita, jotka eivät enää kerrytä vastaavaa tuloa ja joiden rahallinen arvo voidaan kohtuullisesti arvioida.

Yhtiöllä on velvollisuus luovuttaa vuokratut lentokoneet ja moottorit tietyssä huoltotasossa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi yhtiö on kirjannut varauksia perustuen huoltojakson lennettyihin tunteihin.

6.2 Liikevaihto liiketoiminta-alueittain

Milj. euroa	2021	2020
Liikevaihto toimialoittain		
	814,5	791,9
Matkustajatuotot	440,1	561,4
Lisäpalvelut	39,7	52,8
Rahti	334,8	178,6
Liikevaihdon jakautuma markkina-alueittain lentoreittien perusteella, % liikevaihdosta		
Suomi	8 %	9 %
Eurooppa	37 %	36 %
Muut	55 %	55 %
Yhteensä	100 %	100 %

6.3 Liiketoiminnan muut tuotot

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

6.4 Materiaalit ja palvelut

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

6.5 Henkilöstökulut

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

6.6 Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset

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

6.7 Liiketoiminnan muut kulut

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

Tilintarkastuspalkkiot

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

6.8 Rahoitustuotot ja -kulut

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

6.9 Tilinpäätössiirrot

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

6.10 Tuloverot

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

6.11 Aineettomat hyödykkeet

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

6.12 Aineelliset hyödykkeet

Aineelliset hyödykkeet 2021

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

Aineelliset hyödykkeet 2020

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

6.13 Sijoitukset

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

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

Konserniyritykset	Emoyhtiön omistus-%	Emoyhtiön omistus-%
Finnair Cargo Oy, Suomi	100,00	Kiinteistö Oy Lentokonehuolto, Suomi100,00
Finnair Aircraft Finance Oy, Suomi	100,00	Amadeus Finland Oy, Suomi95,00
		Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab, Suomi100,00
Northport Oy, Suomi	100,00	
Finnair Technical Services Oy, Suomi	100,00	FTS Financial Services Oy, Suomi100,00
Finnair Engine Services Oy, Suomi	100,00	Finnair Business Services OÜ, Viro100,00
Finnair Kitchen Oy, Suomi	100,00	

Finnair Oyj myi 1.7.2021 omistamansa 49,5 %:n osuuden Suomen Ilmailuopisto Oy:stä. Ostajina toimivat Porin kaupunki ja Suomen Valtio. Finnair Oyj lisäsi 16.12.2021 sijoituksiaan Oy Aurinkomatkat - Suntours Ltd Ab:hen 9 000 000 eurolla ja Finnair Kitchen Oy:öön 4 000 000 eurolla.

6.14 Pitkäaikaiset laina- ja muut saamiset

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

6.15 Laskennalliset verosaamiset

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

6.16 Lyhytaikaiset saamiset

Milj. euroa	2021	2020
Lyhytaikaiset saamiset konserniyrityksiltä		
Myyntisaamiset	11,3	7,5
Konserniavustus	244,3	189,6
Siirtosaamiset	1,6	1,5
Muut saamiset	229,0	8,5
Yhteensä	486,2	207,1

Lyhytaikaiset saamiset osakkuus- ja yhteisyrityksiltä		
Myyntisaamiset	0,0	0,1
Siirtosaamiset	6,7	7,2
Yhteensä	6,8	7,3

Lyhytaikaiset saamiset muilta		
Myyntisaamiset	65,6	32,6
Siirtosaamiset	60,6	40,8
Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset	4,9	12,4
Muut saamiset	3,6	3,3
Yhteensä	134,7	89,0

Lyhytaikaiset saamiset yhteensä	627,6	303,5
---------------------------------	-------	-------

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

6.17 Rahoitusarvopaperit

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

6.18 Rahat ja pankkisaamiset

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

6.19 Oma pääoma

Milj. euroa	Osake- pääoma	Ylikurssi- rahasto	Vara- rahasto	Käyvän arvon rahasto	Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	Kerty- neet voit- tovarat	Oma pääoma yhteensä
Kirjanpitoarvo 1.1.2021	75,4	24,7	147,7	-19,8	772,0	-390,5	609,5
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos				23,5			23,5
Osakeperusteiset maksut					0,4		0,4
Omien osakkeiden osto						-1,1	-1,1
Tilikauden tulos						-307,0	-307,0
Oma pääoma 31.12.2021	75,4	24,7	147,7	3,7	772,4	-698,7	325,2

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

Jakokelpoiset varat

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

6.20 Tilinpäätössiirtojen kertymä

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

6.21 Pakolliset varaukset

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

Lentokaluston pitkäaikaisen huoltovarauksen odotetaan purkautuvan vuoteen 2033 mennessä.

6.22 Pitkäaikainen vieras pääoma

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

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

● **Konsernitilinpäätöksen liitetiedot**

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

● **6. Emoyhtiön tilinpäätös**

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

6.23 Lyhytaikainen vieras pääoma

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

6.24 Annetut vakuudet, vastuusitoumukset ja muut vastuut

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



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

6. Emoyhtiön tilinpäätös

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

6.25 Johdannaissopimukset

Milj. euroa	2021				2020			
	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto-arvo	Nimellis-arvo	Positiiviset käyvät arvot	Negatiiviset käyvät arvot	Käypä netto-arvo
Valuuttajohdannaiset								
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit	57,4	0,8	-0,1	0,7	268,4	4,2	-13,1	-8,8
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot	4,5	0,0		0,0	80,5	0,0		0,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot	4,3		0,0	0,0	74,3		-1,9	-1,9
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä	66,3	0,8	-0,1	0,7	423,3	4,3	-15,0	-10,7
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, termiinit					173,9	4,1	-3,1	1,0
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, ostetut optiot					20,3	0,1		0,1
Liiketoiminnan kassavirtojen suojaus, myydyt optiot					20,3	0,0	-0,1	0,0
Taseen suojaus, termiinit					5,7	0,0		0,0
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä					220,4	4,3	-3,2	1,1
Valuuttajohdannaiset yhteensä	66,3	0,8	-0,1	0,7	643,5	8,5	-18,1	-9,6
Hyödykejohdannaiset								
Lentopetrolitermiinit, tonnia	68 000	4,1	-0,2	3,9	240 000	3,2	-17,3	-14,2
Ostetut lentopetrolioptiot, tonnia								
Myydyt lentopetrolioptiot, tonnia								
Suojauslaskennassa olevat erät yhteensä		4,1	-0,2	3,9		3,2	-17,3	-14,2
Lentopetrolitermiinit, tonnia					336 000	0,6	-31,1	-30,5
Suojauslaskennan ulkopuoliset erät yhteensä						0,6	-31,1	-30,5
Hyödykejohdannaiset yhteensä		3,9	4,1	-0,2		3,8	-48,4	-44,6
Johdannaiset yhteensä		4,9	-0,3	4,6		12,4	-66,6	-54,2

* Suojausinstrumenttien positiivinen (negatiivinen) käypä arvo 31.12.2021 esitetään taseessa lyhytaikaisissa varoissa Johdannaissopimuksiin perustuvat saamiset -erässä (lyhytaikaisissa veloissa Johdannaissopimuksiin perustuvat velat -erässä).

6.26 Käypään arvoon arvostettavat varat ja velat

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

Milj. euroa	31.12.2021	Taso 1	Taso 2
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvarat			
Kaupankäyntiarvopaperit	531,4	512,4	19,0
Johdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	0,8		0,8
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,8		0,8
Hyödykejohdannaiset	4,1		4,1
- joista rahavirran suojauslaskennassa	4,1		4,1
Yhteensä	536,3	512,4	23,9
Käypään arvoon arvostetut rahoitusvelat			
Johdannaiset			
Valuuttajohdannaiset	0,1		
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,1		
Hyödykejohdannaiset	0,2		
- joista rahavirran suojauslaskennassa	0,2		
Yhteensä	0,3		

6.27 Lentotoiminnan polttoaineiden hintariski

Nimellismäärän ajoitus ja suojattu hinta

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

Valuuttariski

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

Valuutan- ja koronvaihtosopimukset on otettu mukaan nimellismäärän laskelmaan.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

● **Hallituksen esitys osingonjaosta**

Tilintarkastuskertomus

Hallituksen esitys osingonjaosta

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

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

Toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen allekirjoitus

Helsingissä 16. päivänä helmikuuta 2022
Finnair Oyj:n hallitus

Jouko Karvinen

Tiina Alahuhta-Kasko

Colm Barrington

Montie Brewer

Jukka Erlund

Hannele Jakosuo-Jansson

Henrik Kjellberg

Maija Strandberg

Topi Manner
Finnair Oyj:n toimitusjohtaja

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä 16. päivänä helmikuuta 2022

KPMG Oy Ab
Tilintarkastusyhteisö

Kirsi Jantunen
KHT



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman
pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

● Tilintarkastuskertomus

Finnair Oyj:n yhtiökokoukselle

Tilinpäätöksen tilintarkastus

Lausunto

Olemme tilintarkastaneet Finnair Oyj:n (y-tunnus 0108023-3) tilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.–31.12.2021. Tilinpäätös sisältää konsernin taseen, tuloslaskelman, laajan tuloslaskelman, laskelman oman pääoman muutoksista, rahavirtalaskelman ja liitetiedot, mukaan lukien yhteenveto merkittävimmistä tilinpäätöksen laatimisperiaatteista, sekä emoyhtiön taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja liitetiedot.

Lausuntonamme esitämme, että
— konsernitilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan konsernin taloudellisesta asemasta sekä sen toiminnan tuloksesta ja rahavirroista EU:ssa käyttöön hyväksytyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaisesti,
— tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset.

Lausuntomme on ristiriidaton tarkastusvaliokunnalle annetun lisäraportin kanssa.

Lausunnon perustelut

Olemme suorittaneet tilintarkastuksen Suomessa noudatettavan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Hyvän tilintarkastustavan mukaisia velvollisuuksiamme kuvataan tarkemmin kohdassa Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa.

Olemme riippumattomia emoyhtiöstä ja konserniyrityksistä niiden Suomessa noudatettavien eettisten vaatimusten mukaisesti, jotka koskevat suorittamaamme tilintarkastusta ja olemme täyttäneet muut näiden vaatimusten mukaiset eettiset velvollisuutemme.

Emoyhtiölle ja konserniyrityksille suorittamamme muut kuin tilintarkastuspalvelut ovat parhaan tietomme ja käsityksemme mukaan olleet Suomessa noudatettavien, näitä palveluja koskevien säännösten mukaisia, emmekä ole suorittaneet EU-asetuksen 537/2014 5. artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja kiellettyjä palveluja.

Suorittamamme muut kuin tilintarkastuspalvelut on esitetty konsernitilinpäätöksen liitetiedossa 1.3.3.

Käsityksemme mukaan olemme hankkineet lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä.

Olennaisuus

Tarkastuksemme laajuuteen on vaikuttanut soveltamamme olennaisuus. Olennaisuus on määritetty perustuen ammatilliseen harkintaamme ja se ohjaa tarkastustoimenpiteiden luonteen, ajoituksen ja laajuuden määrittämisessä, sekä todettujen virheellisyyksien vaikutusten arvioimisessa suhteessa tilinpäätökseen kokonaisuutena. Olennaisuuden taso perustuu arvioomme sellaisten virheellisyyksien suuruudesta, joilla yksin tai yhdessä voisi kohtuudella odottaa olevan vaikutusta tilinpäätöksen käyttäjien tekemiin taloudellisiin päätöksiin. Olemme ottaneet huomioon myös sellaiset virheellisyydet, jotka laadullisten seikkojen vuoksi ovat mielestämme olennaisia tilinpäätöksen käyttäjille.

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat ovat seikkoja, jotka ammatillisen harkintamme mukaan ovat olleet merkittävimpiä tarkastuksen kohteena olevan tilikauden tilintarkastuksessa. Nämä seikat on otettu huomioon tilinpäätökseen kokonaisuutena kohdistuneessa tilintarkastuksessa sekä laatiessamme siitä annettavaa lausuntoa, emmekä anna näistä seikoista erillistä lausuntoa. EU-asetuksen 537/2014 10 artiklan 2 c -kohdan mukaiset merkittävät olennaisen virheellisyyden riskit sisältyvät alla kuvattuihin tilintarkastuksen kannalta keskeisiin seikkoihin.

Olemme ottaneet tilintarkastuksessaamme huomioon riskin siitä, että johto sivuuttaa kontroleja. Tähän on sisällynyt arviointi siitä, onko viitteitä sellaisesta johdon tarkoitushakuisesta suhtautumisesta, josta aiheutuu väärinkäytöksestä johtuvan olennaisen virheellisyyden riski.

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat	Kuinka kyseisiä seikkoja käsiteltiin tilintarkastuksessa
Rahoitusasema ja rahoitusjärjestelyt (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetiedot 3.3 ja 3.5)	
Pitkittyneen COVID-19 pandemian seurauksena konsernin tilikauden tappio oli 464 milj. euroa ja konsernin oma pääoma 476 milj. euroa. Rahavarat olivat 1 150 milj. euroa ja korolliset velat 2 809 milj. euroa.	Tarkastukseen on osallistunut KPMG:n rahoitus- ja IFRS asiantuntijoita arvioidessamme rahoitussopimusten ehtoja, luokitte­lua ja kirjauskäytäntöjä suhteessa konsernin laadintaperiaatteisiin ja sovellettavaan tilinpäätös­normistoon.
Finnair jatkoi toimintansa sopeuttamista ja merkittävien rahoitusjärjestelyiden toteuttamista tilikaudella.	Muodostimme käsityksen ennusteiden laatimisprosessista. Analysoimme muun muassa eri skenaarioiden kassavirtaennusteita, niiden taustalla olevien tietojen luotettavuutta ja johdon suunnitelmien toteuttamiskelpoisuutta.
Kuten tilinpäätöksen laadintaperiaatteissa todetaan, taloudellisessa toimintaympäristössä vallitsevasta epävarmasta tilanteesta ja COVID-19 pandemian lopullisen keston ja vaikutusten ennustamisen vaikeudesta johtuen emoyhtiön hallitus on tarkastellut kolmea vaihtoehtoista skenaariota. Yhtiön hallituksen arvion mukaan Finnair kykenee täyttämään velvoitteensa vähintään 12 kuukauden ajan tilinpäätöksen julkistamisesta kaikissa kolmessa skenaariossa.	Haastoimme johdon kassavirtaennusteissa käyttämien keskeisten oletusten asianmukaisuutta arvioimalla ja testaamalla johdon laatimien herkkyy­slaskelmien osoittamaa liikkumavaraa sopeutetun liiketoiminnan toteuttamiselle.
	Lisäksi arvioimme rahoitusjärjestelyistä ja rahoitus­asemasta annettujen tietojen asianmukaisuutta tilin­päätöksessä.



Konsernin tuloslaskelma

Konsernin laaja tuloslaskelma

Konsernin tase

Konsernin rahavirtalaskelma

Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista

Konsernitilinpäätöksen liitetiedot

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

Hallituksen esitys osingonjaosta

Tilintarkastuskertomus

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat

Kuinka kyseisiä seikkoja käsiteltiin tilintarkastuksessa

Laivaston arvostus (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 2)	
Laivastoon sisältyvien omistettujen lentokoneiden ja käyttöoikeuskoneiden tasearvo oli 1 972 milj. euroa muodostaen 49 % konsernitaseesta. Lentokoneiden poistot tilikaudelta olivat 279 milj. euroa. COVID-19 pandemiasta johtuen osa laivastosta oli väliaikaisessa säilytyksessä ja yhtiö toteutti useita lentokoneiden rahoitusjärjestelyitä osana investointien optimointia.	Arvioimme omistettujen ja vuokrattujen lentokoneiden taloudellista vaikutusaikaa, komponentteja ja jäännösarvoja koskevien oletusten kohtuullisuutta ja vertasimme näitä oletuksia lentokoneiden kirjanpitoarvoihin ja niihin liittyviin poistoihin tuloslaskelmassa.
Lentokoneiden komponenttien oletetun käyttöiän ja jäännösarvon, lentokoneiden arvonalentumisen ja ostositoumuksiin mahdollisesti sisältyvien tappiollisten sopimusten olemassaolon arviointi edellyttää huomattavaa johdon harkintaa.	Tarkastukseen on osallistunut KPMG:n arvonmäärittäsjäsentit, jotka ovat arvioineet laskelmissa käytetyn mallin asianmukaisuutta ja testanneet laskelmien teknistä oikeellisuutta. Olemme haastaneet käytettyjä oletuksia, arvioineet niiden kohtuullisuutta ja verranneet oletuksia toimialan ulkoisiin markkinatietoihin, emoyhtiön hallituksen hyväksymiin skenaarioihin ja omiin näkemyksiimme.
Laivaston arvostus on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka tasearvojen merkittävydestä ja tulevaisuuden kassavirtojen ennustamiseen liittyvästä johdon harkinnasta sekä pandemian lisäämästä epävarmuudesta johtuen.	Tarkastelimme myös COVID-19 pandemiasta johtuvien epävarmuuksien vaikutuksia johdon oletuksiin kassavirtalaskelmissa ja laadimme omat herkkyyshanalyysit keskeisimmille oletuksille.
	Arvioimme laivaston arvostuksesta esitettyjen liitetietojen asianmukaisuutta.

Matkustajatuottojen tuloutus (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 1.2.4)	
Matkustajatuottoihin liittyvän velan tasearvo oli 291 milj. euroa. Lentolipuista saadut ennakkomaksut esitetään konsernitaseessa velkana, kunnes lento on lennetty ja myynti kirjataan liikevaihdoksi. Käyttämättä jääneiden lentolippujen tuloutus perustuu asiakaskäyttäytymisen mukaiseen odotusarvoon lopullisesti käyttämättä jäävistä lipuista. Kanta-asiakasohjelmaan kertyneet pisteet arvostetaan käypään arvoon ja kirjataan liikevaihdon vähennykseksi ja velaksi pisteitä kerryttävän tapahtuman tuloutushetkellä tai pisteiden vanhentuessa. COVID-19 pandemia on lisännyt epävarmuutta oletetusta asiakaskäyttäytymisestä.	Muodostimme käsityksen matkustajatuottojen kirjaamisprosessista. Käytimme data-analyysityökaluja tulovirtojen ja tuloutukseen liittyvien riskien tunnistamiseen kohdistaksemme tarkastuksemme keskeisiin riskeihin. Lisäksi käytimme data-analyysijä testatessamme ennakkoon saatuja lentolipputuloja.
Suuri määrä tapahtumia kulkee useiden tietokonejärjestelmien kautta myyntipäivästä liikevaihdon tuloutushetkeen asti. Kirjausprosessin monimutkaisuus lisää virheriskiä liikevaihdon määrän ja tuloutushetken määrittämisessä.	Arvioimme matkustajatuottojen jakсотukseen liittyviä kontroleja ja testasimme niiden tehokkuutta.
Matkustajatuottojen tuloutus on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka konsernitilinpäätöksen tarkastuksessa.	Testasimme käyttämättä jäävien lentolippujen tuloutuksessa käytetyn odotusarvoisen laskelman matemaattista oikeellisuutta ja laskelman syöttötietoja. Arvioimme myös kanta-asiakasohjelman tuloutuksessa käytettävien oletusten kohtuullisuutta.
	Olemme tarkastaneet otannalla liikevaihdoksi kirjattuja matkustajatuottoja ja velkana taseessa olevia käyttämättömiä lentolippuja.

Tilintarkastuksen kannalta keskeiset seikat

Kuinka kyseisiä seikkoja käsiteltiin tilintarkastuksessa

Lentokaluston huoltovaraus (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 1.3.6)	
Konsernin lentokonelaivasto koostuu omistetuista ja vuokratuista lentokoneista. Konserni on velvollinen palauttamaan vuokratut lentokoneet ja niiden moottorit vuokrasopimuksessa määritellyn huoltotason mukaisessa kunnossa. Näiden huoltovelvoitteiden täyttämiseksi on kirjattu runkojen raskashuoltoihin, moottoreiden performanssihuoltoihin, moottoreiden käyntiaikarajoitteisiin osiin ja muihin materiaalsiin huoltoihin liittyviä varauksia 196 milj. euroa.	Muodostimme käsityksen vuokrasopimusten ehtojen analysointiin, rekisteröintiin ja huoltovarauksen laskentamallin muuttujien arviointiin liittyvästä prosessista.
Lentokaluston huoltovarauksen arvostus edellyttää johdon harkintaa erityisesti huoltotapahtumien ajoittumisen ja tulevaisuudessa toteutuvien huoltokustannusten arvioinnin suhteen. Tulevat huoltokustannukset ja niiden ajoitus ovat riippuvaisia muun muassa lentosuunnitelmien toteutumisesta, huoltokustannusten markkinahintakehityksestä ja lentokoneen kunnosta huoltohetkellä.	Arvioimme käytetyn mallin asianmukaisuutta ja haastoimme johtoa käytettyjen keskeisten oletusten kuten huoltojen ennakoidun ajankohdan ja arvioitujen huoltokustannusten osalta.
Varauksen laskentamallin monimutkaisuudesta ja sen sisältämästä johdon harkinnasta johtuen lentokaluston huoltovaraus on tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka.	Testasimme käyttöoikeuslaivaston vuokrasopimuksia otannalla arvioidaksemme palautusvelvoitteiden täyttymistä vuokrasopimuksen päättyessä.
	Tarkastimme laskelmien syöttötietoja, matemaattista tarkkuutta ja laskimme huoltovarauksen uudelleen analysointityökalujen avulla.
	Lisäksi arvioimme varauksen asianmukaisuutta vertaamalla aikaisempia arvioita toteutuneisiin huoltokustannuksiin.

Etuuspohjaiset eläkkeet (Konsernitilinpäätöksen laadintaperiaatteet ja liitetieto 1.3.8.2)	
Taseeseen kirjattu velvoite etuuspohjaisiin eläkkeisiin liittyen on esitetty arvioitujen tulevaisuuden eläke-etuuksien nykyarvon ja eläkejärjestelyyn kuuluvien varojen erotuksena. Etuuspohjaisten eläkkeiden nettosaaminen oli 81 milj. euroa.	Muodostimme käsityksen matkustajatuottojen kirjaamisprosessista. Käytimme data-analyysityökaluja tulovirtojen ja tuloutukseen liittyvien riskien tunnistamiseen kohdistaksemme tarkastuksemme keskeisiin riskeihin. Lisäksi käytimme data-analyysijä testatessamme ennakkoon saatuja lentolipputuloja.
Etuuspohjaisista järjestelyistä johtuvan velvoitteen määrä perustuu riippumattomien vakuutusmatemaatikoiden laskelmiin, joissa käytetään ennakoituun etuoikeusyksikköön perustuvaa menetelmää ja vakuutusmatemaattisia oletuksia. Etuuspohjaisten velvoitteiden nykyarvo määritetään diskonttaamalla arvioidut vastaiset rahavirrat korolla, joka vastaa korkealaatuisten ja maturiteetiltaan vastaavien joukkovelkakirjalainojen korkoa.	Arvioimme matkustajatuottojen jakсотukseen liittyviä kontroleja ja testasimme niiden tehokkuutta.
Eläkejärjestelyihin kuuluvat varat kirjataan käypään arvoon sisältäen johdon harkintaa erityisesti liittyen listaamattomiin sijoituksiin.	Testasimme käyttämättä jäävien lentolippujen tuloutuksessa käytetyn odotusarvoisen laskelman matemaattista oikeellisuutta ja laskelman syöttötietoja. Arvioimme myös kanta-asiakasohjelman tuloutuksessa käytettävien oletusten kohtuullisuutta.
Etuuspohjaiset eläkkeet ovat konsernin tilintarkastuksen kannalta keskeinen seikka velvoitteen ja varojen arvojen merkittävydestä ja eläkelaskennan taustaoletuksiin liittyvästä johdon harkinnasta johtuen.	Olemme tarkastaneet otannalla liikevaihdoksi kirjattuja matkustajatuottoja ja velkana taseessa olevia käyttämättömiä lentolippuja.

Katsaus vuoteen 2021		Hallituksen toimintakertomus	Tilinpäätös	Hallituksen esitys voitonjaosta	Tilintarkastuskertomus
Konsernin tuloslaskelma		Tilinpäätöstä koskevat hallituksen ja toimitusjohtajan velvollisuudet Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat tilinpäätöksen laatimisesta siten, että konsernitilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan EU:ssa käyttöön hyväksyttyjen kansainvälisten tilinpäätösstandardien (IFRS) mukaisesti ja siten, että tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset. Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat myös sellaisesta sisäisestä valvonnasta, jonka ne katsovat tarpeelliseksi voidakseen laatia tilinpäätöksen, jossa ei ole väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä. Hallitus ja toimitusjohtaja ovat tilinpäätöstä laatiessaan velvollisia arvioimaan emoyhtiön ja konsernin kykyä jatkaa toimintaansa ja soveltuissa tapauksissa esittämään seikat, jotka liittyvät toiminnan jatkuvuuteen ja siihen, että tilinpäätös on laadittu toiminnan jatkuvuuteen perustuen. Tilinpäätös laaditaan toiminnan jatkuvuuteen perustuen, paitsi jos emoyhtiö tai konserni aiotaan purkaa tai toiminta lakkauttaa tai ei ole muuta realistista vaihtoehtoa kuin tehdä niin.			
Konsernin laaja tuloslaskelma					
Konsernin tase					
Konsernin rahavirtalaskelma					
Laskelma konsernin oman pääoman muutoksista					
Konsernitilinpäätöksen liitetiedot		Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa Tavoitteenamme on hankkia kohtuullinen varmuus siitä, onko tilinpäätöksessä kokonaisuutena väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä, sekä antaa tilintarkastuskertomus, joka sisältää lausuntomme. Kohtuullinen varmuus on korkea varmuustaso, mutta se ei ole tae siitä, että olennainen virheellisyys aina havaitaan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti suoritettavassa tilintarkastuksessa. Virheellisyyksiä voi aiheutua väärinkäytöksestä tai virheestä, ja niiden katsotaan olevan olennaisia, jos niiden yksin tai yhdessä voisi kohtuudella odottaa vaikuttavan taloudellisiin päätöksiin, joita käyttäjät tekevät tilinpäätöksen perusteella. Hyvän tilintarkastustavan mukaiseen tilintarkastukseen kuuluu, että käytämme ammatillista harkintaa ja säilytämme ammatillisen skeptisyyden koko tilintarkastuksen ajan. Lisäksi: — Tunnistamme ja arvioimme väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvat tilinpäätöksen olennaisen virheellisyyden riskit, suunnittelemme ja suoritamme näihin riskeihin vastaavia tilintarkastustoimenpiteitä ja hankimme lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaan tilintarkastusevidenssiä. Riski siitä, että väärinkäytöksestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, on suurempi kuin riski siitä, että virheestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, sillä väärinkäytökseen voi liittyä yhteistoimintaa, väärentämistä, tietojen tahallista esittämättä jättämistä tai virheellisten tietojen esittämistä taikka sisäisen valvonnan sivuuttamista. — Muodostamme käsityksen tilintarkastuksen kannalta relevantista sisäisestä valvonnasta pystyäksemme suunnittelemaan olosuhteisiin nähden asianmukaiset tilintarkastustoimenpiteet mutta emme siinä tarkoituksessa, että pystyisimme antamaan lausunnon emoyhtiön tai konsernin sisäisen valvonnan tehokkuudesta. — Arvioimme sovellettujen tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden asianmukaisuutta sekä johdon tekemien kirjanpidollisten arvioiden ja niistä esitettävien tietojen kohtuullisuutta. — Teemme johtopäätöksen siitä, onko hallituksen ja toimitusjohtajan ollut asianmukaista laatia tilinpäätös perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta, ja teemme hankkimamme tilintarkastusevidenssin perusteella johtopäätöksen siitä, esiintyykö sellaista tapahtumiin tai olosuhteisiin liittyvää olennaista epävarmuutta, joka voi antaa merkittävää aiheutta epäillä emoyhtiön tai konsernin kykyä jatkaa toimintaansa. Jos johtopäätöksemme on, että olennaista epävarmuutta esiintyy, meidän täytyy kiinnittää tilintarkastuskertomuksessamme lukijan huomiota epävarmuutta koskeviin tilinpäätöksessä esitettäviin tietoihin tai, jos epävarmuutta koskevat tiedot eivät ole riittäviä, mukauttaa lausuntomme. Johtopäätöksemme perustuvat tilintarkastuskertomuksen antamispäivään mennessä hankittuun tilintarkastusevidenssiin. Vastaiset tapahtumat tai olosuhteet voivat kuitenkin johtaa siihen, ettei emoyhtiö tai konserni pysty jatkamaan toimintaansa. — Arvioimme tilinpäätöksen, kaikki tilinpäätöksessä esitettävät tiedot mukaan lukien, yleistä esittämistapaa, rakennetta ja sisältöä ja sitä, kuvastaako tilinpäätös sen perustana olevia liiketoimia ja tapahtumia siten, että se antaa oikean ja riittävän kuvan. — Hankimme tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaan tilintarkastusevidenssiä konserniin kuuluvia yhteisöjä tai liiketoimintoja koskevasta taloudellisesta informaatiosta pystyäksemme antamaan lausunnon konsernitilinpäätöksestä. Vastaamme konsernin tilintarkastuksen ohjauksesta, valvonnasta ja suorittamisesta. Vastaamme tilintarkastuslausunnosta yksin.			
● Tilintarkastuskertomus					
Hallituksen esitys osingonjaosta					
		Kommunikoidimme hallintoelinten kanssa muun muassa tilintarkastuksen suunnitellusta laajuudesta ja ajoituksesta sekä merkittävistä tilintarkastushavainnoista, mukaan lukien mahdolliset sisäisen valvonnan merkittävät puutteellisuudet, jotka tunnistamme tilintarkastuksen aikana. Lisäksi annamme hallintoelimille vahvistuksen siitä, että olemme noudattaneet riippumattomuutta koskevia relevantteja eettisiä vaatimuksia, ja kommunikoidimme niiden kanssa kaikista suhteista ja muista seikoista, joiden voi kohtuudella ajatella vaikuttavan riippumattomuuteemme, ja soveltuissa tapauksissa niihin liittyvistä varotoimista. Päätämme, mitkä hallintoelinten kanssa kommunikoiduista seikoista olivat merkittävimpiä tarkasteltavana olevan tilikauden tilintarkastuksessa ja näin ollen ovat tilintarkastuksen kannalta keskeisiä. Kuvaamme kyseiset seikat tilintarkastuskertomuksessa, paitsi jos säädös tai määräys estää kyseisen seikan julkistamisen tai kun äärimmäisen harvinaisissa tapauksissa toteamme, ettei kyseisestä seikasta viestitä tilintarkastuskertomuksessa, koska siitä aiheutuvien epäedullisten vaikutusten voisi kohtuudella odottaa olevan suuremmat kuin tällaisesta viestinnästä koituva yleinen etu.			
		Muut raportointivelvoitteet			
		Tilintarkastustoimeksiantoa koskevat tiedot Olemme toimineet yhtiökokouksen valitsemana tilintarkastajana 29.5.2020 alkaen yhtäjaksoisesti kaksi vuotta.			
		Muu informaatio Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat muusta informaatiosta. Muu informaatio käsittää toimintakertomuksen ja vuosikertomukseen sisältyvän informaation, mutta se ei sisällä tilinpäätöstä eikä sitä koskevaa tilintarkastuskertomustamme. Olemme saaneet toimintakertomuksen käyttöömmme ennen tämän tilintarkastuskertomuksen antamispäivää, ja odotamme saavamme vuosikertomuksen käyttöömmme kyseisen päivän jälkeen. Tilinpäätöstä koskeva lausuntomme ei kata muuta informaatiota. Velvollisuutenamme on lukea edellä yksilöity muu informaatio tilinpäätöksen tilintarkastuksen yhteydessä ja tätä tehdessämme arvioida, onko muu informaatio olennaisesti ristiriidassa tilinpäätöksen tai tilintarkastusta suoritettaessa hankkimamme tietämyksen kanssa tai vaikuttaako se muutoin olevan olennaisesti virheellistä. Toimintakertomuksen osalta velvollisuutenamme on lisäksi arvioida, onko toimintakertomus laadittu sen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti. Lausuntonamme esitämme, että toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen tiedot ovat yhdenmukaisia ja että toimintakertomus on laadittu toimintakertomuksen laatimiseen sovellettavien säännösten mukaisesti. Jos teemme ennen tilintarkastuskertomuksen antamispäivää käyttöömmme saamaamme muuhun informaatioon kohdistamamme työn perusteella johtopäätöksen, että kyseisessä muussa informaatiossa on olennainen virheellisyys, meidän on raportoitava tästä seikasta. Meillä ei ole tämän asian suhteen raportoitavaa.			
		Muut lausunnot Puollamme tilinpäätöksen ja konsernitilinpäätöksen vahvistamista. Hallituksen esitys jakokelpoisten varojen käsittelystä on osakeyhtiölain mukainen. Puollamme vastuuvapauden myöntämistä emoyhtiön hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle tarkastamaltamme tilikaudelta.			
		Helsinki 16.2.2022 KPMG OY AB  Kirsi Jantunen KHT			

Yhteystiedot

House of Travel and Transportation
Finnair Oyj
Tietotie 9 A (Helsinki Airport)
01053 FINNAIR

Puh. +358 600 0 81881
(1,25 €/vastattu puhelu + pvm/mpm)



company.finnair.com
investors.finnair.com



www.facebook.com/finnair
www.facebook.com/finnairsuomi



www.twitter.com/Finnair
www.twitter.com/FinnairSuomi



<https://blog.finnair.com/en/>
<https://blog.finnair.com/>



www.instagram.com/feelfinnair/