



Finnair Oyj

Merkintäoikeusanti enintään 1 279 265 150 Tarjottavaa Osaketta

Merkintähinta 0,40 euroa Tarjottavalta Osakkeelta

Finnair Oyj (**"Finnair"** tai **"Yhtiö"**), Suomessa rekisteröity julkinen osakeyhtiö, tarjoaa merkintäoikeusannissa merkittäväksi osakkeenomistajien merkintäoikeuden perusteella enintään 1 279 265 150 Yhtiön osaketta (**"Tarjottavat Osakkeet"**) merkintähintaan 0,40 euroa Tarjottavalta Osakkeelta (**"Merkintähinta"**) tässä esitteessä (**"Esite"**) jäljempänä määritellyn menettelyn mukaisesti (**"Osakeanti"**).

Jokainen Finnairin osakkeenomistaja, joka on rekisteröity Euroclear Finland Oy:n (**"Euroclear Finland"**) ylläpitämään Yhtiön osakasluetteloon täsmäytyspäivänä 12.6.2020 (**"Täsmäytyspäivä"**) saa yhden (1) arvo-osuusmuotoisen merkintäoikeuden, joka oikeuttaa merkitsemään Tarjottavia Osakkeita (**"Merkintäoikeus"**), jokaista osakkeenomistajan Täsmäytyspäivänä omistamaa Yhtiön osaketta kohden. Normaali arvopaperikauppojen selvitysaikojen mukaisesti Nasdaq Helsinki Oy:ssä (**"Helsingin Pörssi"**) Yhtiön osakkeella viimeistään 10.6.2020 tehdyt kaupat vaikuttavat Täsmäytyspäivän osakasluetteloon. Kukin yksi (1) Merkintäoikeus oikeuttaa merkitsemään kymmenen (10) Tarjottavaa Osaketta Merkintähintaan (**"Ensisijainen Merkintäoikeus"**). Osakkeiden murto-osia ei anneta eikä yksittäistä Merkintäoikeutta voi käyttää osittain. Merkintäoikeudet kirjataan osakkeenomistajien arvo-osuustileille Euroclear Finlandin ylläpitämässä arvo-osuusjärjestelmässä 15.6.2020.

Tarjottavien Osakkeiden merkintäaika alkaa 17.6.2020 kello 9.30 (Suomen aikaa) ja päättyy 1.7.2020 kello 16.30 (Suomen aikaa) (**"Merkintäaika"**). Merkintäoikeudet ovat vapaasti luovutettavissa ja ne ovat kaupankäynnin kohteena Helsingin Pörssissä (kaupankäyntitunnus "FIA1SU0120") 17.6.2020 ja 25.6.2020 välisenä aikana. Merkintäajan päättyessä 1.7.2020 kello 16.30 (Suomen aikaa) käyttämättä jääneet Merkintäoikeudet raukeavat arvottomina. Katso *"Tärkeitä päivämääriä"*.

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

Yhtiön suurin osakkeenomistaja Suomen valtio on peruuttamattomasti sitoutunut merkitsemään Tarjottavia Osakkeita täysimääräisesti sille kirjattavien Merkintäoikeuksien perusteella (**"Merkintäsitoumus"**). Merkintäsitoumus edustaa noin 55,9 prosenttia Tarjottavista Osakkeista. Nordea Bank Oyj ja Citigroup Global Markets Limited ovat solmineet Yhtiön kanssa merkintätakaussopimuksen (**"Merkintätakaussopimus"**), jonka mukaan ne ovat kumpikin erikseen tiettyjen ehtojen mukaisesti sitoutuneet hankkimaan merkittäviä osakkeita Tarjottaville Osakkeille, jotka mahdollisesti jäävät merkitsemättä Osakeannissa lukuun ottamatta Merkintäsitoumuksella katettuja Tarjottavia Osakkeita, tai merkitsemään itse kyseiset Tarjottavat Osakkeet. Lisätietoja aiheesta kohdassa *"Osakeannin järjestäminen"*.

Finnairin osakkeet ovat kaupankäynnin kohteena Helsingin Pörssissä kaupankäyntitunnuksella "FIA1S" (ISIN-koodi: FI0009003230). Kaupankäynnin Merkintäoikeuksien perusteella merkityillä Tarjottavista Osakkeista vastaavilla väliaikaisilla osakkeilla (**"Väliaikaiset Osakkeet"**) odotetaan alkavan oman osakelajinaan Helsingin Pörssissä (kaupankäyntitunnus "FIA1SN0120") 18.6.2020. Väliaikaiset Osakkeet yhdistetään Yhtiön osakkeisiin, kun Tarjotut Osakkeet on rekisteröity Patentti- ja rekisterihallituksen ylläpitämään kaupparekisteriin (**"Kaupparekisteri"**). Ensisijaisen Merkintäoikeuden ja Toissijaisen Merkintäoikeuden perusteella merkityt Tarjottavat Osakkeet rekisteröidään Kaupparekisteriin arviolta 8.7.2020. Kaupankäynnin Tarjottavilla Osakkeilla yhdessä Yhtiön olemassa olevien osakkeiden kanssa odotetaan alkavan Helsingin Pörssin pörssilistalla arviolta 9.7.2020.

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

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

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

Pääjärjestäjät



Järjestäjät (engl. Co-Lead Managers)

OP

SEB

Swedbank

ESITETTÄ KOSKEVIA TIETOJA

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

Tämä Esite on laadittu Esiteasetuksen 14 artiklan mukaisena yksinkertaistettuna esitteenä. Esite sisältää myös Esiteasetuksen 7 artiklan mukaisen tiivistelmän vaaditussa muodossa. Esitteestä ja tiivistelmästä on laadittu englanninkielinen asiakirja, joka vastaa suomenkielistä Esitettä tiettyjä muille kuin suomalaisille osakkeenomistajille ja sijoittajille tarkoitettuja lisätietoja lukuun ottamatta. Finanssivalvonta on Esiteasetuksen mukaisena toimivaltaisena viranomaisena hyväksynyt Esitteen. Finanssivalvonta hyväksyy tämän Esitteen vain siltä osin, että se täyttää Esiteasetuksen mukaiset kattavuutta, ymmärrettävyyttä ja johdonmukaisuutta koskevat vaatimukset. Sijoittajien on tehtävä oma arvionsa arvopapereihin sijoittamisen tarkoituksenmukaisuudesta. Tätä Finanssivalvonnan hyväksyntää ei tule pitää osoituksena sen liikkeeseenlaskijan hyväksynnästä, jota tämä Esite koskee. Tämän Esitteen hyväksymispäätöksen numero on FIVA 35/02.05.04/2020. Mikäli alkuperäisen suomenkielisen Esitteen ja englanninkielisen asiakirjan välillä on eroavaisuuksia, suomenkielinen versio on ratkaiseva.

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

Yhtiö on nimittänyt Citigroup Global Markets Limitedin (**”Citi”**) ja Nordea Bank Oyj:n (**”Nordea”**) toimimaan Osakeannin pääjärjestäjinä (Citi ja Nordea yhdessä **”Pääjärjestäjät”**) (*engl. Joint Global Coordinators, Joint Bookrunners and Joint Lead Managers*) sekä OP Yrityspankki Oyj:n (**”OP”**), Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ) Helsingin sivukonttorin (**”SEB”**) ja Swedbank AB (publ):n (**”Swedbank”**) toimimaan Osakeannin järjestäjinä (*engl. Co-Lead Managers*) (Pääjärjestäjät, OP, SEB ja Swedbank yhdessä **”Järjestäjät”**).

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

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

Merkintäoikeuksia tai Tarjottavia Osakkeita ei saa tarjota tai myydä suoraan tai välillisesti eikä tätä Esitettä tai Tarjottaviin Osakkeisiin liittyviä muita asiakirjoja tai mainoksia saa levittää tai julkaista valtioissa, joissa tämä rikkoisi voimassa olevaa lainsäädäntöä. Yhtiö ja Järjestäjät eivät ole tehneet eivätkä tule tekemään mitään toimenpiteitä Merkintäoikeuksien tai Tarjottavien Osakkeiden julkisen tarjoamisen sallimiseksi Suomen ulkopuolella. Yhtiö ja Järjestäjät kehottavat tämän Esitteen haltuunsa saavia henkilöitä hankkimaan asianmukaiset tiedot näistä rajoituksista ja noudattamaan niitä. Tarjottavia Osakkeita voidaan kuitenkin tarjota sijoittajille Euroopan talousalueen (**”ETA”**) jäsenvaltiossa tai Yhdistyneessä kuningaskunnassa kokeneille sijoittajille tilanteessa, jossa jokin Esiteasetuksen poikkeuksista soveltuu.

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

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

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

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

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ	1
JOHDANTO JA VAROITUKSET.....	1
KESKEISIÄ TIETOJA LIIKKEESEENLASKIJASTA	1
KESKEISET TIEDOT ARVOPAPEREISTA.....	4
KESKEISET TIEDOT ARVOPAPEREIDEN YLEISÖLLE TARJOAMISESTA JA KAUPANKÄYNNIN KOHTEEKSI OTTAMISESTA	5
RISKITEKIJÄT.....	8
A. LENTOLIIKENNEALAAAN LIITTYVIÄ RISKEJÄ	8
B. SÄÄNTELYRISKEJÄ.....	15
C. FINNAIRIN LIIKETOIMINTAAN LIITTYVIÄ RISKEJÄ.....	19
D. FINNAIRIN RAHOITUKSEEN LIITTYVIÄ RISKEJÄ.....	24
E. OSAKKEISIIN, MERKINTÄOIKEUKSIIN JA OSAKEANTIIN LIITTYVIÄ RISKEJÄ.....	27
ESITTEESTÄ VASTUUSSA OLEVAT TAHOT	31
ESITETTÄ KOSKEVA VAKUUTUS	31
ULKOPUOLISISTA LÄHTEISTÄ OLEVAT TIEDOT	31
ESITTEEN JA ENGLANNINKIELISEN ESITTEEN SAATAVILLA OLO.....	31
VERKKOSIVUSTON TIEDOT EIVÄT KUULU ESITTEeseen.....	31
TILINPÄÄTÖKSEEN LIITTYVIÄ JA ERÄITÄ MUITA TIETOJA	31
TILINPÄÄTÖKSET JA OSAVUOSITIEDOT.....	31
VAIHTOEHTOISET TUNNUSLUVUT	31
TILINTARKASTAJAT.....	32
MUU INFORMAATIO	32
TULEVAISUUTTA KOSKEVAT LAUSUMAT	33
TÄRKEITÄ PÄIVÄMÄÄRIÄ.....	34
OSAKEANNIN EHDOT	35
YLEISTÄ OSAKEANNISTA.....	35
MERKINTÄOIKEUDET	35
SUURIMMAN OSAKKEENOMISTAJAN OSALLISTUMINEN OSAKEANTIIN JA MERKINTÄTAKAUS	36
MERKINTÄHINTA.....	36
TÄSMÄYTYSPÄIVÄ.....	36
MERKINTÄAIKA	36
KAUPANKÄYNTI MERKINTÄOIKEUKSILLA.....	36
TARJOTTAVIEN OSAKKEIDEN MERKITSEMINEN MERKINTÄOIKEUKSILLA (ENSISIJAINEN MERKINTÄOIKEUS).....	36
TARJOTTAVIEN OSAKKEIDEN MERKINTÄ ILMAN MERKINTÄOIKEUKSIA (TOISSIJAINEN MERKINTÄOIKEUS).....	37
MERKINTÖJEN HYVÄKSYMINEN JA OSAKEANNIN TULOKSEN JULKISTAMINEN.....	38
ILMAN MERKINTÄOIKEUKSIA MERKITTYJEN TARJOTTAVIEN OSAKKEIDEN ALLOKAATIO ..	38
MERKINTÖJEN PERUMINEN TIETYISSÄ TILANTEISSA.....	38
TIETYILLÄ ALUEILLA ASUVAT OSAKKEENOMISTAJAT	39

KAUPANKÄYNTI TARJOTTAVILLA OSAKKEILLA	39
OSAKKEENOMISTAJIEN OIKEUDET	39
MAKSUT JA KULUT	39
SOVELLETTAVA LAKI JA ERIKESKISYYSKSIEN RATKAISU	39
MUUT ASIAT.....	40
OSAKEANNIN TAUSTA JA SYYT SEKÄ VAROJEN KÄYTTÖ.....	41
OSAKEANNIN SYYT.....	41
VALTIONTUKI JA FINNAIRIA KOSKEVAT EHDOT	41
HANKITTAVIEN VAROJEN KÄYTTÖ.....	42
PÄÄOMARAKENNE JA VELKAANTUNEISUUS	43
KÄYTTÖPÄÄOMALAUSUNTO	44
OSINGOT JA OSINKOPOLITIikka.....	45
YHTIÖN LIIKETOIMINTA.....	46
YLEISTÄ	46
KESKEISET VAHVUUDET	46
STRATEGIA	49
PITKÄN AIKAVÄLIN TAVOITTEET.....	50
HISTORIA JA KEHITYS	51
VIIMEAIKAISET TAPAHTUMAT	51
TULEVAISUUDENNÄKYMÄT	53
VELAT JA PÄÄOMALÄHTEET.....	54
COVID-19-PANDEMIAAN VAIKUTUKSET JA ARVIO FINNAIRIN TOIMINNAN JATKUVUUDESTA.....	55
TOIMINTAYMPÄRISTÖ	56
ORGANISAATORAKENNE	59
LIIKETOIMINNAN KUVAUS	59
LAIVASTO	61
ONEWORLD™-ALLIANSSI JA YHTEISHANKKEET.....	62
FINNAIRIN ASIAKKAAT JA FINNAIR PLUS -KANTA-ASIAKASOHJELMA	63
HENKILÖSTÖ.....	63
INVESTOINNIT	64
VAKUUTUKSET	64
TIETOTEKNIikka.....	64
OIKEUDENKÄYNNIT	65
OLENNAISET SOPIMUKSET	65
SÄÄNTELY.....	67
YLEISTÄ	67
KANSAINVÄLISEN SÄÄNTELYN VAATIMUKSET.....	68
EU:N SÄÄNTELYN VAATIMUKSET	68
SUOMALAISEN SÄÄNTELYN VAATIMUKSET	72
TIIVISTELMÄ VIIMEAIKAISISTA TIEDOTTEISTA.....	73
COVID-19-PANDEMIAAN VAIKUTUKSET LENTOMATKUSTAMISEEN JA FINNAIRIN TALOUDELLISEEN ASEMAAN.....	73
MUUTOKSET YHTIÖN JOHDOSSA JA OSAKKEENOMISTAJIEN NIMITYSTOIMIKUNNASSA	74

MUITA TIETOJA	74
ERÄITÄ TALOUDELLISIA TIETOJA	76
KONSERNIN TULOSLASKELMA.....	76
KONSERNIN LAAJA TULOSLASKELMA	77
KONSERNIN TASE	77
KONSERNIN RAHAVIRTALASKELMA	78
AVAINLUVUT	79
ERÄIDEN VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUIEN LASKENTAKAAVAT, KESKEISET OPERATIIVISET MITTARIT JA MUUT TUNNUSLUVUT	80
ERÄIDEN VAIHTOEHTOISTEN TUNNUSLUKUIEN TÄSMÄYTTÄMINEN	83
HALLITUS JA JOHTORYHMÄ.....	87
YLEISTÄ	87
HALLITUS.....	87
HALLITUKSEN VALIOKUNNAT	90
TOIMITUSJOHTAJA JA JOHTORYHMÄ	91
OSAKKEENOMISTAJIEN NIMITYSTOIMIKUNTA	92
YHTIÖN HALLITUSTA JA JOHTOA KOSKEVA LAUSUNTO	93
ETURISTIRIIDAT	93
AVAINHENKILÖIDEN SUORITUSPERUSTEINEN PITKÄN AIKAVÄLIN KANNUSTINOHJELMA..	93
OMISTUSRAKENNE JA LÄHIPIIRILIIKETOIMET.....	95
OMISTUSRAKENNE.....	95
LÄHIPIIRILIIKETOIMET	97
OSAKKEET JA OSAKEPÄÄOMA.....	99
YLEISTÄ	99
TIEDOT OSAKKEISTA.....	99
OSAKKEENOMISTAJIEN OIKEUDET	100
OSAKEANNIN JÄRJESTÄMINEN.....	104
MERKINTÄTAKAUS.....	104
PALKKIOT JA KULUT	104
JÄRJESTÄJIEN INTRESSIT	104
SUOMEN VALTION OSALLISTUMINEN	104
OSAKKEIDEN LUOVUTUSTA KOSKEVA RAJOITUS (LOCK-UP)	105
OMISTUKSEN LAIMENTUMINEN.....	105
OSAKKEIDEN OTTAMINEN PÖRSSILISTALLE	105
YLEISTÄ	105
SUOMEN ARVOPAPERIMARKKINAT	106
YLEISTÄ	106
KAUPANKÄYNTI JA KAUPPOJEN SELVITYS HELSINGIN PÖRSSISSÄ	107
ARVO-OSUUSJÄRJESTELMÄ.....	107
SJOITTAJIEN KORVAUSRAHASTO	109
VEROTUS	110
YLEISTÄ	110
OSINKOJEN JA PÄÄOMANPALAUTUSTEN VEROTUS.....	111

LUOVUTUSVOITTOVEROTUS.....	113
VARAINSIIRTOVEROTUS	115
OIKEUDELLISET SEIKAT	116
VIITTAAMALLA SISÄLLYTETYT TIEDOT.....	116
NÄHTÄVILLÄ OLEVAT ASIAKIRJAT	116

TIIVISTELMÄ

Johdanto ja varoitukset

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

Liikkeeseenlaskijan yhteystiedot ovat seuraavat:

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

Finanssivalvonta on asetuksen (EU) 2017/1129 ("**Esiteasetus**") mukaisena toimivaltaisena viranomaisena hyväksynyt tämän esitteen ("**Esite**") 12.6.2020. Finanssivalvonta on hyväksynyt tämän Esitteen vain siltä osin, että se täyttää Esiteasetuksen mukaiset kattavuutta, ymmärrettävyyttä ja johdonmukaisuutta koskevat vaatimukset. Tätä Finanssivalvonnan hyväksyntää ei tule pitää osoituksena sen liikkeeseenlaskijan hyväksynnästä, jota tämä Esite koskee. Tämän Esitteen hyväksymispäätöksen numero on FIVA 35/02.05.04/2020.

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

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

Keskeisiä tietoja liikkeeseenlaskijasta

Kuka on arvopapereiden liikkeeseenlaskija?

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

Yleistä

Finnair on Suomen kansallinen ja Suomen suurin lentoyhtiö. Finnairin reittiverkosto yhdistää Euroopan, Aasian ja Pohjois-Amerikan sen liikenteen solmukohtana toimivan Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Finnair on erikoistunut Aasian ja Euroopan väliseen matkustaja- ja rahtiliikenteeseen, ja lisäksi se tarjoaa matkapalveluja Aurinkomatkat-Suntours ja Finnair Holidays -tuotemerkkien alla. Vuonna 2019 Finnairilla oli 21 kaukolentokohdetta Aasiassa, kahdeksan Pohjois-Amerikassa ja yli 100 kohdetta Euroopassa, eli yhteensä yli 20 000 kaupunkien välistä reittiä lähtö- ja kohdekentän perusteella laskettuna.

Tämän Esitteen päivämääränä COVID-19-pandemian johdosta lentoliikenteelle asetettujen rajoitusten seurauksena Finnair operoi minimiverkostoa, joka käsittää alle 5 prosenttia sen budjetoidusta kapasiteetista (tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna). Finnairin tarkoituksena on lisätä heinäkuusta 2020 alkaen asteittain lentoja siten, että heinäkuussa lennettäisiin noin 30 prosenttia budjetoidusta lentojen määrästä, vastaten noin 20 prosenttia budjetoidusta kapasiteetista (tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna). Finnair kuitenkin päivittää liikenneohjelmaansa kuukausittain kysynnän kehityksen mukaisesti.

Finnairin missiona on mahdollistaa asiakkailleen sujuvat yhteydet ja matkustaminen maailmalle kestävämmällä tavalla. Yhtiön johdon arvion mukaan Helsingin maantieteellinen sijainti antaa Finnairille kilpailuedun, sillä lyhyin reitti isoympyrää pitkin useiden Euroopan kohteiden ja Aasian suurkaupunkien välillä kulkee Suomen yli.

Yhtiön johto on arvioinut olennaisia epävarmuustekijöitä, kuten pandemian kestoa ja sen vaikutuksia sekä Yhtiön rahoituksen riittävyyttä, ja suorittanut arvion Finnairin toiminnan jatkuvuudesta. Toiminnan jatkuvuutta on arvioitu pohjautuen eri skenaarioihin ja niiden toteutumisen todennäköisyyteen. Yhtiön johto on tullut siihen johtopäätökseen, ettei arvio anna merkittävää aihetta epäillä Yhtiön toiminnan jatkuvuutta, eikä näin ollen ole perusteltua poiketa Yhtiön johdon aikaisemmasta arviosta, jonka mukaan tilinpäätökset laaditaan perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta. Johtopäätös perustuu tämän Esitteen päivämääränä käytettävissä oleviin tietoihin ja niiden perusteella suoritettuun arvioon olettaen, että Yhtiö onnistuu toteuttamaan sopeutettua liiketoimintaansa tämänhetkisen suunnitelman mukaisesti ja varmistamaan uudelleenrahoitussuunnitelmansa mukaisen rahoituksen. Vastaiset tapahtumat tai olosuhteet voivat kuitenkin johtaa siihen, ettei Yhtiö pysty jatkamaan toimintaansa johdon nykyisen arvion mukaisesti.

Suurimmat osakkeenomistajat

Seuraavassa taulukossa esitetään Euroclear Finland Oy:n (**”Euroclear Finland”**) ylläpitämässä osakasluettelossa 10.6.2020 olleet Yhtiön kymmenen suurinta osakkeenomistajaa:

Osakkeenomistaja	Osakkeiden lukumäärä	Osakkeista, %	Äänistä, %
Suomen valtio (valtioneuvoston kanslian edustamana)	71 515 426	55,81	55,90
Keva	5 191 756	4,05	4,06
Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varmia	3 261 933	2,55	2,55
Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen	3 005 642	2,35	2,35
Valtion Eläkerahasto	2 000 000	1,56	1,56
U.S. Global Jets Etf	1 876 102	1,46	1,47
Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo	1 333 788	1,04	1,04
Laakkonen Mikko Kalervo	720 000	0,56	0,56
Finnair Oyj:n Henkilöstörahoitus Hr	659 400	0,51	0,52
Pensionsförsäkringsaktiebolaget Veritas	236 767	0,18	0,19
Muut	38 125 701	29,75	29,80
Yhteensä	127 926 515	99,84	100
Yhtiön omat osakkeet	209 600	0,16	-
Yhtiön osakkeet yhteensä	128 136 115	100	100

Suomen valtio, valtioneuvoston kanslian edustamana, omisti tämän Esitteen päivämääränä yhteensä 55,9 prosenttia Yhtiön ulkona olevista osakkeista. Näin ollen Suomen valtiolla on Arvopaperimarkkinalain (746/2012, muutoksineen) 2 luvun 4 §:n mukainen määräysvalta Yhtiössä.

Johdon avainhenkilöt ja tilintarkastaja

Yhtiön hallituksen jäsenet ovat Jouko Karvinen (puheenjohtaja), Colm Barrington (varapuheenjohtaja), Tiina Alahuhta-Kasko, Montie Brewer, Mengmeng Du, Jukka Erlund, Henrik Kjellberg, Maija Strandberg ja Jaana Tuominen. Finnairin johtoryhmään kuuluvat Topi Manner, Nicklas Ilebrand, Piia Karhu, Johanna Karppi, Ole Orvär, Tomi Pienimäki, Sami Sarelius, Jaakko Schildt, Mika Stirkinen ja Arja Suominen.

Yhtiön lakiasäätöinen tilintarkastaja on tilintarkastusyhteisö KPMG Oy Ab, KHT Kirsi Jantusen toimiessa päävastuullisena tilintarkastajana. Yhtiön konsernitilinpäätöksen 31.12.2019 päätyneeltä tilikaudelta on tilintarkastanut tilintarkastusyhteisö PricewaterhouseCoopers Oy, KHT Markku Katajisto päävastuullisena tilintarkastajana.

Mitä ovat liikkeeseenlaskijaa koskevat keskeiset taloudelliset tiedot?

Alla esitettävät valikoidut historialliset keskeiset taloudelliset tiedot ovat peräisin Finnairin tilintarkastamattomasta konsernin osavuositarkastuksesta 31.3.2020 päättyneeltä kolmen kuukauden jaksolta, sisältäen tilintarkastamattomat vertailutiedot 31.3.2019 päättyneeltä kolmen kuukauden jaksolta sekä tilintarkastetusta konsernitilinpäätöksestä 31.12.2019 päättyneeltä tilikaudelta, sisältäen tilintarkastamattomat oikaistut vertailutiedot 31.12.2018 päättyneeltä tilikaudelta.

Finnair on 1.1.2019 alkaen soveltanut uutta IFRS 16 Vuokrasopimukset -standardia käyttäen täysin takautuvaa menettelyä. Finnair on lisäksi muuttanut lentokoneen komponenttien, kuten matkustamon osien ja rungon huoltojen, laskentaperiaatteita niin, että eri komponentit poistetaan niiden taloudellisen käyttöiän tai huoltojakson aikana. Aikaisemmin huoltokustannukset on kirjattu kuluksi niiden syntymishetkellä. Finnair muutti lisäksi vuokrattujen lentokoneiden huoltojen varauskäytäntöä siten, että varaus kirjataan samalla periaatteella kuin omistettujen koneiden huolloista. Finnair on myös muuttanut tuloslaskelman, taseen ja rahavirtalaskelman esitystapaa. Finnairin taloudellinen raportointi 31.12.2018 päättyneeltä tilikaudelta on oikaistu vastaamaan näitä uusia raportointiperiaatteita.

Vuonna 2019 Finnair muutti asiakkaille viivästyksistä tai peruutuksista johtuvien korvausten esitystapaa siten, että ne kirjataan liikevaihdon oikaisuksi matkustaja- ja maapalvelukulujen sijaan. Oikaisu tehtiin takautuvasti kvartaaleittain ja vuosien 2018 ja 2019 osalta, jotta vuodet olisivat vertailukelpoisia. Täten taloudelliset tiedot koskien liikevaihtoa sekä matkustaja- ja maapalvelukuluja 31.3.2019 päättyneellä kolmen kuukauden jaksolla ja 31.12.2018 päättyneellä tilikaudella on oikaistu.

Seuraavassa taulukossa esitetään Finnairin keskeisiä tunnuslukuja ilmoitettuna päivinä ja ajanjaksoina:

31.3. ja 31.3. päättynyt kolmen kuukauden jakso			31.12. ja 31.12. päättynyt vuosi	
2020 2019			2019	2018
(tilintarkastamaton)			(tilintarkastettu)	(tilintarkasta- maton)
(miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu)			(oikaistu)	
TALOUDELLISET TUNNUSLUVUT				
Liikevaihto	561,2	668,2 ¹	3 097,7	2 836,1
Liiketulos	-95,6	-17,6	160,0	256,3
Kauden tulos	-142,6	-38,8	74,5	101,6
Osakekohtainen tulos (EPS), euroa				
Laimentamaton	-1,14	-0,33	0,49	0,70
Laimennettu	-1,14	-0,33	0,49	0,70
Korollinen nettovelka	923,0	682,8	621,0	706,7
Liiketoiminnan nettorahavirta	-133,5	148,3	564,5	503,6
Investointien nettorahavirta	-67,3	-70,2	-513,2	-202,6
Rahoituksen nettorahavirta	135,5	-37,1	-225,4	-289,2
Varat yhteensä	3 756,5	4 052,0	3 877,9	3 943,6
Oma pääoma yhteensä	735,7	899,3	966,4	918,5

¹ Oikaistu.

Mitkä ovat liikkeeseenlaskijaan liittyvät olennaiset riskit?

- COVID-19-pandemian seuraukset markkinoilla, joilla Finnair toimii, ovat vaikuttaneet ja niiden odotetaan jatkossakin vaikuttavan haitallisesti Finnairin palvelujen kysyntään. Lisäksi makrotalouden yleisellä kehityksellä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus lentoliikennepalvelujen, mukaan lukien Finnairin palvelujen, kysyntään.
- Alhaiset katteet ja rajoitettu kulujen hallittavuus ovat luonteenomaisia lentoliikennealalla, mikä altistaa Yhtiön riskeille kannattavuuden ja maksuvalmiuden laskusta.
- Lentopetrolin hintavaihtelu vaikuttaa Finnairin liiketoimintakuluihin ja polttoaineen hintoihin liittyvät suojaukset voivat kasvattaa kustannuksia suhteessa vallitsevaan markkinahintaan.
- Valitukset tai muutoksenhakuvaatimukset Osakeantiin liittyvästä valtiontukipäätöksestä tai muista toimista, joissa Suomen valtio ja Yhtiö ovat osapuolina, voisivat aiheuttaa lisäkustannuksia Yhtiölle ja vaikuttaa olennaisesti ja haitallisesti Yhtiön maksuvalmiuteen.

- Muutokset kahdenvälisissä sopimuksissa tai kauppasuhteissa Euroopan unionin ja kolmansien maiden välillä voivat johtaa Finnairin lentoreittejä koskeviin rajoituksiin tai nostaa niihin liittyviä maksuja.
- Finnair ei välttämättä onnistu toteuttamaan strategiaansa tai sen strategia voi osoittautua virheelliseksi suhteessa vallitsevaan markkinatilanteeseen tai toimialan muutoksiin.
- Finnair ei välttämättä pysty saavuttamaan sen kustannussäästö- ja tehostamistoimenpiteistä odotettavia hyötyjä.
- Finnair ei välttämättä saavuta tavoitteitaan neuvoteltaessa sen järjestäytyneitä työntekijöitä koskevien työehtosopimusten ehdoista taikka heikentyneen kysyntätilanteen vuoksi suunnitelluista sopeutustoimista, mikä altistaa sen lakkojen ja työliitännäisten muiden häiriöiden riskille.
- Finnair on alttiina jännösarvoriskille ja lentokoneiden arvon alentumiselle.
- COVID-19-pandemian pitkittyminen ja/tai laajentuminen tai makrotaloudellisten olosuhteiden muu haitallinen kehitys voi vaikeuttaa pääoman hankkimista ja heikentää maksuvalmiutta.
- Valuuttakurssien vaihtelu voi vaikuttaa Finnairin taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen.
- Finnairin nykyinen ja tulevaisuudessa mahdollisesti kerrytetty velkaantuneisuus voi johtaa taloudellisten kovenanttien rikkoutumiseen tai rajoittaa uuden pääoman saatavuutta ja maksuvalmiutta.

Keskeiset tiedot arvopapereista

Mitkä ovat arvopapereiden keskeiset ominaisuudet?

Yhtiö pyrkii keräämään Osakeannilla noin 500 miljoonan euron bruttovarat tarjoamalla enintään 1 279 265 150 Yhtiön osaketta ("**Tarjottavat Osakkeet**") merkittäväksi ("**Osakeanti**"). Yhtiön osakkeet ("**Osakkeet**") on laskettu liikkeeseen arvo-osuuksina Euroclear Finlandin ylläpitämässä arvo-osuusjärjestelmässä ISIN-koodilla FI0009003230 ja hyväksytty kaupankäynnin kohteeksi Nasdaq Helsinki Oy:n ("**Helsingin Pörssi**") pörssilistalla kaupankäyntitunnusella "FIA1S". Osakkeilla ei ole nimellisarvoa ja ne ovat euromääräisiä.

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

Kaikki Yhtiön Osakkeet tuottavat yhtäläiset oikeudet Yhtiön osinkoihin ja varojenjakoon. Finnairin osinkopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Yhtiö pyrkii ottamaan huomioon osingonjaossa Yhtiön kulloisenkin tuloskehityksen ja näkymät sekä rahoitustilanteen ja pääomatarpeet.

Missä arvopapereilla tullaan käymään kauppaa?

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

Kaupankäynnin Merkintäoikeuksien perusteella merkittyjä Tarjottavia Osakkeita vastaavilla väliaikaisilla osakkeilla ("**Väliaikaiset Osakkeet**") odotetaan alkavan omana osakelajinaan Helsingin Pörssissä (kaupankäyntitunnus "FIA1SN0120") 18.6.2020. Osakeannissa merkityt Tarjottavat Osakkeet rekisteröidään Kaupparekisteriin arviolta 8.7.2020. Tarjottavien Osakkeiden kaupankäynnin odotetaan alkavan Helsingin Pörssin pörssilistalla yhdessä Yhtiön olemassa olevien Osakkeiden kanssa arviolta 9.7.2020.

Merkintäoikeudet ovat kaupankäynnin kohteena Helsingin Pörssissä (kaupankäyntitunnus "FIA1SU0120") 17.6.2020 ja 25.6.2020 välisenä aikana.

Mitkä ovat arvopapereihin liittyvät keskeiset riskit?

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

Keskeiset tiedot arvopapereiden yleisölle tarjoamisesta ja kaupankäynnin kohteeksi ottamisesta

Mitkä ovat arvopaperiin sijoittamisen edellytykset ja aikataulu?

Finnairin osakkeenomistajat, jotka on rekisteröity Euroclear Finlandin pitämään Yhtiön osakasluetteloon Osakeannin täsmäytyspäivänä 12.6.2020 ("**Täsmäytyspäivä**"), saavat yhden (1) arvo-osuusmuotoisen merkintäoikeuden, joka oikeuttaa heidät merkitsemään Tarjottavia Osakkeita ("**Merkintäoikeus**"), jokaista osakkeenomistajan Täsmäytyspäivänä omistamaa Yhtiön Osaketta kohden.

Kukin yksi (1) Merkintäoikeus oikeuttaa merkitsemään kymmenen (10) Tarjottavaa Osaketta Merkintahintaan (kuten määritelty jäljempänä) ("**Ensisijainen Merkintäoikeus**"). Tarjottavien Osakkeiden murto-osia ei anneta, eikä yksittäistä Merkintäoikeutta voi käyttää osittain. Mikäli kaikkia Tarjottavia Osakkeita ei merkitä Ensisijaisen Merkintäoikeuden perusteella, sekä Merkintäoikeuksien haltijoilla että sijoittajilla, joilla ei ole Merkintäoikeuksia, on oikeus merkitä näitä Tarjottavia Osakkeita ("**Toissijainen Merkintäoikeus**"). Ensisijaisen Merkintäoikeuden ja Toissijaisen Merkintäoikeuden perusteella merkitsemättömät Tarjottavat Osakkeet voidaan suunnata merkittäväksi hallituksen päätöksen mukaisesti.

Merkintäaika alkaa 17.6.2020 klo 9.30 Suomen aikaa ja päättyy 1.7.2020 klo 16.30 Suomen aikaa ("**Merkintäaika**"). Hallitus on oikeutettu jatkamaan Merkintäaikaa. Yhtiö tiedottaa mahdollisesta Merkintäajan jatkamisesta pörssitiedotteella viimeistään 1.7.2020.

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

Merkintahinta on 0,40 euroa Tarjottavalta Osakkeelta ("**Merkintahinta**").

Suomen valtio, joka omistaa noin 55,9 prosenttia Yhtiön ulkona olevista Osakkeista, on peruuttamattomasti sitoutunut merkitsemään Tarjottavia Osakkeita täysimääräisesti sille kirjattavien Merkintäoikeuksien perusteella ("**Merkintäsitoumus**").

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

Sovellettava laki ja riidanratkaisu

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

Palkkiot ja kulut

Finnair odottaa maksavansa Osakeannin yhteydessä noin 10,8 miljoonaa euroa palkkioina ja kuluina, mukaan lukien Järjestäjille maksettavat palkkiot ja kulut.

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

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

Laimentuminen

Osakeannissa Tarjottavien Osakkeiden enimmäislukumäärä vastaa 90,9 prosenttia kaikista Osakkeista Osakeannin toteuttamisen jälkeen. Mikäli Finnairin nykyiset osakkeenomistajat eivät merkitse Osakeannissa Tarjottavia Osakkeita (lukuun ottamatta Suomen valtion osallistumista), heidän kokonaisomistuksensa Finnairissa laimenisi 90,9 prosenttia.

Miksi tämä Esite on laadittu?

Osakeannin tarkoitus

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

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

Saavuttaakseen tavoitteensa poikkeuksellisista olosuhteista huolimatta Finnair katsoo tässä tilanteessa järkeväksi vahvistaa tasettaan ja luoda perusta Finnairin pitkän aikavälin strategian onnistuneelle toteuttamiselle sen varmistamiseksi, että Yhtiö on toimintakykyinen kriisin jälkeisessä ympäristössä. Osakeanti toteutetaan osana Finnairin uudelleenrahoitus suunnitelmaa, jota toteutetaan vuoden 2020 aikana, ja joka koostuu Osakeannin lisäksi (i) sovitusta muutoksista Yhtiön valmiusluottolimiittiin, muun muassa velkaantumisasetta koskevan kovenantin lieventämiseksi, (ii) uuden 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainasopimuksen solmimisesta Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen kanssa, (iii) mahdollisesta Yhtiön ulkona olevien hybridijoukkovelkakirjojen uudelleenrahoituksesta tai muutosten hakemisesta hybridijoukkovelkakirjojen ehtoihin ja (iv) mahdollisista kiinnittämättömien lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyistä.

Valtiontuki ja Finnairia koskevat ehdot

Euroopan komissio on 9.6.2020 antanut päätöksen, jonka mukaan Suomen valtion osallistuminen Osakeantiin on yhteensopiva Euroopan unionin valtiontukisääntelyn kanssa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107(3)(b) artiklan nojalla. Euroopan komissio on hyväksynyt Suomen valtion osallistumisen Osakeantiin muun muassa sillä perusteella, että Suomen valtion suhteellinen omistusosuus Finnairissa ei kasva (lukuun ottamatta Osakeannille ominaisesta teknisestä toteutuksesta johtuvia vähäisiä muutoksia). Komission päätöksen nojalla Yhtiö on sitoutunut Osakeannin jälkeen tiettyihin ehtoihin, jotka koskevat muun muassa rajoituksia johdon palkitsemiselle tilikausien 2020, 2021 ja 2022 aikana, ja 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.

Osakeannin arvioitu tuotto ja varojen käyttö

Olettaen, että Tarjottavat Osakkeet merkitään täysimääräisesti Osakeannissa, Finnairin saamat bruttotuotot ovat noin 511,7 miljoonaa euroa.¹ Finnair odottaa maksavansa noin 10,8 miljoonaa euroa Osakeantiin liittyvinä palkkioina ja kuluina, ja saavansa Osakeannista täten noin 500,9 miljoonan euron nettotuotot.

Osakeannin nettotuotot käytetään Finnairin pääomarakenteen ja maksuvalmiuden vahvistamiseen COVID-19-pandemian aiheuttamassa poikkeuksellisessa tilanteessa sekä tukemaan Finnairin strategian toteuttamista.

¹ Annin bruttotuotot on laskettu kertomalla Merkintähinta Osakeannissa Tarjottavien Osakkeiden enimmäismäärällä. Tarjottavien Osakkeiden lopullinen määrä määräytyy Osakeannin ehtojen mukaisesti tehtyjen ja Yhtiön hallituksen hyväksymien merkintöjen perusteella.

Osakeannilla pyritään varmistamaan Finnairin toimintakyky kriisin jälkeisessä ympäristössä sekä edesauttamaan sen kestävää ja kannattavaa kasvua koskevien tavoitteiden saavuttamista.

Eturistiriidat

Citi ja Nordea sekä OP Yrityspankki Oyj, Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ) Helsingin sivukonttori ja Swedbank AB (publ) (yhdessä ”**Järjestäjät**”) ja/tai niiden lähipiiriin kuuluvat tahot ovat kukin tarjonneet ja saattavat tulevaisuudessa tarjota Finnairille neuvonanto-, konsultointi- tai pankkipalveluita osana tavanomaista liiketoimintaansa, josta ne ovat saaneet, tai tulevat saamaan, tavanomaiset palkkiot ja kulukorvaukset. Lisäksi tietyt Järjestäjät tai niiden lähipiiriin kuuluvat tahot ovat toimineet ja voivat tulevaisuudessa toimia järjestäjinä tai lainanantajina tietyissä Finnairin rahoitussopimuksissa, joista ne ovat saaneet, tai tulevat saamaan, tavanomaiset palkkiot ja kulukorvaukset.

RISKITEKIJÄT

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

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

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

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

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

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

A. Lentoliikennealaan liittyviä riskejä

- 1. COVID-19-pandemian seuraukset markkinoilla, joilla Finnair toimii, ovat vaikuttaneet ja niiden odotetaan jatkossakin vaikuttavan haitallisesti Finnairin palvelujen kysyntään. Lisäksi makrotalouden yleisellä kehityksellä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus lentoliikennepalvelujen, mukaan lukien Finnairin palvelujen, kysyntään.**

Tämän Esitteen päivämääränä koronaviruksen ("COVID-19") viimeaikainen leviäminen on johtanut lukuisiin viranomaisten ja yksityisten toimijoiden asettamiin rajoituksiin ja varotoimiin eri puolilla maailmaa viruksen leviämisen hillitsemiseksi. Maailmantaloudelle yleisesti aiheutuneen vakavan shokin lisäksi monet näistä toimenpiteistä ovat vaikuttaneet erityisen vakavasti lentoyhtiöihin, koska toimenpiteet ovat vaikuttaneet negatiivisesti etenkin ihmisten mahdollisuuteen ja halukkuuteen matkustaa lentämällä. Tällaisia toimenpiteitä ovat olleet muun muassa matkustuskiekkot ja fyysistä etäisyyttä koskevat toimenpiteet sekä yritystapahtumien, live-esitysten ja urheilutapahtumien perumiset. Tämä on johtanut Yhtiön palvelujen kysynnän äkilliseen ja olennaiseen vähentymiseen sekä varausten perumisen merkittävään kasvuun. Tällä puolestaan oli merkittävä haitallinen vaikutus Finnairin tulokseen vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä, jonka aikana Finnairin matkustajamäärä laski 15,6 prosenttia ja liikevaihto 16 prosenttia, ja vertailukelpoinen liiketappio oli 91,1 miljoonaa euroa. Sopeuttaakseen toimintaansa vallitseviin olosuhteisiin Finnair on operoinut alle 5 prosenttia budjetoidusta kapasiteetistaan huhtikuun 2020 alun jälkeen. Yhtiö on myös aloittanut koko henkilöstönsä vaikuttavia merkittäviä kustannusten sopeuttamistoimia, kuten määräaikaista lomautuksia. Yhtiön arvion mukaan

lentoliikenteen asteittainen elpyminen alkaa heinäkuun 2020 alussa ja Finnair aikoo lisätä lentojaan asteittain heinäkuun alusta alkaen. Yhtiön johdon arvion mukaan lentoliikenteen elpyminen etenee vaihteittain COVID-19-pandemian ja yleisen taloustilanteen kehityksen mukaisesti. Yhtiön johdon arvion mukaan lentoliikenteen elpyminen kriisiä edeltävälle tasolle ei tapahdu kuukausissa vaan vaatii todennäköisesti jopa 2–3 vuotta. Elpymisen nopeutta ei kuitenkaan ole mahdollista arvioida tässä vaiheessa ja kysyntä voi olla erilaista lyhyen matkan lennoilla ja kaukolennoilla. Mikäli kysyntä markkinoilla, joilla Finnair toimii, ei elvy kokonaan, voi tämä johtaa myös pysyvämpään ylikapasiteettiin. Katso myös ”– *Lentoliikenneala on erittäin kilpailtu ja markkinoille tulevat uudet toimijat voivat vaikeuttaa Finnairin kilpailuympäristöä*” alla.

Matkustusrajoitusten laajuuteen ja kestoon liittyvä epävarmuus voi vähentää lentomatkustuksen kysyntää. COVID-19-pandemialla voi myös olla negatiivisia pitkän aikavälin vaikutuksia lentomatkustuksen kysyntään, jos se muuttaa matkustajien suhtautumista lentomatkoihin ja aiheuttaa yleistä haluttomuutta matkustaa lentämällä. COVID-19-pandemian seurauksena voidaan tulevaisuudessa myös ottaa käyttöön lisärajoituksia tai muita toimenpiteitä lentomatkustuksen houkuttelevuuden vähentämiseksi, mikä pitkittäisi COVID-19-pandemian negatiivisia vaikutuksia Finnairin liiketoimintaan. Terveysteen liittyvät varotoimet, kuten matkustajien lämpötilamittaukset, matkustajien liikkumisen rajoittaminen matkustamossa lentojen aikana, suojamaskien pakollinen käyttö tai muut lentoasemilla tai lennoilla käyttöönotettavat toimenpiteet voivat tehdä matkustajien lentokokemuksesta hankalamman. Tämä voi johtaa heikentyneeseen kysyntään myös makrotaloudellisten tekijöiden parannuttua tavalla, joka normaalisti tukisi kulutusta ja tätä kautta lentomatkustuksen kysyntää. COVID-19-pandemia voi myös pienentää lentomatkustuksen kysyntää sen seurauksena, että virtuaalisilla työkaluilla ja etäkokouksilla korvataan yhä enemmän liikematoja tai että nykyinen pandemia tai vastaavat tulevat terveysuhkat lisäävät ihmisten kokemaa epävarmuutta. Katso myös ”– *Luonnonkatastrofit, pandemiat ja terveydelliset epidemiat sekä sääilmiöt, jotka vaikuttavat lentomatkustamiseen ja lentämiseen liittyviin onnettomuuksiin, altistavat Finnairin merkittävien menetysten riskeille, ja lentoyhtiövakuutuksen hankkiminen voi tulla liian vaikeaksi tai kalliiksi*”. Näillä tekijöillä voi olla pitkäaikaisia tai pysyviä negatiivisia vaikutuksia lentomatkustuksen kysyntään, ja ne voivat hidastaa elpymistä myös sen jälkeen, kun matkustusrajoitukset on poistettu.

COVID-19-pandemian ja siitä seuranneen kysynnän ja liikevaihdon merkittävän laskun vuoksi Finnairille saattaa kertyä huomattavia tappioita, ja sen myötä laskennallisia verosaamisia. Ei kuitenkaan voi olla takeita siitä, että Finnair pystyisi hyödyntämään näitä tappioita tulevassa verotuksessaan. Jos COVID-19-pandemiasta seuraisi pidempiaikaisia haitallisia vaikutuksia makrotaloudelliselle kehitykselle yleisesti tai lentomatkustamisen toimintaympäristölle erityisesti, Yhtiö ei tulevaisuudessa välttämättä kykenisi tuottamaan riittävästi veronalaista tuloa aikaisempien tilikausien tappioiden hyödyntämiseksi kokonaan tai osittain.

Lisäksi 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 ulkopuolisiin häiriöihin, kausiluonteiseen vaihteluun ja taloustrendeihin. Tätä kehitystä on vahvistanut COVID-19-pandemian maailmantaloudelle aiheuttama vakava shokki, joka on johtanut makrotaloudellisen tilanteen merkittävään heikentymiseen markkinoilla, joilla Finnair toimii. Makrotaloudellisten olosuhteiden epäedullisen kehityksen jatkuminen, kuten pitkittynyt taantuma tai lama, yritysten tai kuluttajien luottamuksen heikentyminen, valuuttakurssien vaihtelu, muutokset kulutustottumuksissa tai työllisyysasteessa, lainarahoituksen saatavuuden heikentyminen, korkojen nousu, inflaation kiihtyminen tai verotuksen muutokset voivat vaikuttaa haitallisesti yksityiseen kulutukseen ja tämän seurauksena lentomatkustuksen kysyntään. Yhtiö painottaa strategiassaan Aasiaa, ja erityisesti sen vuoksi talouskasvun heikentyminen tai nollakasvu tai kuluttajien ostovoiman heikentyminen Aasian kansantalouksissa, taikka pitkäaikaisempi talouskasvun hidastuminen tai pysähtyminen, voi johtaa Finnairin palvelujen kysynnän pysymiseen matalalla tasolla tai heikkenemiseen. COVID-19-pandemiasta tai muista syistä johtuva epävarmuus makrotaloudellisissa olosuhteissa voi vaikuttaa haitallisesti lentomatkustuksen ja lentorahtipalvelujen kysyntään ja aiheuttaa lisäkustannuksia, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

Yhtiön arviot koskien COVID-19-pandemian vaikutuksia sen liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin sekä arviot koskien lentoliikenteen arvioitua toipumista on tehty sen tiedon perusteella, joka on ollut Yhtiön johdon saatavilla tämän Esitteen päivämääränä. Lausumat koskien tulevia tapahtumia pitävät sisällään sekä yleisiä että erityisiä riskejä, epävarmuuksia ja oletuksia, ja on olemassa riski, että arviot, ennusteet, suunnitelmat ja muut tulevaisuuteen kohdistuvat lausumat eivät pidä paikkaansa. Tämän Esitteen päivämääränä COVID-19-pandemian kesto tai sen lentoliikennealaa, ja erityisesti Finnairiin, kohdistuvat vaikutukset eivät ole tiedossa ja kokonaistilanne on erittäin epävakaa, mikä tekee lähes

mahdottomaksi ennustaa pandemian vaikutuksia Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

2. Alhaiset katteet ja rajoitettu kulujen hallittavuus ovat luonteenomaisia lentoliikennealalla, mikä altistaa Yhtiön riskeille kannattavuuden ja maksuvalmiuden laskusta.

Koko lentoliikennealalle ja erityisesti reittilennoille on tyypillistä pienet katteet ja korkeat kiinteät kustannukset. Tietyn lennon suorat kustannukset eivät vaihtelee merkittävästi matkustajien tai rahdin määrän mukaan, ja siten pienikin muutos matkustajien tai rahdin määrässä tai lippujen tai kuljetusten hintajakaumassa voi johtaa lennon kannattavuuden epäsuhtaiseen laskuun, koska kiinteitä kustannuksia ei yleensä voida muuttaa lyhyellä varoitusajalla. Erityisesti tilanteessa, jossa liikevaihto laskee äkillisesti ja yllättävästi, kiinteät kulut kumoavat ison osan kapasiteetin vähentämisestä saaduista säästöistä. COVID-19-pandemian vuoksi Finnairin liikevaihto laski 16,0 prosenttia vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä verrattuna vuoden 2019 ensimmäiseen neljännekseen, mutta johtuen tiettyjen kuluerien joustamattomuudesta lyhyellä aikavälillä Finnairin liiketoiminnan kulut laskivat ainoastaan 4,7 prosenttia.

Tilannetta on kärjistänyt halpalentoyhtiöiden aggressiivinen hinnoittelu, joka on painanut hintoja yleisesti alaspäin. Lisäksi ylilento-oikeuksiin, lentokenttäpalveluihin, vaihto-, nousu- ja laskeutumispalveluihin sekä turvallisuuteen liittyvät maksut muodostavat merkittävän osan Finnairin muuttuvista toimintakuluista. Kun lentoja operoidaan, näitä kustannuksia voidaan pienentää vain rajoitetusti, jos ollenkaan, eikä ole takeita siitä, että tällaiset kustannukset eivät nouse tulevaisuudessa, erityisesti suhteessa laskeneeseen liikevaihtoon. On myös mahdollista, että turvallisuusmääräyksiä tiukennetaan maailmanlaajuisesti ja ihmisten terveyttä koskevia varotoimia lisätään, ja että tällaisiin toimiin liittyvät maksut ja muut kustannukset kasvavat entisestään.

Finnair arvioi jatkuvasti toimintaansa ja etsii aktiivisesti mahdollisuuksia tehokkuuden parantamiseen. Finnairin kustannusten hallintaan ja tuottavuuden parantamiseen tähtäävien toimenpiteiden riittävyttä ja lopullista onnistumista ei tunneta tällä hetkellä eikä niistä ole takeita. Lisäksi näiden toimenpiteiden riittävyys ja onnistuminen riippuvat suurelta osin tekijöistä, joihin Finnair ei voi vaikuttaa, etenkin toimialan yleinen toimintaympäristö, kuten matkustajakysyntä, yksikkötuotto, toimialan kapasiteetin kasvu, polttoaineen hinta sekä oikeudellinen ja sääntelyyn liittyvä ympäristö. Edellä mainittujen maksujen suurentuminen tai epäonnistuminen kustannussäästöohjelmien toteuttamisessa voivat johtaa kannattavuuden laskuun johtuen korkeammista kuluista suhteessa liikevaihtoon, mikä voi vaikuttaa haitallisesti myös Finnairin maksuvalmiuteen.

Millä tahansa tulevaisuudessa tapahtuvalla liikevaihdon yllättävällä laskulla sekä kyvyttömyydellä sopeuttaa kuluja vastaamaan vähentynyttä kysyntää tai kysynnän pysyvää laskua voi olla haitallinen vaikutus Yhtiön kannattavuuteen ja maksuvalmiuteen, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

3. Lentopetrolin hintavaihtelu vaikuttaa Finnairin liiketoimintakuluihin ja polttoaineen hintoihin liittyvät suojaukset voivat kasvattaa kustannuksia suhteessa vallitsevaan markkinahintaan.

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hintakehitys, koska polttoainekustannukset ovat Finnairin suurin muuttuva kuluerä. Polttoainekulut olivat 23 prosenttia Finnairin liiketoiminnan kuluista² vuonna 2019 ja 22 prosenttia vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä, johon vaikutti COVID-19-pandemia ja operoitujen lentojen vähentyminen. Polttoaineen hintavaihtelu voi aiheuttaa korostunutta epävarmuutta Finnairin taloudellisessa tuloksessa ja rahavirroissa. Lentopetrolin hinta on historiallisesti vaihdellut paljon, ja öljymarkkinoiden volatilitteetti on noussut huipputasolle johtuen kysynnän äkillisestä laskusta COVID-19-pandemian seurauksena. Tämän Esitteen päivämääränä tuotannon leikkausten ja kysynnän elpymisen johdosta öljyn hinta on palautunut alhaisimmista tasoistaan. Lisääntynyt tarjonta tai vähentynyt kysyntä voi kuitenkin johtaa uudelleen öljyn hintojen laskupaineisiin.

Lentopetrolin hintavaihtelun jäännösvaikutus määräytyy kulloinkin käytössä olevien suojausten perusteella. Normaaleissa olosuhteissa Finnairin polttoaineostot suojataan 24 kuukautta eteenpäin rullaavasti, ja suojattu prosenttiosuus arvioidusta polttoaineen kulutuksesta laskee kohti suojausjakson loppua. Normaaliolosuhteissa suojausasteet ovat ensimmäiselle kuudelle kuukaudelle 60 ja 90 prosentin välissä. Finnair on tehnyt COVID-19-pandemian vuoksi suojauspolitiikkaansa väliaikaisen muutoksen 31.12.2020 asti, joka määrittelee suojausasteen 0 ja 90 prosentin väliin ensimmäiselle kuudelle kuukaudelle. Suojausasteiden taso vaihtelee merkittävästi käytössä

² Liiketoiminnan kulut sisältäen poistot ja arvonalentumiset sekä ilman vertailukelpoisuuteen vaikuttavia eriä.

olevan kapasiteetin ja kysynnän määrästä riippuen. Tämän seurauksena suojausasteiden taso vaihtelee ja saattaa muuttua merkittävästi, kun kapasiteetti- ja kysyntäennusteita päivitetään. Yhtiön suojauspolitiikka ei kuitenkaan välttämättä aina osoittaudu oikeaksi suhteessa markkinahintoihin, eikä markkinoiden heilahtelu heijastu suoraan Yhtiön tulokseen. Tämän seurauksena on riskinä se, että polttoaineen hintavaihtelun seurauksena Yhtiön on kannettava suojausten kustannukset saamatta mitään hyötyä riskiposition pienentymisen muodossa. Vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä COVID-19-pandemiasta johtuneet lentojen perumiset johtivat odotettua pienempään polttoaineenkulutukseen, minkä seurauksena Yhtiön suojaukset menettivät osan tehostaan. Samalla ajanjaksolla lentopetrolin markkinahinta oli keskimäärin 22,0 prosenttia pienempi kuin vertailujaksolla, mikä johtui sekä COVID-19-pandemian aiheuttamasta kysynnän vähentymisestä että Saudi-Arabian ja Venäjän välisestä hintasodasta. Nämä kaksi tekijää johtivat yhdessä siihen, että polttoainekulut olivat lähes samalla tasolla kuin vertailujaksolla, minkä seurauksena polttoaineen hintavaikutus osittain kumosi Yhtiön kapasiteetin pienentämisestä saatujen säästöjen vaikutuksen.

Finnairin johdon arvion mukaan lentopetrolin hintavaihtelu odotettavasti jatkuu tulevaisuudessa myös nykyisen kriisin jälkeen. Finnairin kykyä siirtää lentopetrolikustannusten nousu asiakkailleen hinnankorotuksilla rajoittaa lentoliikennealan erittäin kilpailtu luonne, jota kuvataan alla kohdassa ”– *Lentoliikenneala on erittäin kilpailtu ja markkinoille tulevat uudet toimijat voivat vaikeuttaa Finnairin kilpailuympäristöä*”. Finnairin lentopetrolikustannukset ovat lisäksi alttiita valuuttariskille, koska lentopetrolin kansainvälinen hinnoitteluväluutta on Yhdysvaltain dollari. Näiden markkinaliitännäisten kehitysten lisäksi ulkopuoliset tekijät, kuten sääolosuhteet, luonnonkatastrofit, öljyntuottajamaihin vaikuttavat poliittiset häiriöt tai sodat, lentopetrolin tuotantoa, kuljetusta tai markkinointia koskevien politiikkojen muutokset, muutokset lentopetrolin tuotantokapasiteetissa, ympäristöasiat, COVID-19-pandemiaa vastaavat tai siihen verrattavat pandemiat tai terveysuhkat, öljyn spot-hintoja ja futuurisopimuksia koskeva volatilititeetti rahoitusmarkkinoilla sekä muut öljytuotteiden kysyntään vaikuttavat makrotaloudelliset tekijät voivat aiheuttaa odottamattomia häiriöitä polttoaineen saatavuudessa ja nostaa polttoaineen hintoja tulevaisuudessa. Polttoainekulujen nousu, häiriöt polttoaineen saatavuudessa ja puutteelliset suojauspolitiikat suhteessa markkinahintojen muutoksiin voivat johtaa kustannusten nousuun, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

4. Geopoliittisilla jännitteillä ja poliittisella epävarmuudella voi olla olennaisen haitallinen vaikutus lentoliikenteen kysyntään, ja ne voivat vaikuttaa Finnairin mahdollisuuteen operoida tiettyjä reittejä.

Geopoliittisella epävarmuudella, kauppasotien tai terrorismin uhkalla ja muilla mahdollisilla ulkoisilla häiriöillä voi olla merkittävä vaikutus lentomatkustuksen ja -rahdin kysyntään ja siten Finnairin liiketoimintaan. Geopoliittisilla jännitteillä – kuten Yhdysvaltojen ja Euroopan unionin (”EU”) Venäjää vastaan asettamat talouspakotteet sekä jatkuvat jännitteet Yhdysvaltojen ja Kiinan välisessä kaupassa – voi jatkossakin olla haitallinen vaikutus globaaliin talousympäristöön. Yhdysvaltojen ja Kiinan väliset taloudelliset jännitteet voivat yhdessä taloudellisen ja poliittisen vallan siirtymistä kehittyviin maihin tukevan nykyisen megatrendin kanssa (katso ”Yhtiön liiketoiminta – Toimintaympäristö – Megatrendit – Taloudellisen ja poliittisen painopisteen siirtyminen Yhdysvalloista ja Euroopasta kehittyviin maihin”) vaikuttaa koko lentoliikennealaan ja erityisesti Finnairiin, jolla on vahva läsnäolo Aasian markkinoilla (katso ”Yhtiön liiketoiminta – Liiketoiminnan kuvaus”). Myös protektionismin mahdollinen lisääntyminen poliittisessa ympäristössä voi vaikeuttaa pääsyä markkinoille, joita tarvitaan Finnairin kasvusuunnitelman toteuttamisessa.

Yhdistynyt kuningaskunta (”UK”) erosi EU:sta 1.2.2020. EU:n ja UK:n neuvottelema sopimus koskien UK:n eroamista EU:sta sisältää siirtymäjakson 31.12.2020 asti, jonka aikana EU:n nykyiset säännöt ja säädökset pysyvät voimassa. Tämän Esitteen päivämääränä on epäselvää, pääsevätkö UK ja EU sopimukseen ennen siirtymäajan päättymistä, tai millä ehdoin, ottaen huomioon erityisesti COVID-19-pandemian vastaiseen taisteluun tarvittavat valtiolliset ja hallinnolliset resurssit. Yhtiön johdon mukaan yksi mahdollisista seurauksista on se, että UK:n ja EU:n lentoyhtiöiden liikenneoikeuksia vähennetään koskien lentoja UK:n ja EU:n välillä tai kautta. Liikenneoikeuksien vähentäminen voi vaatia Finnairia pienentämään lentotarjontansa, ja lisäksi, koska lennot usein varataan monta kuukautta etukäteen, ennakoimaton tilanne 31.12.2020 jälkeen voi vaatia Finnairia muuttamaan jo myymään lentoja ja reittejä sekä muuttamaan ehtoja, joiden alla se toimii yhteistyössä brittiläisten oneworld™-allianssikumppanien kanssa.

Kasvava poliittinen epävarmuus ja geopoliittisten jännitteiden kehittyminen voivat johtaa häiriöihin Finnairin toiminnassa. Kyseiset häiriöt voivat johtaa kasvaneisiin liiketoiminnan kuluihin ja vaikuttaa negatiivisesti lentomatkustamisen ja -rahdin kysyntään, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

5. Lentoliikennealan kehitys on altis yleisissä taloudellisissa olosuhteissa tapahtuville muutoksille, mikä voi johtaa sekä epävarmuuteen arvioitaessa tarvittavia investointeja että tulevan liiketuloksen vaihteluihin.

Lentoliikennealan kehitys on historiallisesti korreloinut makrotaloudellisen kehityksen kanssa, tehden alasta herkän yleisille liiketoimintaolosuhteille, hitaalle tai kohtalaiselle talouskasvulle ja yksityisille kulutustrendeille. Lentolippujen hinnat ja matkustajakysyntä ovat aikaisemmin vaihdelleet merkittävästi ja voivat vaihdella merkittävästi jatkossakin. Yhtiö ei pysty varmuudella ennustamaan tulevia markkinaolosuhteita tai hintoja, joita se voi veloittaa. Kuten kohdassa ”Yhtiön liiketoiminta – Toimintaympäristö” kuvataan, Finnairin pitää mahdollisesti tehdä päätöksiä merkittävistä investoinneista laivastoonsa vuosia ennen kuin hinta- ja laatu-tietoiset matkustajat tekevät ostopäätöksensä. Lisäksi lentokoneiden toimitukset voivat kestää vuosia, minkä takia lentoyhtiöiden on suunniteltava liiketoimintansa pitkällä aikajänteellä, usein vähintään 10 vuotta eteenpäin. Ottaen huomioon Finnairin tulevaisuuteen kohdistuvan investointiaikataulun ja lentoliikennealan herkkyyden yleisille liiketoimintaolosuhteille, ei ole takeita siitä, että Finnair pystyy arvioimaan oikein palvelujensa tuottamisessa tarvittavat investoinnit, mikä voi johtaa lentokoneiden ja muun kaluston liian suureen tai pieneen määrään.

Koska matkustaminen ja erityisesti lomamatkat ovat harkinnanvaraista kulutusta, nykyinen talouskasvun kääntyminen laskuun Euroopassa ja kasvun hidastuminen Aasian maissa, johtuen COVID-19-pandemiasta sekä sen leviämisen estämiseen liittyvistä valtiollisista rajoitustoimista, ovat vähentäneet lentomatkojen kysyntää Euroopan sisällä ja kaukolennoilla. Matkustajamäärän odotetaan COVID-19-pandemian vuoksi laskevan tänä vuonna merkittävimmin Euroopassa, erityisesti suosituimpana kesämatkailuajankana, ja toiseksi eniten Aasian ja Tyynenmeren alueella.³ Koska suuri osa Finnairin myynnistä tulee Euroopan ja Aasian välisestä lentoliikenteestä, kysynnän vähentymisellä Euroopan ja Aasian markkinoilla on merkittävä vaikutus Finnairin kannattavuuteen ja taloudelliseen asemaan. COVID-19-pandemian vaikutukset ovat ulottuneet ennennäkemättömän laajasti eri maantieteellisille alueille ja useille eri toimialoille, ja lopulliset vaikutukset voivat olla vielä voimakkaammat, jos talouden aktiivisuus jatkuu matalana pitkään COVID-19-pandemiasta johtuen tai muutoin.

Finnairin palvelujen matkustajakysyntä vaihtelee etenkin lomamatkojen osalta vuoden aikana, mikä aiheuttaa Finnairin tuloksessa vaihtelua vuosineljännesten välillä. Lisäksi Aasian-liikenteen suhteellisen osuuden kasvu Finnairin verkostossa kasvattaa tätä kausivaihtelua, sillä Aasian vapaa-ajan matkustuksessa ja liikematkustuksessa on kohdekohtaista kausivaihtelua. Koska Finnairin alueellisena strategiana on keskittyä erityisesti Aasiaan (katso ”Yhtiön liiketoiminta – Strategia”), Finnairin liiketoiminta on yhä enemmän riippuvainen Aasian taloustilanteesta sekä Aasiaan suuntautuvan ja sieltä tulevan lentomatkustuksen kysynnästä. Kun otetaan huomioon Aasian strateginen painotus, talouskasvun hidastuminen edelleen tai pysähtyminen pidemmäksi aikaa Aasian kansantalouksissa voi johtaa Finnairin palvelujen kysynnän pysymiseen alhaisella tasolla tai heikentymiseen, millä voi olla negatiivinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan ja taloudelliseen asemaan.

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

6. Lentoliikenneala on erittäin kilpailtu ja markkinoille tulevat uudet toimijat voivat vaikeuttaa Finnairin kilpailuympäristöä.

Finnairin toimiala on erittäin kilpailtu. Yhtiön johdon näkemyksen mukaan toimialan kasvaessa Finnairin kilpailijat eivät ole ainoastaan muuttuneet vaan kilpailu on myös kiristynyt. 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 keskittyvät ja lentoyhtiöt muodostavat markkinointiin tai toimintaan perustuvia alliansseja, jotka voivat saavuttaa kilpailuedun suhteessa Finnairin oneworldTM-allianssiin tai yhteishankeisiin.

Kysynnän ja tarjonnan tasapaino voi siirtyä kumpaan tahansa suuntaan lyhyessä ajassa. Verkostolentoyhtiöt, kuten Finnair, kohtaavat matkustajaliikenteessä kilpailua yksittäisten kaupunkien välisissä suorissa ja yhden välilaskun lennoissa, koska matkustajat voivat valita useista eri yhteysvaihtoehdoista erityisesti pitkillä reiteillä. Ennen COVID-19-pandemiaa Finnairin pääkilpailija sen kotimarkkinoilla Suomessa oli Norwegian Air Shuttle ASA (”Norwegian”), mutta Norwegianin kokemien taloudellisten vaikeuksien seurauksena kilpailutilannetta on vaikeampi ennakoita. Euroopan sisäisillä lyhyillä ja keskipitkillä lennoilla Finnair on kilpaillut useiden

³ Lähde: ICAO: Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, 28.4.2020.

perinteisten lentoyhtiöiden sekä halpa- ja tilauslentoyhtiöiden kanssa, joita ovat muun muassa Norwegian, SAS, Lufthansa, Air Baltic ja Air France-KLM. Kaukolentoissa Aasiaan Finnairin kilpailijoita ovat olleet perinteiset lentoyhtiöt, kuten Lufthansa ja Air France-KLM, sekä monet Lähi-idän ja Aasian lentoyhtiöt. Lisäksi Finnair kohtaa rahtikuljetuksissaan intensiivistä kilpailua niin suurilta vakiintuneilta kuljetusyhtiöiltä kuin pienemmiltä toimijoiltakin, joilla on vain muutama lentokone ja rajoitettu palveluvalikoima. Jos Finnairin pääkilpailijat kasvattavat kapasiteettiaan tai parantavat tuotteitaan, tällä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin kilpailuasemaan sekä liikevaihtoon, minkä lisäksi tämä voi edellyttää kulujen mukauttamista tai lisääntyvää hintakilpailua, mikä voi vaikuttaa haitallisesti Yhtiön kannattavuuteen. COVID-19-pandemian johdosta mahdollisesti toteutettavien lentoyhtiöiden uudelleenjärjestelyjen seurauksena kilpailu saattaa kiristyä muun muassa entistä aggressiivisemmän hinnoittelun kautta.

Lisäksi Yhtiön johdon mukaan keskiluokka kasvaa monissa Aasian maissa, ja aasialaisten lentoyhtiöiden odotetaan laajentavan toimintaansa mannertenvälisiin lentoihin (katso ”Yhtiön liiketoiminta – Toimintaympäristö – Megatrendit – Taloudellisen ja poliittisen painopisteen siirtyminen Yhdysvalloista ja Euroopasta kehittyviin maihin”). Aasian markkinoiden kasvaneen merkityksen seurauksena myös Aasian ulkopuolisten lentoyhtiöiden pitää parantaa ymmärrystään Aasian eri kulttuureista ja aasialaisista asiakkaista säilyttääkseen kilpailukykyä, koska aasialaisten asiakkaiden odotetaan painottavan lentoyhtiönsä valinnassa yhä enemmän paikallisia mieltymyksiä ja odotuksia palvelujen ja tuotteiden laadusta. Jos Finnair epäonnistuu havaitsemaan oikein aasialaisten asiakkaiden mieltymyksiä tai muutoksia Aasian markkinaolosuhteissa taikka vastaamaan näihin oikea-aikaisesti, voi tällä olla haitallinen vaikutus Finnairin kilpailukykyyn, minkä lisäksi nämä voivat vaatia lisäinvestointeja muun muassa Aasian markkinaan erikoistuneen henkilöstön rekrytointien kautta tai toimia Yhtiön kiinnostavuuden kasvattamiseksi aasialaisten asiakkaiden keskuudessa, mikä voi asettaa paineita kannattavuudelle.

Finnair altistuu kapasiteetin suunnittelun epävarmuuteen liittyville riskeille. Lentoyhtiöiden erittäin kilpailussa ympäristössä Finnairin tuottojen optimoinnin ja markkinoinnin strategiat, kuten tuote-, hinta- ja markkinointipäätökset, eivät välttämättä ole riittäviä kestävän kilpailuedun luomiseen. Viime vuosina ennen COVID-19-pandemiaa halpalentoyhtiöt ovat kasvaneet ja niiden määrä on lisääntynyt erityisesti Euroopan lyhyen matkan lennoilla Finnairin operoimilla reiteillä. Samanaikaisesti lentoliikenneala on kärsinyt ylikapasiteetista johtuen lentokoneiden määrän ja koon kasvusta sekä lentokoneiden istumapaikkojen tiivistämisestä näillä reiteillä. Tämä kehitys huomioiden ei ole takeita siitä, että Finnair tai sen kilpailijat eivät tulevaisuudessa kasvattaisi kapasiteettiaan Euroopassa tai Aasiassa enemmän kuin tällä hetkellä on ennustettu julkisesti. Tämä kiristäisi kilpailua entisestään, asettaisi paineita lippujen hinnoille ja tuotoille sekä voisi johtaa siihen, että Finnairilla olisi merkittävästi ylikapasiteettia lyhyillä tai pitkillä reiteillä, mikä heikentäisi Finnairin kannattavuutta. Riski ylikapasiteetista on kasvanut COVID-19-pandemian johdosta, jossa yllättävää ja merkittävää laskua lentoliikenteessä ja -rahissa on seurannut alhaisen kysynnän jakso, minkä odotetaan jatkuvan pitkän aikaa.

Lisäksi Finnair pyrkii muiden lentoyhtiöiden tavoin jakelemaan palveluitaan yhä monipuolisemmin, joustavammin ja edullisemmin kustannuksin ottamalla käyttöön ja hyödyntämällä uusia jakeluteknologioita. Näiden teknologioiden hyödyntäminen mahdollistaa myös nykyistä paremmin asiakkaiden toiveiden ja tottumusten tunnistamisen digitaalisten myynti- ja palvelusovellusten synnyttämän asiakastiedon avulla. Kyky hyödyntää näiden teknologioiden tarjoamia kaupallisia mahdollisuuksia riippuu muun muassa Finnairin kyvystä valita oikeat kumppanit sovellusten kehittämiseen ja toteuttamiseen, sekä kyvystä tuottaa asiakkaiden tarpeita parhaiten vastaavia tuotteita ja palveluita. Ei voi olla takeita siitä, että Finnair kykenisi hyödyntämään uusia teknologioita paremmin tai yhtä hyvin kuin muut lentoyhtiöt tai Finnairin palveluiden digitaalisen jakelun arvoketjun muut toimijat. Jos Finnair ei kykenisi ottamaan käyttöön tai hyödyntämään uusia teknologioita riittävän tehokkaasti ja asiakkaita puhuttelevalla tavalla, tämä saattaisi heikentää Finnairin kilpailuasemaa ja myös vähentää sen osuutta jakelun arvoketjun tuottamasta hyödystä muiden arvoketjun toimijoiden hyväksi.

Kilpailun lisääntyminen ja ylikapasiteetti voivat heikentää Yhtiön kannattavuutta, kun taas alikapasiteetti voi puolestaan kysynnän yllättäen palautuessa estää Yhtiötä hyötymästä kasvun tarjoamista mahdollisuuksista, ja näillä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

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

Terrori-iskut ja terroristien muu toiminta voivat aiheuttaa epävarmuutta matkustajien keskuudessa. Suuren terrori-iskun uhkalla tai esiintymisellä, poliittisilla levottomuuksilla tai aseellisilla selkkauksilla voi olla olennaisen

haitallinen vaikutus lentojen matkustajakysyntään tai ne voivat vaatia Finnairia muuttamaan, keskeyttämään tai lopettamaan palvelujaan kyseessä olevilla reiteillä. Tällaisten iskujen tai selkkausten vaikutukset voivat voimistua dramaattisesti, jos ne kohdistuvat siviili-ilmailuun, liikekeskuksiin tai turistikohteisiin. Vaikka Finnairin turvallisuusjärjestelmät ovat Euroopan lentoturvallisuusjärjestön (EASA) vaatimusten mukaisia, ei voida kuitenkaan sulkea pois sen mahdollisuutta, että turvallisuuteen liittyvät ongelmat tai muutokset turvallisuusympäristössä voivat johtaa uuteen sääntelyyn tai turvallisuusvaatimuksiin kasvattaen kuluja, tai häiriöihin Finnairin liiketoiminnassa, mikä voi vaikuttaa matkustajien matkustusvalmiuteen, mikä puolestaan voi vähentää Finnairin palvelujen kysyntää. Esimerkiksi vuoden 2020 alussa Finnair reititti osan Dubaihin suuntautuvista lennoistaan uudelleen Iranin ja Irakin ilmatilan välttämiseksi. Asiasta päätettiin varotoimena Yhdysvaltojen sotilastukikohtiin Irakissa kohdistettujen ohjusiskujen jälkeen, ja lentoreittien muuttaminen johti lentoaikojen pidentymiseen. Heikentynyt turvallisuustilanne tai kokemus lentomatkustamisen tai matkakohteiden turvallisuudesta voi vähentää kysyntää ja laskea liikevaihtoa tai lisätä kuluja matkustajien turvallisuutta lisäävien toimien kautta, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

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

Kuten kaikki lentoyhtiöt, Finnair on alttiina merkittävien tappioiden riskille suurten luonnonkatastrofien seurauksena. Esimerkiksi vuonna 2010 tulivuoren purkautumisesta Islannissa aiheutunut tuhkapilvi vaikutti lähes kaikkeen Euroopan lentoliikenteeseen. Tällaiset odottamattomat ulkoiset tapahtumat voivat vaikuttaa nopeasti lentomatkustuksen kysynnän kehitykseen. Finnairin kilpailukyky riippuu siitä, miten joustavasti se pystyy reagoimaan ja mukautumaan odottamattomiin tapahtumiin. Vaikka Finnairilla on toimintasuunnitelmia erilaisten ulkopuolisten häiriötekijöiden, kuten luonnonkatastrofien, operatiivisten vaikutusten rajoittamiseksi, ei ole takeita siitä, että nämä toimenpiteet ovat riittäviä tällaisten tapahtumien esiintyessä. Lisäksi epidemiat tai pandemiat, kuten COVID-19-pandemia (katso ”– COVID-19-pandemian seuraukset markkinoilla, joilla Finnair toimii, ovat vaikuttaneet ja niiden odotetaan jatkossakin vaikuttavan haitallisesti Finnairin palvelujen kysyntään. Lisäksi makrotalouden yleisellä kehityksellä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus lentoliikennepalvelujen, mukaan lukien Finnairin palvelujen, kysyntään” edellä) voivat vaikuttaa haitallisesti lentomatkustamisen kysyntään ja vaikuttaa merkittävästi Finnairin liiketoimintaan. Epidemioiden ja pandemioiden puhkeaminen voi vaatia Finnairia pienentämään matkustajamääriä lennoillaan ja/tai vähentämään lentojaan tiettyjen kohteiden osalta. Epidemiat tai pandemiat ja/tai niistä aiheutuva negatiivinen julkisuus voivat vähentää Finnairin myyntiä merkittävästi. Koska korkeat kiinteät kustannukset ovat ominaisia lentoliikennealalla, pienemmät matkustajiin liittyvät tuotot Finnairin lennoilla voivat vaikuttaa merkittävän negatiivisesti Finnairin liiketoiminnan kannattavuuteen.

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

Lisäksi Finnair altistuu riskille merkittävistä tappioista, kuten merkittävät kustannukset liittyen asiakkaiden korvausvaateisiin, vahingoittuneen lentokoneen korjaamiseen tai korvaamiseen sekä sen tilapäiseen tai pysyvään toimintakelvottomuuteen, mikäli jokin sen lentokoneista katoaa, tuhoutuu tai joutuu onnettomuuteen, taikka terroriteon tai muun katastrofin kohteeksi. Vaikka Finnairilla on vakuutukset tällaisia tapahtumia varten, ei ole takeita siitä, että Finnairin saatavilla oleva vakuutusturva riittäisi tällaisen tapahtuman esiintyessä kattamaan aiheutuvat vahingot tai että tällainen tapahtuma ei altistaisi sitä tulevaisuudessa merkittäville sekä taloudellisille että mainetta koskeville menetyksille. Finnairilla on yleinen vastuuvakuutus, matkustajavastuuvakuutus, omaisuusvahinkovakuutus ja Finnairin lentokonevahinkojen vakuutus. Vakuutusturvassa on kuitenkin rajoitettu tai suljettu pois tiettyjä riskejä, kuten sotiin ja joukkotuhohaseisiin liittyvät riskit. Jos vakuutusyhtiöt tai jälleenvakuutusyhtiöt rajaavat nämä (tai mitkä tahansa muut) riskit vakuutusturvan ulkopuolelle tai tällaista vakuutusturvaa ei ole saatavissa kaupallisesti kohtuullisin ehdoin eikä vakuutusturvaa saada muista lähteistä (kuten valtiolliselta taholta), Finnair ei välttämättä kykene vakuuttamaan tällaisia riskejä, jolloin se ei kykenisi jatkamaan lentoliikennetoimintaansa ja joutuisi viime kädessä luopumaan toiminnoistaan.

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

B. Sääntelyriskejä

1. *Valitukset tai muutoksenhakuvaatimukset Osakeantiin liittyvästä valtiontukipäätöksestä tai muista toimista, joissa Suomen valtio ja Yhtiö ovat osapuolina, voisivat aiheuttaa lisäkustannuksia Yhtiölle ja vaikuttaa olennaisesti ja haitallisesti Yhtiön maksuvalmiuteen.*

Osakeannin yhteydessä Suomen valtio on tehnyt valtiontuki-ilmoituksen Euroopan komissiolle Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ("SEUT") 107(3)(b) artiklan nojalla. Komissio teki virallisen päätöksen valtiontuen hyväksymisestä ja siihen sovellettavista ehdoista 9.6.2020. Katso myös *"Osakeannin tausta ja syyt sekä varojen käyttö – Valtiontuki ja Finnairia koskevat ehdot"*. Lisäksi Euroopan komissio hyväksyi 18.5.2020 Suomen valtion enintään 540 miljoonan euron valtiontakauksen Yhtiön TyEL-takaisineläinlainalle. Valtiontukipäätöksistä on mahdollista valittaa Euroopan unionin yleiseen tuomioistuimeen kahden kuukauden sisällä päätöksen julkaisemisesta Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Lentoliikennealan kilpailijat ovat tämän Esitteen päivämääränä jättäneet valituksia muista jo hyväksytyistä valtioavusteisista toimenpiteistä antaen viitteitä siitä, että myös tulevia toimenpiteitä ja päätöksiä hyväksyä tällaisia toimenpiteitä voidaan haastaa. Tämän vuoksi ei voi olla takeita siitä, että vastaavia valituksia tai muutoksenhakuvaatimuksia ei tehtäisi komission Osakeantia koskevasta päätöksestä tai muista toimista, joissa Suomen valtio ja Yhtiö ovat osapuolina, kuten valtiontakauksen myöntämisestä Yhtiön TyEL-takaisineläinlainalle. Mikäli tällaisia valituksia tai muutoksenhakuvaatimuksia esitettäisiin, Yhtiö puolustautuisi niitä vastaan voimakkaasti, mutta mahdolliset hallinnolliset menettelyt tai oikeudenkäynnit voisivat olla aikaa vieviä, vaatia johdon resursseja ja aiheuttaa lisäkustannuksia. Vaikka Yhtiön näkemyksen mukaan sen oikeudellinen asema asiassa on vahva, mahdollisesta muutoksenhakuvaatimuksesta tai valituksesta johtuvan oikeusprosessin lopputulokseen liittyy merkittävää epävarmuutta, eikä sen lopputulosta ole tämän Esitteen päivämääränä mahdollista arvioida. Mikäli valitus tai muutoksenhakuvaatimus menestyisi, voisi tällä olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin taloudelliseen asemaan ja maksuvalmiuteen.

2. *Muutokset kahdenvälisissä sopimuksissa tai kauppasuhteissa Euroopan unionin ja kolmansien maiden välillä voivat johtaa Finnairin lentoreittejä koskeviin rajoituksiin ja nostaa niihin liittyviä maksuja.*

Viimeaikaiset muutokset geopoliittisessa ilmapiirissä, mitä käsitellään edellä tarkemmin kohdassa *"Lentoliikennealaan liittyviä riskejä – Geopoliittisilla jännitteillä ja poliittisella epävarmuudella voi olla olennaisen haitallinen vaikutus lentoliikenteen kysyntään, ja ne voivat vaikuttaa Finnairin mahdollisuuteen operoida tiettyjä reittejä"*, voivat lisätä protektionismia ja siten vaikuttaa negatiivisesti Finnairin liiketoimintaan ja kannattavuuteen. Ylilento-oikeuksien, jotka oikeuttavat lentoyhtiön lentämään tiettyjen maiden tai alueiden yli, hinta ja saatavuus sekä liikennemaksut, kuten laskeutumis-, nousu-, navigaatio- ja matkustajamaksut, vaikuttavat Finnairin liiketoimintaan merkittävästi. Lisäksi näistä oikeuksista ja maksuista neuvotellaan valtioiden välillä, minkä seurauksena Finnair ei pysty vaikuttamaan niiden määräytymiseen. Näiden oikeuksien saatavuus ja hinta myös vaihtelevat merkittävästi. Häiriöt Yhdysvaltojen ja Kiinan tai EU:n ja Venäjän välisissä kauppasuhteissa voivat johtaa siihen, että Finnairin liiketoiminnan kannalta olennaiset maat asettavat uusia maksuja tai muutoin rajoittavat liikennettä alueensa yli. Tällaiset tapahtumat voivat vaikuttaa olennaisen haitallisesti Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan tai liiketoiminnan tulokseen, koska lentoreitit Venäjän yli ja Aasiaan ovat kriittisiä Finnairin kilpailuedulle. Ei voi myöskään olla varmuutta siitä, että olemassa olevat kahdenväliset sopimukset Venäjän, Kiinan ja muiden EU:n ulkopuolisten maiden kanssa eivät muutu ja johda edellä mainittujen maksujen nousuun. Kuten kohdassa *"Lentoliikennealaan liittyviä riskejä – Alhaiset katteet ja rajoitettu kulujen hallittavuus ovat luonteenomaisia lentoliikennealalla, mikä altistaa Yhtiön riskeille kannattavuuden ja maksuvalmiuden laskusta"* kuvataan, esimerkiksi ylilento-oikeuksien hintojen nousu voi heikentää merkittävästi Finnairin liiketoiminnan kannattavuutta.

EU:n asetuksessa (EY N:o 847/2004 jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta määrätään periaatteista, joiden tarkoituksena on varmistaa riittävä tietojenvaihto EU:ssa siten, että EU:n jäsenvaltiot eivät lentoliikenteen suhteen kahdenvälisissä suhteissaan kolmansien maiden kanssa rikkoisi EU:n lainsäädäntöä. EU:n jäsenvaltiot voivat myös valtuuttaa Euroopan komission neuvottelemaan kolmansien maiden kanssa kaikkien EU:n jäsenvaltioiden puolesta. Euroopan komissiolle ei ole tällä hetkellä annettu mandaattia neuvotella ilmailupalveluista kolmansien maiden kanssa, mukaan lukien Kiina, Etelä-Korea ja Japani, jotka kuuluvat Finnairin ydinmarkkinoihin Koillis-Aasiassa ja Koillis-Aasian reitillä. Jos Euroopan komissio saa mandaatin neuvotella esimerkiksi näiden kolmansien maiden kanssa, tämä voi johtaa lento-oikeuksien saatavuuden heikkenemiseen tai epäedullisiin muutoksiin niiden käyttöä koskevissa ehdoissa. Tällaiset muutokset voivat rajoittaa Finnairin mahdollisuuksia kasvattaa liikennettään reiteillä, jotka ovat osa Yhtiön kasvustrategiaa. Mihin tahansa ydinmarkkinoihin vaikuttaviin rajoituksiin voi liittyä tai niistä voi seurata kolmansien maiden alueiden ylilentoihin liittyvien tai niiden maaperälle laskeutumiseen liittyvien liikennemaksujen korotuksia, jotka kasvattaisivat Finnairin kustannuksia. Tällaiset lisäkustannukset

voivat heikentää Finnairin liiketoiminnan kannattavuutta merkittävästi ja vaikuttaa olennaisen haitallisesti Finnairin taloudelliseen asemaan. Rajoitettu pääsy Finnairiin strategian kannalta olennaisille markkinoille tai niille pääsyn estyminen kokonaan voi vaatia Finnairia muuttamaan strategista painopistettään, ja strategian muuttaminen voi lisätä Finnairin kustannuksia. Kasvaneista kuluista tai Finnairin strategian sopeuttamisesta aiheutuvat lisäkustannukset tai ylilento-oikeuksien tai muiden lentoliikenteen maksujen nousseet hinnat voivat heikentää Yhtiön kannattavuutta, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

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

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

COVID-19-pandemia ja siitä aiheutuneet lentoliikenteen rajoitukset ovat johtaneet lyhyen ajanjakson aikana ennennäkemättömään määrään asiakkaiden vaatimuksia lippujen hinnan palauttamiseksi perutuista lennoista. Vaikka tämän Esitteen päivämääränä Finnair maksaa palautuksia asiakkaille, jotka ovat oikeutettuja niihin EU:n sovellettavan lainsäädännön perustella, Yhtiön operatiivista kykyä käsitellä tällainen suuri määrä korvausvaatimuksia rajoittaa sekä palautukseen samanaikaisesti oikeutettujen asiakkaiden ennennäkemätön määrä että Yhtiön rajalliset henkilöstöresurssit, joihin myös COVID-19-pandemia on vaikuttanut haitallisesti. Kuluttaja-asiamies on esittänyt Finnairille selvitys- ja sitoumuspyynnön koskien COVID-19-pandemian vuoksi peruttujen lentojen takaisinmaksuja. Finnair pyrkii rakentamaan yhteistyöhön kuluttajaviranomaisten kanssa, ja on toimittanut vastauksensa kuluttaja-asiamiehelle. Yhtiö pyrkii kaikin käytettävissä olevin toimenpitein varmistamaan, että maksujen palautukset toteutetaan tehokkaasti. Tavallista pidempien käsittelyaikojen vuoksi on mahdollista, että tyytymättömät asiakkaat eivät malta odottaa Finnairin palautuskäsittelyn valmistumista vaan pyrkivät hakemaan vaatimuksiensa vahvistamista oikeusteitse, joihin voi sisältyä myös kuluttajansuojaviranomaisten toimenpiteitä. Tällaiset toimenpiteet voivat aiheuttaa lisäkustannuksia sekä vahingoittaa Finnairin brändiä ja mainetta.

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

Suomen Kilpailu- ja kuluttajavirasto on asetuksen (EY) N:o 261/2004 perusteella toimivana kansallisena täytäntöönpanoelimenä omaksunut asetuksen (EY) N:o 261/2004 ja Euroopan unionin tuomioistuimen päätösten osalta tulkinnan, jota Yhtiön johto pitää arvionsa ja Finnairin keskeisiä markkinoita koskevan oman kokemuksensa perusteella merkittävästi tiukempana kuin muiden maiden kansallisten täytäntöönpanoelinten soveltama tulkinta Euroopan unionissa ja ETA-alueella. Kuluttaja-asiamies on myös pyrkinyt vahvistamaan tätä tiukkaa tulkintalinjaa hakemalla kieltomääräyksen Finnairia vastaan koskien Finnairin korvauskäytäntöjä. Markkinaoikeus hylkäsi 4.1.2019 kuluttaja-asiamiehen hakemuksen, ja myöhemmin korkein oikeus hylkäsi kuluttaja-asiamiehen valituslupahakemuksen markkinaoikeuden päätöksestä. Ei kuitenkaan voi olla varmuutta siitä, että tulevaisuudessa ei olisi vastaavia toimia Finnairia vastaan, jotka voivat johtaa matkustajille maksettavien korvausten kasvuun ja negatiiviseen julkisuuteen aiheuttaen mainehaittaa Finnairille.

Tämän Esitteen päivämääränä Yhtiö on osallisena myös monissa kuluttajariidoissa, jotka koskevat asetuksen (EY) N:o 261/2004 ja siihen liittyvien Euroopan unionin tuomioistuimen päätösten tulkintaa. Rahallisten korvausten määrä, joka voi aiheutua Yhtiölle suoraan tällaisista yksittäisistä riidoista niiden lopputuloksen ollessa epäedullinen Yhtiölle, on rajoitettu. Siltä osin kuin tällaisia riitoja käsitellään oikeudenkäynneissä ja asetuksen tulkintaan ja siihen liittyvissä EU:n tuomioistuimen päätöksissä esiintyy epävarmuutta, tällaisten oikeudenkäyntien lopputuloksesta ei ole takeita, mikä voi johtaa tiukemman tulkinnan soveltamiseen jatkossa ja

siten kasvattaa matkustajille maksettavia korvauksia. Lisäksi Finnair voi aika ajoin olla asianosaisena oikeudenkäynneissä ja välimiesmenettelyissä. Tällaisten menettelyjen lopputuloksesta ei ole takeita ja Finnairin maine voi vahingoittua, vaikka menettely johtaisi sille suotuisaan ratkaisuun. Jos tällainen menettely johtaa Finnairille epäsuotuisaan ratkaisuun, tämä voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Finnairin liiketoimintaan ja johtaa ylimääräisiin kuluihin heikentäen Yhtiön kannattavuutta. Katso myös ”Yhtiön liiketoiminta – Oikeudenkäynnit”.

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

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

Monet EU:n ja kansainvälisen tason sääntelyjärjestelmät vaikuttavat lentoliikennealaan. Lentoliikennealaan sovelletaan kansallisia, alueellisia ja kansainvälisiä lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat muun muassa turvallisuutta, toimilupien myöntämistä, kilpailua, tietosuojaa, melutasoa ja ympäristöä. Lisäksi Finnair on riippuvainen sille varatuista lähtö- ja saapumisajoista lentoasemilla, joissa aikoja on rajoitettu. Jos lentoyhtiö ei tietyillä lentoasemilla käytä lähtö- ja saapumisaikojaan, ne voidaan luovuttaa muille. Vaikka Euroopan komissio on väliaikaisesti luopunut lähtö- ja saapumisaikojen vähimmäiskäyttöä koskevista vaatimuksista niitä soveltavilla lentoasemilla COVID-19-pandemian vuoksi, ei ole takeita siitä, että Finnair pystyy säilyttämään tai saamaan ne lähtö- ja saapumisaajat, jotka se tarvitsee Aasiaan keskittyvän strategiansa toteuttamiseksi tulevaisuudessa.

COVID-19-pandemiasta johtuvat sääntelytoimenpiteet viruksen leviämisen hillitsemiseksi ovat vaikuttaneet erityisesti lentoliikennealaan, koska matkustuskiellot ja yleiset rajoitukset ihmisten liikkuvuudelle ovat pakottaneet lentoyhtiöitä pitämään lentokoneensa maassa eri puolilla maailmaa ja vaatineet niitä operoimaan merkittävästi supistettuja verkostoja pienemmällä kapasiteetilla rajoitusten noudattamiseksi. COVID-19-pandemia voi johtaa myös uusiin matkustusturvallisuutta koskeviin vaatimuksiin koskien muun muassa fyysistä etäisyyttä. Nämä voivat edellyttää esimerkiksi muutoksia istumajärjestelyissä tai pakollisia tyhjiä istuimia, taikka muita toimenpiteitä matkustajien erottamiseksi toisistaan ja kontaktien välttämiseksi matkustajien sekä lentokone- ja lentoasemahenkilöstön välillä. Aika ajoin saatetaan ehdottaa uusia lakeja ja määräyksiä, joissa voidaan asettaa lisää vaatimuksia tai rajoituksia lentoyhtiöiden toiminnalle.

Yhdistyneessä kuningaskunnassa paikallinen kilpailuviranomainen (Competition and Markets Authority) on vaatinut British Airwaysia ja American Airlinesia luovuttamaan osan niille varatuista lähtö- ja saapumisajoista Lontoon Gatwickin tai Heathrown lentoasemilla kilpailun varmistamiseksi vedoten monipuolisuuden puuttumiseen tietyillä suorilla lennoilla. Nämä toimenpiteet eivät ole olennaisesti vaikuttaneet Finnairiin tämän Esitteen päivämääränä eikä Finnairiin ole kohdistunut vastaavia kilpailuviranomaisen toimenpiteitä. Kilpailuviranomaisten kasvanut taipumus puuttua vastaavalla tavalla varattujen lähtö- ja saapumisaikojen allokointiin tai kaupankäyntiin niillä voi kuitenkin aiheuttaa häiriöitä Finnairin operoimille reiteille tai sen kumppanien operoimille jatkolennoille ja heikentää Finnairin kykyä ylläpitää kattavaa verkostoa yhdessä kumppaneidensa kanssa.

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

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

5. Saastuttamista, kasvihuonekaasupäästöjä ja melua koskevat mahdolliset uudet rajoitukset ja muut ympäristölait tai määräykset tai epäonnistuminen vastuullisuutta koskevien parhaiden käytäntöjen soveltamisessa voivat vaikuttaa tulevaisuudessa haitallisesti Finnairiin.

Vastuullisuuden kasvava merkitys ja painotus, jota käsitellään kohdassa ”Yhtiön liiketoiminta – Toimintaympäristö – Megatrendit – Vastuullisuuden kasvava merkitys”, voivat lisätä lentoyhtiöihin sovellettavia rajoituksia liittyen saastuttamiseen, kasvihuonekaasupäästöihin, polttoaineen koostumukseen tai laatuun, meluun sekä muihin ympäristölakeihin ja -määräyksiin. Erityisesti alueellisiin tai kansallisiin säädöksiin voi liittyä kilpailuhaitan riski. Muutokset päästökattoja ja -kauppaa koskevissa järjestelmissä, kuten Euroopan päästökauppajärjestelmässä (”EU ETS”), voivat aiheuttaa Finnairille lisäkustannuksia. EU otti lentoliikenteen mukaan EU ETS:n piiriin vuonna 2012. Euroopan parlamentti päätti kuitenkin jättää EU ETS:n ulkopuolelle kaikki lennot ETA-maiden ja ulkopuolisten maiden välillä vuoteen 2023 asti. Syksyllä 2016 Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön yleiskokous vahvisti historiallisen sopimuksen markkinaperusteisista toimenpiteistä lentoliikenteen päästöjen vakauttamiseksi vuoden 2020 tasolle (niin kutsuttu kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen kasvun hyvittämiseen ja vähentämiseen velvoittava järjestelmä, CORSIA). Vuodesta 2021 alkaen lentoyhtiöiden pitää kompensoida tavoitteen ylittävät päästönsä ostamalla päästöyksiköitä. CORSIA-sopimuksen seurauksena kaikki lennot ETA-alueen ja ulkopuolisten maiden välillä pysyvät toistaiseksi EU ETS:n ulkopuolella. Päästökaupan kustannukset voivat kasvaa lähivuosina johtuen muutoksista nykyisessä EU ETS -mallissa ja/tai CORSIA-sopimuksen tulevasta täytäntöönpanosta.

Yhtiön johdon näkemyksen mukaan lentoliikennealaan sovellettavia päästö- ja melusäädöksiä tullaan tulevaisuudessa oletettavasti tiukentamaan, ja lisääntyvä sääntely aiheuttaa lisäkustannuksia, kuten veronluonteisia maksuja. EU:n tasolla ja EU:n jäsenvaltioissa on ajoittain keskusteltu lentopetrolin voimassaolevien verovapauksien tarkistamisesta, eikä ole takeita siitä, että lentopetrolin nykyiset verohelpotukset pysyvät voimassa. Helpotusten poistaminen johtaisi Finnairin lentopetrolikustannusten olennaiseen kasvuun ja siten vaikuttaisi haitallisesti Finnairin liiketoimintaan, kuten käsitelty tarkemmin edellä kohdassa ”– Lentoliikennealaan liittyviä riskejä – Lentopetrolin hintavaihtelu vaikuttaa Finnairin liiketoimintakuluihin ja polttoaineen hintoihin liittyvät suojaukset voivat kasvattaa kustannuksia suhteessa vallitsevaan markkinahintaan”.

Myös uudet meluntorjuntamääräykset voivat rajoittaa lentoyhtiöiden toimintaa ja/tai aiheuttaa niille lisäkustannuksia. Meluntorjuntamääräyksissä keskitytään yleensä melutasoon ja sen ympäristövaikutuksiin erityisesti lentoasemien lähellä olevilla alueilla. Luvat voivat esimerkiksi sisältää yölentojen rajoituksia asetettujen melutasovaatimusten täyttämiseksi. Yölentojen rajoitukset voivat vaikuttaa Finnairin lentoaikatauluihin ja toimintaan Helsinki-Vantaan lentoasemalla, koska Finnairilla on tällä hetkellä keskiyön ja klo 5.00 (Itä-Euroopan aikaa) välillä lähteviä ja saapuvia lentoja. Koska Helsinki-Vantaan lentoasema toimii Finnairin liikenteen solmukohtana, lisärajoituksilla voi myös olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin kykyyn kasvaa ja harjoittaa liiketoimintansa, kuten käsitelty tarkemmin alla kohdassa ”– Finnairin liiketoimintaan liittyviä riskejä – Finnairin liiketoiminta ja kasvustrategia riippuvat Helsinki-Vantaan lentoaseman kyvystä käsitellä kasvavia liikennemääriä lentoasemalla”.

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

C. Finnairin liiketoimintaan liittyviä riskejä

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

Finnairin strategiassa painotetaan Aasian markkinoita sekä kansainvälistä matkustajareittiliikennettä. Finnairin valitun strategian sopivuuteen tai onnistuneeseen toteuttamiseen voivat vaikuttaa monet tekijät, jotka eivät ole Finnairin vaikutusmahdollisuuksien piirissä, eikä ole takeita siitä, että Finnair onnistuisi toteuttamaan strategiaansa, tai että sen strategia osoittautuisi kaikissa tilanteissa sopivaksi.

Finnairin ydinliiketoiminnan eli kansainvälisen matkustajareittiliikenteen tuleva kasvu perustuu Finnairin kykyyn toteuttaa Aasian-strategiaansa ja sen suunniteltuja investointeja (katso ”Yhtiön liiketoiminta – Strategia”) onnistuneesti. Ei kuitenkaan ole takeita siitä, että Finnair pääsee jatkossakin rahoitusmarkkinoille rahoittaakseen investointinsa suunnitellulla tavalla (katso jäljempänä ”– Finnairin rahoitukseen liittyviä riskejä – COVID-19-pandemian pitkittyminen ja/tai laajentuminen tai makrotaloudellisten olosuhteiden muu haitallinen kehitys voi vaikeuttaa pääoman hankkimista ja heikentää maksuvalmiutta”), että lentokoneiden valmistajien toimitukset eivät viivästy (katso jäljempänä ”– Ulkopuolisten toimittajien sekä niiden tuotteiden ja palvelujen laatuun ja saatavuuteen liittyvät ongelmat saattavat vaikuttaa haitallisesti Finnairin maineeseen, sekä johtaa Finnairin palvelujen kysynnän laskuun ja/tai odottamattomiin kustannuksiin”) tai että nämä investoinnit toteutuessaan mahdollistavat Finnairin liikenteen kasvattamisen Aasiaan suunnitelmien mukaisesti. Koska suuri osa Finnairin myynnistä muodostuu Aasian lennoista, epäonnistuminen kasvustrategian toteuttamisessa tai Finnairin markkinaosuuden pienentyminen Aasiassa voi johtaa siihen, että Finnair ei onnistu saavuttamaan suunniteltuja taloudellisia tavoitteita, jotka on asetettu olettaen, että Finnair onnistuu strategiaansa toteuttamisessa.

COVID-19-pandemia merkitsee erityistä riskiä Finnairin strategisten toimintasuunnitelmien toteuttamiselle lähitulevaisuudessa tai keskipitkällä aikavälillä. Kehittäessään strategisia toimintasuunnitelmiaan Yhtiö tekee tiettyjä oletuksia liittyen esimerkiksi asiakaskysyntään, kilpailuun, markkinoiden keskittymiseen, lentokoneiden saatavuuteen ja maailmantalouteen. Todelliset taloudelliset, markkinoihin liittyvät ja muut olosuhteet ovat poikenneet ja voivat jatkossakin poiketa Finnairin oletuksista. Vuonna 2020 COVID-19-pandemia on vaikuttanut ja odotettavasti vaikuttaa jatkossakin merkittävästi kysyntään. Vaikka Yhtiö uskoo vahvasti nykyiseen Aasian painotukseen ja kestävään, kannattavaan kasvuun tähtäävään strategiaansa sekä aikoo jatkaa määrätietoisesti ja pitkäjänteisesti strategiaansa toteuttamista COVID-19-pandemiaan liittyvistä väliaikaisista sopeutustoimista huolimatta, pandemiaa ja viranomaisen toimenpiteisiin viruksen leviämisen hillitsemiseksi liittyvä tämänhetkinen epävarmuus voi haitata olennaisesti Finnairin strategisten suunnitelmien toteuttamista. Jos todelliset tulokset jatkossakin poikkeavat merkittävästi aikaisemmista tai tulevista oletuksista, tämä voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Finnairin strategian toteuttamiseen. Lisäksi ei voi olla takeita siitä, että Finnairin strategia ei voisi tulevaisuudessa osoittautua virheelliseksi suhteessa vallitsevaan markkinatilanteeseen tai toimialan muutoksiin. Tämä voisi edellyttää Yhtiötä muuttamaan strategiaansa nopealla aikataululla, mikä voisi johtaa merkittäviin lisäkustannuksiin sekä Finnairiin kohdistuvan luottamuksen heikkenemiseen sijoittajien keskuudessa.

Lisäksi oneworld™-allianssiin tai muihin yhteishankkeisiin vaikuttava kielteinen kehitys voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti Finnairiin. Haitallisia tapahtumia voivat olla muun muassa yhden tai useamman lentoyhtiön tarjoamien reittien tai lentojen määrien merkittävä vähentäminen, luopuminen jäsenyydestä jonkin muun allianssin eduksi tai jäsenen erottaminen maksukyvyttömyyden tai muiden syiden perusteella. Lisäksi Finnair voi joutua tulevaisuudessa luopumaan jäsenyydestään oneworld™-allianssissa ilman mahdollisuutta liittyä kilpailevaan strategiseen allianssiin tai tehdä muita yhteistyöjärjestelyjä sopivien kumppaneiden kanssa. Epäonnistuminen sopivien yhteistyöjärjestelyjen tekemisessä tai muu haitallinen muutos oneworld™-allianssissa tai yhteishankkeissa voi johtaa siihen, että Finnair ei pysty tarjoamaan riittävää määrää lentoja tai pääsyä lisäkohteisiin näiden kumppanien kautta, mikä pienentäisi Finnairin palvelutarjontaa ja vaikuttaisi haitallisesti Finnairin kilpailukykyyn. Tällainen epäedullinen kehitys voi vaatia Finnairia muuttamaan strategista painopistettään merkittävästi ja/tai etsimään uusia strategisia kumppaneita, mikä voi kasvattaa Finnairin toimintakustannuksia merkittävästi.

Lisäksi Finnairin strategiassa painotetaan sekä omien että nettimatkatuomistojen digitaalisten myyntikanavien hyödyntämistä. Mikäli kuluttajakysyntä ohjautuu Finnairille korkeampikustanteisten kanavien käyttöön, sen panostukset myyntikanaviin eivät tuota toivottua tehokkuutta ja myyntikustannukset voivat kasvaa.

Mikä tahansa edellä kuvattu riski voi toteutuessaan johtaa Finnairin epäonnistumiseen strategiaansa toteuttamisessa tai osoittaa olemassa olevan strategian virheelliseksi ja johtaa siihen, että Finnair ei saavuta taloudellisia tai

toiminnallisia tavoitteitaan, ja niillä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

2. Finnair ei välttämättä pysty saavuttamaan sen kustannussäästö- ja tehostamistoimenpiteistä odotettavia hyötyjä.

Finnair ilmoitti 20.5.2020 päätöksestään sopeuttaa volyymisidonnaisia kulujaan COVID-19-pandemian vuoksi merkittävästi laskeneen kysynnän mukaisesti. Volyymisidonnaisten kulujen osuus vuonna 2019 Finnairin koko kustannuskannasta oli noin 60 prosenttia. Lisäksi Finnair tavoittelee lähes 80 miljoonan euron vuositason pysyviä kustannussäästöjä vuoden 2022 alusta verrattuna vuoteen 2019. Säästöjä haetaan muun muassa kiinteistökuluista, koneiden vuokrauskuluista, palkitsemisrakenteista, myynti- ja jakelukuluista, IT-kustannuksista sekä hallintokuluista. Lisäksi Yhtiö jatkaa toimintojen tehostamista, eri asiakasprosessien digitalisointia ja automatisointia sekä neuvottelee uudelleen tiettyjä sopimuksia toimittajiensa ja kumppaniensa kanssa.

Yhtiön odotukset näiden toimenpiteiden vaikutuksista, ajoituksesta ja onnistuneesta toteuttamisesta perustuvat useisiin oletuksiin ja odotuksiin, muun muassa arvioon siitä, että lentoliikenne toipuu vuoden 2019 tasolle 2–3 vuodessa. Näihin oletuksiin ja odotuksiin liittyy useita riskejä ja epävarmuustekijöitä. Lisäksi suunnitellut toimenpiteet perustuvat nykyisiin olosuhteisiin, eivätkä huomioi vaikutuksia, joita tulevaisuudessa tapahtuvat ennalta-arvaamattomat toimialan tai Finnairin toiminnan muutokset voivat aiheuttaa. Esimerkiksi, mikäli COVID-19-pandemia johtaisi pysyvämpiin toimintatapojen muutoksiin, tämä voisi lisätä henkilöstön koulutukseen käytettävää aikaa ja kustannuksia. Näin ollen Finnair ei välttämättä kykene saavuttamaan näistä toimenpiteistä tai tulevaisuuden mahdollisista lisäohjelmista odotettuja hyötyjä täysimääräisesti. Finnairin saavuttamat hyödyt voivat myös osoittautua luonteeltaan väliaikaisiksi, ja muutokset yleisessä markkinaolosuhteissa tai toimialan toimintaympäristössä, mukaan lukien kilpailulliset trendit, voivat johtaa joidenkin tai kaikkien hyötyjen menettämiseen tulevaisuudessa. Lisäksi säästötoimenpiteiden ajoitus riippuu osittain työntekijöiden edustajien kanssa käytävistä neuvotteluista, eikä voi olla varmuutta siitä, että Finnair kykenee neuvottelujen tuloksena määrittämään sellaisia toimenpiteitä, jotka vastaisivat odotettuja säästöjä täysimääräisesti.

Mikä tahansa yllä kuvattu riski voi toteutuessaan johtaa siihen, että Finnair epäonnistuu yllä kuvattujen tai tulevien kustannussäästö- ja tehostamistoimenpiteiden toteuttamisessa suunnitellussa aikataulussa, taikka niistä odotettujen hyötyjen saavuttamisessa kokonaan tai osittain. Tällä voi puolestaan olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

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

Finnairin liiketoiminta on työvoimavaltaista ja työllistää suuren määrän lentäjiä, matkustamohenkilökuntaa ja muuta henkilöstöä, joista suurinta osaa edustavat ammattiliitot. Finnairilla ei tällä hetkellä ole käynnissä tai alkamassa työehtosopimusten päättymisestä johtuvia neuvotteluja, ja Finnairilla on voimassaolevat sopimukset asianomaisten ammattiliittojen kanssa. Yleinen työmarkkinatilanne Suomessa on kuitenkin haastava, mikä voi vaikuttaa myös Finnairin tuleviin toimintoihin.

Koska Finnair ei COVID-19-pandemian vuoksi voi lentää täyttä lento-ohjelmaa, myös työn määrä on merkittävästi vähentynyt. COVID-19-pandemian johdosta Finnair onkin tehnyt sopeutustoimenpiteitä, jotka ovat vaikuttaneet sen henkilöstöön, mukaan lukien henkilöstön lomautukset. Tarve henkilöstöresurssien sopeuttamiselle jatkuu Yhtiön arvion mukaan vuoden 2021 maaliskuun loppuun. Tästä syystä Finnair on käynyt yhteistoimintaneuvottelut henkilöstönsä kanssa mahdollisista lisälomautuksista. Lomautuksia koskeva yhteistoimintamenettely koski noin 6 100 työntekijää Suomessa. Finnair arvioi, että toteutuessaan lomautukset voisivat olla niin määräaikaista kuin toistaiseksi voimassaolevia tarjolla olevan työmäärän mukaisesti. Suomen ulkopuolella olevan henkilöstön osalta suunnitellaan vastaavia sopeutustoimia paikallisten lakien mukaisesti. Suunnitellut henkilöstövähennykset voivat johtaa lakkoihin, työnseisauksiin, oikeudenkäyntiin tai muihin työtaistelutoimenpiteisiin, jotka voivat vaatia Finnairia muuttamaan tai lykkäämään suunnitelmiaan.

Lisäksi henkilöstökulujen sopeuttamiseksi harkittavat toimet sekä näihin liittyvät neuvottelut ammattiliittojen kanssa voivat aiheuttaa erimielisyyksiä tai yleistä epävarmuutta työmarkkinaosapuolten välillä ja johtaa Yhtiön ja sen työntekijöiden välisten suhteiden heikentymiseen. Tämän vuoksi ei ole takeita siitä, että ammattiliittojen kanssa solmittavat tulevat sopimukset ovat Finnairin etujen mukaisia pitkällä aikavälillä tai uusien neuvottelujen, sovittelujen tai välimiesmenettelyjen tulokset ovat Finnairin odotusten mukaisia tai muiden lentoyhtiöiden tekemiä

sopimuksia vastaavia. Jos Finnair ei kykene saavuttamaan sopimusta järjestäytyneiden työntekijäryhmiensä kanssa työehtosopimuksia koskevissa neuvotteluissa tai jos muita Finnairin työvoimaan kuuluvia ryhmiä järjestäytyy, Finnairiin voi kohdistua työnkeskeytyksiä tai työnseisauksia. Ilmailualan Unioniin kuuluvat Finnairin ja Helsinki-Vantaan lentoaseman järjestäytyneet työntekijät osallistuivat syksyllä 2019 Postin työntekijöiden hyväksi järjestettyyn tukilakkoon, jonka seurauksena peruttiin satoja Helsinki-Vantaan lentoasemalta lähteviä lentoja. Lisäksi jos ulkopuoliset alueelliset lentoyhtiöt, joiden kanssa Finnairilla on sopimuksia kapasiteetin käytöstä, tai muut kolmannet osapuolet, kuten maapalvelu yritykset ja muut palveluntarjoajat, eivät pysty sopimaan järjestäytyneiden työntekijäryhmien kanssa työehtosopimustensa ehtoista nykyisissä tai tulevaisissa neuvotteluissa, nämä yhtiöt saattavat kohdata työnseisauksia tai lakkoja, jotka vaikuttavat Finnairiin. Lisäksi mikä tahansa tuleva sopimus tai palkkojen uudelleenmäärittäminen koskevien neuvottelujen, sovittelujen tai välimiesmenettelyjen tulos voi johtaa henkilöstökustannusten tai muiden kulujen kasvuun, joka voi kasvattaa Finnairin toimintakustannuksia siinä määrin, ettei se kykene kilpailemaan joidenkin sellaisten lentoyhtiöiden kanssa, joiden henkilöstökustannusrakenne on joustavampi kuin Finnairilla. Millä tahansa edellä kuvatulla riskillä voi toteutuessaan olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

4. Finnair on alttiina jäännösarvoriskille ja lentokoneiden arvon alentumiselle.

Kun Finnair hankkii uuden lentokoneen, se yleensä solmii valmistajan kanssa sopimuksen lentokoneen ostamisesta. Rahoituspäätös tehdään tyypillisesti ennen lentokoneen odotettua toimitusta, ja siksi Finnair voi altistua käytettyjen lentokoneiden markkinoiden vaihtelulle. Euron ja Yhdysvaltain dollarin välisen valuuttakurssin vaihtelu voi vaikuttaa epäedullisesti lentokoneen markkina-arvoon, koska lentokonehankinnat ovat pääasiassa dollarimääräisiä. Lisäksi jos markkinoille tulee lyhyessä ajassa myyntiin suuri määrä samanlaisia lentokoneita, tämä voi aiheuttaa merkittäviä laskupaineita markkinahintoihin tarjonnan muuttuessa epäsuhtaiseksi olemassa olevaan kysyntään nähden. COVID-19-pandemian vaikutus on johtanut lentokonehankintojen merkittävään hidastumiseen, ja lentokoneiden kysynnän odotetaan pysyvän alhaisena niin kauan kuin COVID-19-pandemia jatkuu. Pandemian lentoyhtiöille aiheuttama taloudellinen ahdinko tuo mukanaan myös riskin siitä, että monet lentoyhtiöt tai lentokoneita vuokraavat yhtiöt saattavat samanaikaisesti pyrkiä myymään osan laivastostaan joko maksuvalmiutensa vahvistamiseksi tai tarjonnan sopeuttamiseksi paremmin kysyntää vastaavaksi. Lisäksi laivastoja saatetaan yrittää realisoida lentoyhtiöiden konkurssien seurauksena, mikä edelleen voi painaa hintoja alas käytettyjen lentokoneiden markkinoilla. Käytettyjen lentokoneiden markkinahintojen lasku voi aiheuttaa riskejä Finnairille erityisesti siinä määrin kuin Finnair haluaa, tai sen pitää, tukeutua lentokoneista saataviin myyntituottoihin vapautuakseen lentokoneen rahoitukseen liittyvistä veloista. Toisaalta jos Finnair rahoittaa lentokoneen hankinnan myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyllä, lentokoneen markkina-arvo realisoituu transaktion ajankohtana eivätkä muutokset lentokoneen arvossa vaikuta alkuperäisen vuokrausjärjestelyn perusteella tulevaisuudessa suoritettaviin maksuihin.

Lentokoneiden arvon lasku voi myös vaikuttaa haitallisesti Finnairin taloudelliseen asemaan, mikäli lentokoneen tasearvoon pitää tämän seurauksena tehdä arvonalennus tasearvon ja kerrytettävissä olevan rahamäärän välisen eron takia. Koko laivaston tasearvo 31.3.2020 oli 2 311,0 miljoonaa euroa, joka koostuu laivastosta (1 605,7 miljoonaa euroa) ja käyttöoikeuslaivastosta (705,3 miljoonaa euroa). EU:ssa sovellettavien kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, "IFRS") mukaan käyttöomaisuuserien tasearvosta tehdään säännöllisiä poistoja ja tasearvo arvioidaan arvoalentumisen varalta aina, kun on viitteitä siitä, että tasearvo saattaa ylittää kerrytettävissä olevan rahamäärän. Kerrytettävissä olevalla rahamäärällä tarkoitetaan omaisuuserän käypää arvoa luovutuksesta aiheutuvilla menoilla vähennettynä tai sitä korkeampaa käyttöarvoa. Yksittäisen omaisuuserän kerrytettävissä olevaa rahamäärää ei joissakin tapauksissa voida määrittää. Tällaisessa tilanteessa kerrytettävissä oleva rahamäärä lasketaan pienimmälle itsenäistä rahavirtaa tuottavalle omaisuuserien ryhmälle (rahavirtaa tuottavalle yksikölle). Testin seurauksena Finnair saattaa joutua kirjaamaan tuloslaskelmaansa arvonalentumistappion, mikäli sen omaisuuserien tasearvo ylittää niistä kerrytettävissä olevan rahamäärän. Omaisuuserien arvonalentumiseen vaikuttavia tekijöitä voivat olla muun muassa muutokset käytettyjen lentokoneiden markkina-arvossa, Finnairin liiketoiminnan ennakoitua heikompi taloudellinen suorituskyky suhteessa odotuksiin liiketoiminnan tuloksesta ja rahavirroista, toimialan tai makrotalouden negatiivinen kehitys sekä muutokset diskonttokoroissa tai sovellettavassa veroasteessa. Arvonalentumistestien valmistelu vaatii arvioiden käyttämistä. Arviot perustuvat budjetteihin ja ennusteisiin, joihin luontaisesti sisältyy jonkin verran epävarmuutta. Merkittävimmät epävarmuustekijät laskelmissa ovat Yhdysvaltain dollarin ja euron sekä Japanin jenin ja euron väliset valuuttakurssit, yksikkötuotot, arvioidut myyntivolyymit sekä lentopetrolin hinta. Jos Finnairin pitää kirjata arvonalentumisia, tällä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus sen liiketoimintaan, liiketoiminnan tulokseen ja taloudelliseen asemaan.

Mikä tahansa edellä kuvattu riski voi toteutuessaan johtaa lentokoneiden arvon laskuun ja siten pienentää Finnairin lentokoneista saatavaa myyntituottoa tai niiden markkina-arvoa. Tällä voi puolestaan olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin taseeseen ja tulokseen, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

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

Koska Finnair keskittyy liiketoiminnassaan lentotoimintaan, Finnair on riippuvainen kyvystään saada tuotteita ja palveluja ulkopuolisilta toimittajilta. Finnair on tehnyt useiden ulkopuolisten toimittajien kanssa sopimuksia muun muassa maapalveluista, lentokoneiden kunnossapidosta, matkustajapalveluista, lentokoneiden käsittelystä, matkatavarapalveluista ja lähtöselvitystisteistä.

Keskeinen osa Finnairin liiketoimintasuunnitelmaa ja kasvustrategiaa on sen laivaston uudistaminen luopumalla vaihteittain vanhimmissa konetyypeistä ja hankkimalla uusia lentokoneita (katso ”*Yhtiön liiketoiminta – Laivasto*”). Meneillään oleva laivastouudistus ja Finnairin riippuvuus Airbusin lentokoneista erityisesti kaukoliikennekoneissa tekee siitä erityisen alttiin mahdollisille ongelmille, joita voi liittyä kyseiseen valmistajaan tai sen lentokoneisiin. Finnair on riippuvainen myös Rolls-Royce Ltd:stä, joka valmistaa ja huoltaa Trent-moottoreita, ja Lufthansa Technik AG:stä, joka vastaa tietyistä kunnossapitoprosesseista. Finnairiin voi vaikuttaa haitallisesti, jos mistä tahansa sen nykyisin tai tulevaisuudessa käyttämästä lentokoneesta tai konetyypistä löytyy suunnitteluvika tai mekaaninen ongelma, jonka seurauksena kyseinen lentokone asetetaan lentokieltoon vian tai ongelman korjaamisen tai korjaamisyritysten ajaksi.

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

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

Kyseiset epäonnistumiset voivat vaatia Finnairia etsimään uusia yhteistyökumppaneita sopimattomien tilalle, tai nykyiset avainkumppanit voivat päättää suhteensa Finnairin kanssa. Koska markkinat ovat yleisesti keskittyneet vain muutamalle toimittajalle, sopivan vaihtoehtoisen toimittajan löytäminen lyhyellä aikataululla voi osoittautua haastavaksi tai mahdottomaksi. Markkinoiden keskittyneen luonteen vuoksi Finnairin neuvotteluvoima on myös rajallinen, mikä saattaa toimittajan vaihtamisesta neuvoteltaessa johtaa kustannusten kasvuun. Näin ollen ei voi olla takeita siitä, että Finnair pystyisi hankkimaan vaihtoehtoisia kumppaneita oikea-aikaisesti tai kaupallisesti hyväksyttävien ehdoin. Vastaavasti jos ulkopuolinen toimittaja kohtaa taloudellisia vaikeuksia, lopettaa toimintansa tai laiminlyö velvollisuuksiaan suhteessa Finnairiin, tällä voi olla haitallisia vaikutuksia Finnairiin. Lisäksi Finnairiin voi vaikuttaa olennaisen haitallisesti, jos sen asiakkaat välttävät Finnairilla lentämistä Airbusin

lentokoneiden turvallisuuteen tai muihin ongelmiin liittyvän kielteisen yleisen mielipiteen seurauksena riippumatta siitä, onko tälle perusteita vai ei. Häiriöt toimittajien Finnairille tuottamissa palveluissa voivat myös vaikuttaa haitallisesti Finnairin kykyyn operoida laivastoaan. Lisäksi Finnairin lentolippuja myydään matkatoimistojen kautta ja tällaisten Finnairin lentolippuja myyvien matkatoimistojen väheneminen voisi vähentää myös Finnairin myyntiä.

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

6. Finnairin liiketoiminta ja kasvustrategia riippuvat Helsinki-Vantaan lentoaseman kyvystä käsitellä kasvavia liikennemääriä lentoasemalla.

Finnair on kasvustrategiansa toteuttamisessa riippuvainen siitä, että sen kotikenttä Helsinki-Vantaan lentoasema tarjoaa jatkuvasti riittävästi kapasiteettia sekä kustannustehokkaita ja korkealaatuisia palveluja, jotka tukevat Finnairin liiketoimintaa. Tämän Esitteen päivämääränä Helsinki-Vantaan lentoasemalla on käynnissä terminaalien laajennustyö, jonka odotetaan valmistuvan vuonna 2022. Kun rakennustyöt valmistuvat, laajennuksen odotetaan tukevan lentoaseman vuotuisen matkustajamäärän kasvattamista 30 miljoonaan ja siten edistävän osaltaan Finnairin kasvustrategian toteuttamista. Rakennustyöt voivat aiheuttaa häiriöitä matkustajaliikenteessä. Lisäksi laajennustöiden valmistumisesta huolimatta porttikapasiteetti ei välttämättä riitä Finnairin kasvavalle liiketoiminnalle, eikä siksi ole takeita siitä, ettei lentoliikenteen kasvu johda suuriin ruuhkiin ja viivästymisiin. Tämä voi olla merkittävä riski lyhyillä jatkolennoilla, jotka ovat kriittisiä Finnairille. Matkustajien ja tavaroiden siirtyminen lennolta toiselle Helsinki-Vantaan lentoasemalla on lisääntynyt Aasian-liikenteen yhteydessä, ja lyhyellä aikavälillä tämä voi johtaa viivästymisiin lentoaseman tilarajoituksista ja lisääntyneistä turvatoimista johtuen. Koska Finnair on erittäin riippuvainen Helsinki-Vantaan lentoasemasta, rakennustöiden viivästyminen voi myös johtaa siihen, että Finnair ei pysty lentämään jo julkistettuja lentoja tai vastaamaan lentopalvelujensa kysyntään. Tämän Esitteen päivämääränä on myös epävarmaa, mikä vaikutus COVID-19-pandemialla on lentoasemien kapasiteetti-investoinneille, ja ovatko nämä vaikutukset suosiollisia Finnairin strategian toteuttamiselle tulevaisuudessa. Epäonnistuminen asiakaskysyntään vastaamisessa sekä lentojen peruutukset tai viivästymiset voivat johtaa siihen, että Finnairin asiakkaat päättävät käyttää Finnairin kilpailijoiden palveluja, ja/tai lisätä asiakkaiden korvausvaatimusten ja valitusten määrää. Tämä voi aiheuttaa Finnairille lisäkustannuksia ja vahingoittaa sen mainetta, mikä heikentäisi Finnairin kannattavuutta ja vähentäisi sen palvelujen kysyntää. Kysynnän väheneminen tai lisäkustannusten kertyminen voivat vaikuttaa merkittävästi Finnairin kilpailukykyyn. Millä tahansa edellä kuvatulla riskillä voi toteutuessaan olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkyymiin.

7. Finnair on riippuvainen tietojärjestelmien keskeytymättömästä toiminnasta ja tietoturvasta.

Finnairista on tullut yhä riippuvaisempi tietoteknisistä hankkeista, joilla pyritään vähentämään kustannuksia ja parantamaan asiakaspalvelua ja -tyytyväisyyttä kilpailukykyyn säilyttämiseksi nykyisessä liiketoimintaympäristössä (katso ”Yhtiön liiketoiminta – Toimintaympäristö”). Finnair on riippuvainen automaattisista tietojärjestelmistä ja teknologiasta, kuten tietokoneistetusta lennonvarausjärjestelmästä, lentojen operointijärjestelmästä, verkkosivustosta, televiestintäjärjestelmistä ja muista automatisoiduista järjestelmistä. Näin ollen teknologian toimivuus ja luotettavuus ovat kriittisiä tekijöitä Finnairin kyvylle houkuttaa ja säilyttää nykyiset asiakkaansa, kilpailla tehokkaasti ja toteuttaa kaupallista strategiaansa. Nämä hankkeet tulevat jatkossakin vaikuttamaan suoraan tietotekniikka- ja tietoturvakustannuksiin, ja lisäksi tietojärjestelmäratkaisujen ja tietotekniikkaympäristön kehittäminen vaatii jatkuvia investointeja. Sisäiset teknologiaviat tai häiriöt tai laajamittaiset ulkoiset katkokset Finnairin kriittisessä teknologiainfrastruktuurissa, kuten sähkö- tai televiestintäverkossa tai internetissä, voivat myös aiheuttaa häiriöitä sen teknologiaverkossa. Mikä tahansa yksittäinen, jatkuva tai toistuva teknologinen häiriö voi vaikuttaa Finnairin asiakaspalveluun, johtaa kustannusten kasvuun ja vahingoittaa Finnairin brändiä. Finnairin teknologiset järjestelmät ja niiden tiedot voivat olla alttiina erilaisille häiriöille, jotka eivät ole sen vaikutusmahdollisuuksien piirissä, kuten luonnonkatastrofit, terrori-iskut, kyberhyökkäykset, televiestintähäiriöt, tietokonevirukset, hakkereiden toiminta ja muut turvallisuusongelmat. Vaikka Finnair kehittää jatkuvasti tietoturvaansa ja kriisivalmiuksiaan vakavien tieto- ja televiestintähäiriöiden varalta, nämä toimenpiteet voivat olla riittämättömiä tai puutteellisesti toteutettuja estääkseen liiketoiminnan keskeytymisen.

Koska suurin osa Finnairin liikevaihdosta muodostuu matkustajaliikenteestä, lipunmyynnissä käytettävän verkkokauppajärjestelmän toimivuus on olennaisen tärkeää sen liiketoiminnalle. Verkkokaupan ja verkossa tapahtuvan lipunmyynnin perustavanlaatuinen edellytys on luottamuksellisten tietojen turvallinen siirto. Finnairille voi aiheutua merkittäviä kustannuksia suojautumisesta tietoturvarikkomuksia vastaan tai tällaisten

rikkomusten aiheuttamien ongelmien ratkaisemisesta. Ongelmien ratkaiseminen saattaa aiheuttaa keskeytyksiä, viivästyksiä tai katkoksia Finnairin asiakkailleen tarjoamissa palveluissa, mikä voi vaikuttaa haitallisesti Finnairin maineeseen, karkottaa asiakkaita sen palvelujen käyttämisestä tai saada asiakkaat esittämään Finnairille korvausvaateita. Lisäksi Finnair saattaa joutua korvausvastuuseen luottokorttiyhtiöille, jos luottokorttietoihin päästään luvatta käsiksi ja niitä käytetään väärin Finnairiin kohdistuvien tietoturvaloukkausten seurauksena.

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

8. Finnair on riippuvainen kyvystään houkutella, kouluttaa ja pitää palveluksessaan pätevää henkilöstöä.

Kuten muutkin lentoyhtiöt, Finnair on riippuvainen pätevistä henkilöstöstä, erityisesti lentäjistä, matkustamohenkilökunnasta sekä henkilöistä, joilla on erityisosaamista lentoreittien suunnittelussa, lentokoneiden kunnossapidossa, tietotekniikassa ja myynnissä.

Vastatakseen COVID-19-pandemian aiheuttamaan kysynnän laskuun, Finnair on tehnyt ja voi tulevaisuudessa jatkaa sopeutustoimien tekemistä, mukaan lukien lomautuksia koskevat neuvottelut. Näillä toimilla voi olla haitallinen vaikutus pätevän henkilöstön pysyvyyden kannalta ja ne voivat vahingoittaa Finnairin mainetta työnantajana.

Finnairin pitkän aikavälin kasvustrategian toteuttaminen on riippuvainen Yhtiön kyvystä varmistaa asianmukainen ja tarvittava osaaminen pitämällä palveluksessaan nykyiset avainhenkilöt sekä kohdennetuilla rekrytoinneilla. Ei ole takeita siitä, että Finnair pystyy pitämään palveluksessaan avainasemassa olevaa henkilöstöään tai rekrytoimaan riittävästi uusia teknisesti ja/tai muulla tavalla päteviä työntekijöitä kohtuullisin kustannuksin siten, että Finnair voi säilyttää kilpailukykynsä.

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

D. Finnairin rahoitukseen liittyviä riskejä

1. COVID-19-pandemian pitkittyminen ja/tai laajentuminen tai makrotaloudellisten olosuhteiden muu haitallinen kehitys voi vaikeuttaa pääoman hankkimista ja heikentää maksuvalmiutta.

Finnairiin on vaikuttanut ja voi myös tulevaisuudessa vaikuttaa epävarmuus maailmantaloudessa ja rahoitusmarkkinoilla. Yhtiö pyrkii pienentämään rahoituksen saatavuuteen liittyviä riskejä käyttämällä maturiteetiltaan erilaisia luottosopimuksia, ylläpitämällä sitovia valmiusluottojärjestelyjä sekä säilyttämällä Finnairin maineen luotettavana velallisena rahoittajiansa keskuudessa. Finnairin uudelleenrahoitus suunnitelmaan sisältyvät 175 miljoonan euron valmiusluottolimiitti, joka on nostettu kokonaan tämän Esitteen päivämääränä, 600 miljoonan euron lakisääteinen TyEL-takaisinlaina, josta 200 miljoonaa euroa on nostettu kesäkuussa, mahdollinen Yhtiön ulkona olevien hybridijoukkovelkakirjojen uudelleenrahoitus tai muutosten hakeminen hybridijoukkovelkakirjojen ehtoihin sekä mahdolliset kiinnittämättömien lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyt. Lentoliikennealan kiinteiden kustannusten suhteellisen suuri osuus suhteessa kysynnän ja tuottojen laskuun kuitenkin altistaa Yhtiön myös maksuvalmisriskille. Mikäli liikevaihto laskee yllättäen ja pitkäaikaisesti (esimerkiksi tilanteissa, joita kuvataan edellä kohdassa ”– Lentoliikennealaan liittyviä riskejä – COVID-19-pandemian seuraukset markkinoilla, joilla Finnair toimii, ovat vaikuttaneet ja niiden odotetaan jatkossakin vaikuttavan haitallisesti Finnairin palvelujen kysyntään. Lisäksi makrotalouden yleisellä kehityksellä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus lentoliikennepalvelujen, mukaan lukien Finnairin palvelujen, kysyntään”), Yhtiö ei välttämättä pysty sopeuttamaan kiinteitä kustannuksiaan riittävän nopeasti, mikä voi johtaa sen maksuvalmiuden heikentymiseen, kun olemassa olevia rahoja tai pankkisaamisia ja rahavirtoja ohjataan kiinteiden kustannusten kattamiseen. Vaikka Yhtiön liiketoiminnan rahavirrat sekä sen saatavilla oleva pääoma ja luottojärjestelyt ovat tähän asti riittäneet sen veloitteiden ja sitoumusten täyttämiseen, Yhtiön pääomaan ja maksuvalmiuteen ovat vaikuttaneet ja voivat jatkossakin vaikuttaa negatiivisesti COVID-19-pandemiaan liittyvät riskit ja siitä aiheutuneet lentoliikenteen rajoitukset. Lisäksi Euroopan komission valtiontukipäätöksestä johtuen Suomen valtion ei ole mahdollista osallistua Finnairin mahdollisiin tuleviin osakeanteihin suhteellista

omistussuuttaan suuremmalla osuudella. Tämän johdosta valtion mahdollisuus tukea Finnairin pääomanhankintaa on rajallinen, mikä voi olennaisesti heikentää Yhtiön kykyä saada tulevaisuudessa oman pääoman ehtoista rahoitusta. Katso myös ”*Osakeannin tausta ja syyt sekä varojen käyttö – Valtiontuki ja Finnairia koskevat ehdot*”.

Jos Finnairin kyky saada pääomaa heikkenee olennaisesti, Yhtiö ei välttämättä pysty varmistamaan riittävää maksuvalmiutta leasingmaksujen ja velkojen maksamiseen niiden erääntyessä tai noudattamaan rahoitussopimustensa tiettyjä operatiivisia tai taloudellisia kovenanteja tai täyttämään muita olennaisia sopimusvelvoitteitaan, tai sopimusten voimassaolo voi edellyttää lisävakuuksia, panttauksia tai vapautusten pyytämistä rahoittajilta. Täten ei voi olla varmuutta siitä, että Finnairin pääomalähteet ovat kaikkina ajankohtina riittävät täyttämään sen liiketoimintaan ja maksuvalmiuteen liittyvät tarpeet. Jos Finnair ei pysty täyttämään liiketoimintaansa ja maksuvalmiuteensa liittyviä rahoitustarpeita esimerkiksi hankkimalla tulevien investointien vaatimaa lisärahoitusta tai jälleenrahoittamalla tai neuvottelemalla olemassa olevia lainojaan, Finnair ei välttämättä pysty toteuttamaan strategiaansa tai täyttämään laivastoinvestointeihinsa liittyviä maksuvelvoitteitaan. Kuten edellä käsitelty riskitekijässä ”– Finnairin liiketoimintaan liittyviä riskejä – Finnair ei välttämättä onnistu toteuttamaan strategiaansa tai sen strategia voi osoittautua virheelliseksi suhteessa vallitsevaan markkinatilanteeseen tai toimialan muutoksiin”, Finnairin epäonnistumisella strategiaa toteuttamisessa voi olla haitallinen vaikutus Finnairin kilpailukykyyn ja kannattavuuteen. Mikäli Finnair ei pysty toteuttamaan suunnittelemaansa investointeja, se ei välttämättä pysty kilpailemaan kilpailijoidensa kanssa lentoreittien tarjonnalla ja lentokoneiden laadulla, mikä voi vähentää Finnairin palvelujen kysyntää. Lisäksi, koska Finnair laatii tilinpäätöksensä IFRS:n mukaisesti, IFRS-tilinpäätösstandardien muutokset voivat johtaa tulevaisuudessa merkittäviin muutoksiin Finnairin julkaisemissa tilinpäätöksissä. Vaikka Yhtiön nykyisiin lainoihin sisältyvät kovenantit arvioidaan nykyisten tilinpäätösstandardien perusteella, standardien muutokset voivat vaikuttaa Yhtiön asemaan uusittaessa sopimuksia tai hankittaessa lisärahoitusta.

Laajasta epävarmuudesta johtuen ei voi olla varmuutta siitä, että toimenpiteillä kulujen vähentämiseksi ja maksuvalmiuden parantamiseksi tai muilla strategisilla toimenpiteillä, joita Yhtiö on toteuttanut tai voi tulevaisuudessa toteuttaa COVID-19-pandemiaan vastaamiseksi, pystytään vastaamaan kysynnän vähentymiseen, etenkin pandemian pitkittyessä tai yhä levitessä, mikä puolestaan voi johtaa nykyisten matkustusrajoitusten keston pidentämiseen tai laajentamiseen. Tämä voi vaatia Finnairilta lisätoimenpiteitä taloudellisen aseman parantamiseksi, mukaan lukien toimenpiteet maksuvalmiuden parantamiseksi esimerkiksi laskemalla liikkeeseen lisää vakuudettomia tai vakuudellisia velkakirjoja, oman pääoman ehtoisia arvopapereita tai osakesidonnaisia arvopapereita, myymällä omaisuuseriä ja/tai sopimalla uusista kahdenvälisistä tai syndikoiduista vakuudellisista tai vakuudettomista lainajärjestelyistä. COVID-19-pandemian vaikutukset yleisesti maailmantalouteen ja erityisesti lentoliikennealaan voivat vaikeuttaa lisäpääoman saamista hyväksyttävien ehdoin tai lainkaan, mikäli Yhtiö tarvitsee sitä maksuvalmiutensa ylläpitämiseksi. COVID-19-pandemian pitkittyminen tai laajentuminen sekä heikentyneen kysynnän jatkuminen voivat vaikuttaa olennaisen haitallisesti Finnairin maksuvalmiuteen ja sen kykyyn saada riittävästi pankkirahoitusta ja rahoitusta pääomamarkkinoilta velvoitteidensa täyttämiseksi, millä voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin liiketoimintaan, taloudelliseen asemaan, liiketoiminnan tulokseen ja tulevaisuudennäkymiin.

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

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

3. Finnairin nykyinen ja tulevaisuudessa mahdollisesti kerrytetty velkaantuneisuus voi johtaa taloudellisten kovenanttien rikkoutumiseen tai rajoittaa uuden pääoman saatavuutta ja maksuvalmiutta.

Finnairilla on tällä hetkellä ja tulee jatkossakin olemaan merkittävästi velkaa sekä merkittäviä pitkäaikaisia vastuita liittyen lentokoneiden leasing sopimuksiin ja rahoitukseen. Finnairin 175 miljoonan euron valmiusluottolimiittiin sisältyy muun muassa taloudellinen kovenantti, joka perustuu oikaistun velkaantumisasasteeseen jokaisen vuosineljänneksen viimeisenä päivänä. Yhtiö sopi toukokuussa 2020 tietyistä muutoksista valmiusluottolimiittiä koskevaan sopimukseen, mukaan lukien oikaistun velkaantumisasasteen kovenanttitasoon. Oikaistun velkaantumisasasteen vuosineljänneksittäin tarkistettava kovenanttitaso on muutoksen jälkeen 225 prosenttia 30.6.2021 asti, 200 prosenttia 1.7.2021 alkaen 30.6.2022 asti, ja 30.6.2022 jälkeen 175 prosenttia. Seuraava muutettujen kovenanttitasojen mukainen tarkistus suoritetaan Osakeannin toteuttamisen jälkeen tai viimeistään 31.3.2021. Yhtiön nettovelkaantumisasaste oli 31.3.2020 yhteensä 125,5 prosenttia, kun otetaan huomioon leasingvastuut sekä korollisten lainojen valuutta- ja korkoriskin suojaamisessa käytettyjen valuutanvaihtosopimusten markkina-arvo, ja se kasvoi verrattuna nettovelkaantumisasasteeseen 31.12.2019, joka oli 64,3 prosenttia. Koska Finnairin kysyntä on tällä hetkellä laskenut COVID-19-pandemiasta johtuen ja kysynnän tulevaa elpymistä voidaan ennakoita vain rajoitetusti, on monella tavoin mahdollista, että Finnairin tuotot laskisivat tasolle, joka johtaa kovenanttien rikkoutumiseen. Kovenanttitunnuslukuun voi vaikuttaa myös sen perusteena olevien Finnairin omaisuuserien arvon lasku Finnairin vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella olevista tekijöistä johtuen. Lisäksi valmiusluottolimiittiin tehty muutokset edellyttävät, että Yhtiö suorittaa Osakeannin (tai vastaavan merkintätuokeusannin) viimeistään vuoden 2020 loppuun mennessä. Mikäli Finnair ennakoii kovenantin mahdollisesti rikkoutuvan, Finnair pyrkii neuvottelemaan muutoksen kovenanttiin tai pyytämään vapautuksen rahoittajilta. Ei voi olla varmuutta siitä, että Finnair onnistuu muuttamaan kovenanttia tai saamaan vapautuksen rahoittajilta. Mikäli Finnair epäonnistuu taloudellisten kovenanttien noudattamisessa eikä onnistu korjaamaan tilannetta taikka saa vapautusta rahoittajilta tai muutosta ehtoihin, tämä voi vaikuttaa haitallisesti Finnairin kykyyn turvata maksuvalmiutensa sekä johtaa rahoituskulujen nousuun.

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

Meneillään olevan laivastouudistuksen odotetaan vaativan tulo-rahoituksen lisäksi uutta ulkoista rahoitusta. Finnairin kyky lyhentää velkojaan riippuu muun muassa sen tulevasta liiketoiminnan kehityksestä ja kyvystä jälleenrahoittaa velkansa tarvittaessa. Kukin näistä tekijöistä riippuu suuresta määrin taloudellisista, rahoitukseen liittyvistä, kilpailullisista, sääntelyyn liittyvistä ja toiminnallisista sekä monista muista tekijöistä, joista monet ovat Yhtiön vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella. Ei ole varmuutta siitä, että Yhtiö kykenee tulevaisuudessa saamaan toiminnastaan riittävästi kassavirtaa velkojensa maksuun, käyttöpääoman, eläkeohjelmien, investointien ja leasingvastuiden rahoittamiseen, yritysostojen toteuttamiseen ja velkojensa uudelleenrahoittamiseen. Yhtiö on jossain määrin riippuvainen myös tytäryhtiöidensä kassavirrasta, joka ei välttämättä aina ole riittävä osingonjakoon tai muihin maksuihin muun muassa sovellettavien verolakien seurauksena. Ei ole varmuutta siitä, että Finnair kykenee jatkossa hankkimaan oikea-aikaisesti ja Finnairille hyväksyttävissä olevin ehdoin riittävästi rahoitusta maksuvalmiuden säilyttämiseen ja liiketoimintastrategiansa edellyttämien toimintamenojen sekä käyttöomaisuusinvestointien rahoittamiseen, mikäli liiketoiminnan rahavirta ja käytettävissä olevat rahavarat ovat riittämättömät. Epäonnistuminen maksuvalmiuden säilyttämisessä ja lisävarojen hankkimisessa joko liiketoiminnasta tai velka- tai oman pääoman ehtoisella rahoituksella voi pakottaa Finnairin lykkäämään tai perumaan suunniteltuja hankintojaan kokonaan tai osittain tai muuttamaan liiketoimintastrategiaansa. Lisäksi kilpailijoiden kyky hankkia pääomaa helpommin ja suotuisammilla ehdoilla saattaa asettaa Yhtiön epäedulliseen kilpailuasemaan. Tulevat velat ja muut rahoitusjärjestelyt voivat sisältää kovenantteja, jotka rajoittavat Yhtiön toiminnallista ja taloudellista joustavuutta, mikä voi heikentää Finnairin mahdollisuuksia hyödyntää liiketoimintamahdollisuuksia.

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

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

Finnair altistuu korkovaihtelun vaikutuksille vaihtuvakorkoisten rahoitusjärjestelyjen ja lentokoneiden leasingjärjestelyjen yhteydessä. Finnairin vaihtuvakorkoisten rahoitusjärjestelyjen ja lentokoneiden leasingjärjestelyjen seurauksena korkojen nousu voi kasvattaa Finnairin korkomaksuja ja lentokoneiden leasingmaksuja. Lisäksi kun Finnair sopii uuden lentokoneen vuokraamisesta, kuukausivuokraa saatetaan oikaista sopimuksen solmimisajankohdan ja lentokoneen toimitusajankohdan välisenä aikana sen perusteella, miten korot ovat muuttuneet vuokrasopimuksen allekirjoituspäivän ja lentokoneen toimituspäivän välisenä aikana. Finnairilla on myös tiettyjä vuokrasopimuksia, joissa kuukausivuokra perustuu vaihtuvaan korkoon ja siten vuokran määrä vaihtelee ajoittain. Finnairin korkoriskin mittarina käytetään korkosidonnaisuusaikaa. Finnairin riskienhallintapolitiikan, jota kuvataan tilinpäätöksessä 31.12.2019 päätyneeltä tilikaudelta, mukaisesti sijoitussalkun korkosidonnaisuusajan mandaatti on 0–12 kuukautta ja korollisten velkojen, mukaan lukien leasingvastuut, 36–72 kuukautta. 31.3.2020 sijoitussalkun korkosidonnaisuusaika oli noin 4 kuukautta ja korollisten velkojen, leasingvastuiden ja korkojohdannaisten noin 52 kuukautta. 31.3.2020 korkojen yhden prosenttiyksikön nousu olisi lisännyt vuotuista sijoitussalkun rahoitustuottoa 5,5 miljoonaa euroa ja lainasalkun korkokulua 5,2 miljoonaa euroa. Vaikka Finnair käyttää johdannaisia hallitakseen korkoriskiä, Finnairin velkojen koron nousu voi kasvattaa merkittävästi sen rahoituskuluja ja maksettavia korkoja, millä puolestaan voi olla haitallinen vaikutus Finnairin taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen.

5. Johdannaisten markkinahintojen muutokset voivat johtaa merkittäviin suojaustappioihin.

Finnair käyttää valuutta-, korko- ja lentopetrolipositoiden hallinnoimisessa erilaisia johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita hallituksen vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Suojauspolitiikan tavoitteena on vähentää markkinahintojen vaihtelun aiheuttamaa epävarmuutta tuloslaskelmassa, rahavirtalaskelmassa ja taseessa. Yhtiön johdon arvion mukaan normaalissa markkinatilanteessa suojausstrategian päämäärät tyypillisesti saavutetaan, mutta rahoitusmarkkinoiden epätavallisissa olosuhteissa johdannaisten markkinahinta voi muuttua olennaisesti ja Yhtiölle voi aiheutua tästä merkittäviä suojaustappioita.

31.3.2020 Yhtiön johdannaisinstrumenttien käypä nettoarvo oli -174,7 miljoonaa euroa, eli 223,4 miljoonaa euroa vähemmän kuin vastaavalla ajanjaksolla vuonna 2019 ja 191,5 miljoonaa euroa vähemmän kuin 31.12.2019. Vuoden 2020 ensimmäisellä vuosineljänneksellä Yhtiön johdannaisinstrumenttien käyvän arvon lasku alensi Yhtiön omaa pääomaa erityisesti polttoaineen hinnan laskun vuoksi. COVID-19-pandemiasta johtuvan kapasiteetin vähentämisen vuoksi ennustettu polttoaineen kysyntä ja siihen liittyvät valuuttamääräiset erät laskivat merkittävästi johtaen ylisuojaukseen. Koska ennustettua riskiä ei enää ollut, Finnair purki suojaukset. IFRS-standardien mukaisesti näiden johdannaisten käypä arvo luokiteltiin uudelleen, mikä johti nettovaikutukseltaan 55 miljoonan euron rahoituskulujen kasvuun. Myös tulevilla suojaustappioilla voi olla olennaisen haitallinen vaikutus Finnairin taloudelliseen asemaan ja liiketoiminnan tulokseen.

E. Osakkeisiin, Merkintäoikeuksiin ja Osakeantiin liittyviä riskejä

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

Osakeyhtiölain mukaan Yhtiön jakaman osingon määrä ei saa ylittää yhtiökokouksen vahvistaman emoyhtiön viimeisimmän tilintarkastetun tilinpäätöksen osoittamaa jakokelpoisten varojen määrää. Mahdollisten osinkojen maksaminen tai muu vapaan oman pääoman jakaminen riippuu Yhtiön ja sen tytäryhtiöiden liiketoiminnan tuloksesta, taloudellisesta asemasta, rahavirroista, käyttöpääoman tarpeesta, investoinneista, tulevaisuudennäkymistä, Yhtiön rahoitus sopimusten ehdoista, kyvystä siirtää tuloja tytäryhtiöistä Yhtiöön sekä muista tekijöistä. Osinkojen maksaminen tai muu vapaan oman pääoman jakaminen tapahtuu aina Yhtiön hallituksen harkinnan perusteella ja riippuu viime kädessä yhtiökokouksen päätöksestä. Lisäksi Osakeyhtiölain mukaan osinkoa ei saa jakaa, mikäli se vaarantaisi Yhtiön maksukyvyyn. Finnairin osinkopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Yhtiö pyrkii ottamaan huomioon osingonjaossa Yhtiön kulloisenkin tuloskehityksen ja näkymät sekä rahoitustilanteen ja pääomatarpeet, mikä voi johtaa osinkopolitiikasta poikkeamiseen tai sen muuttamiseen, mukaan lukien

päätökseen olla jakamatta lainkaan osinkoa. Yhtiön hallitus esimerkiksi tarkasteli uudelleen osingonjakoehdotustaan ja totesi, että Yhtiön tulee pidättäytyä osingonjaosta 31.12.2019 päättyneen tilikauden osalta. Näin ollen Yhtiön kultakin tilikaudelta mahdollisesti maksaman osingon määrästä ei ole varmuutta. Myöskään Yhtiön aikaisemmilta tilikausilta maksama osinko tai muun vapaan oman pääoman jakaminen ei anna viitteitä tulevilta tilikausilta mahdollisesti maksettavista osingoista. Katso myös ”*Osingot ja osinkopolitiikka*”.

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

Tämän Esitteen päivämääränä Suomen valtio on Yhtiön suurin osakkeenomistaja, jolla on noin 55,9 prosenttia Yhtiön ulkona olevista Osakkeista ja äänistä. Valtion yhtiöomistuksesta ja omistajaohjauksesta annetun lain (1368/2007, muutoksineen, ”**Omistajaohjauslaki**”) mukaan eduskunnan suostumus vaaditaan, mikäli valtio luopuu enemmistöstään Yhtiössä. Suomen valtio on peruuttamattomasti sitoutunut merkitsemään Tarjottavia Osakkeita täysimääräisesti sille kirjattavien Merkintäoikeuksien perusteella.

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

3. Osakkeenomistajien omistus laimenee, mikäli osakkeenomistajat eivät käytä Merkintäoikeuksiaan, ja Merkintäoikeudet voivat menettää arvonsa kokonaan.

Mikäli osakkeenomistaja päättää olla käyttämättä Merkintäoikeuksiaan tai jos osakkeenomistaja tai tämän käyttämä arvopaperivälittäjä ei täytä kohdassa ”*Osakeannin ehdot*” mainittuja edellytyksiä, Merkintäoikeudet raukeavat, eikä sijoittaja saa niistä välttämättä mitään korvausta. Tällöin osakkeenomistajan suhteellinen omistusosuus ja osuus Osakkeiden tuottamasta äänimäärästä laimentuvat vastaavassa suhteessa. Vaikka osakkeenomistaja päättäisi myydä käyttämättömät Merkintäoikeutensa tai vaikka nämä Merkintäoikeudet myytäisiin osakkeenomistajan puolesta, Merkintäoikeuksista markkinoilla saatava korvaus ei välttämättä vastaa sitä laimentumisvaikutusta, jonka Osakeannin toteuttaminen aiheuttaa.

4. Osakeannista ei mahdollisesti saada kerättyä varoja täysimääräisesti.

Merkintäsitoumuksen perusteella Yhtiön suurin osakkeenomistaja Suomen valtio on peruuttamattomasti sitoutunut merkitsemään Tarjottavia Osakkeita täysimääräisesti sille kirjattavien Merkintäoikeuksien perusteella, eli yhteensä noin 55,9 prosenttia Tarjottavista Osakkeista. Lisäksi Pääjärjestäjät ovat sitoutuneet hankkimaan merkitsijöitä niille Tarjottaville Osakkeille, jotka mahdollisesti jäävät merkitsemättä Osakeannissa, lukuun ottamatta Merkintäsitoumuksella katettuja Tarjottavia Osakkeita, tai merkitsemään itse kyseiset Tarjottavat Osakkeet. Merkintäsitoumuksen ja Pääjärjestäjien merkintätakauksen myötä Osakeanti on kokonaan taattu Merkintätakaussopimuksen ja Merkintäsitoumuksen ehtojen mukaisesti.

Merkintätakaussopimus sisältää tavanomaisia ehtoja, joiden mukaan kummallakin Pääjärjestäjällä on oikeus tietyissä tilanteissa purkaa merkintätakaussitoumuksensa, kuten kuvattu kohdassa ”*Osakeannin järjestäminen*”. Lisäksi Suomen valtion antama Merkintäsitoumus on ehdollinen muun muassa sille, että Merkintätakaussopimuksen mukaiset Pääjärjestäjien merkintätakaussitoumukset ovat voimassa. Lisäksi Euroopan komissio on hyväksynyt Suomen valtion osallistumisen Osakeantiin sillä perusteella, että Suomen valtion suhteellinen omistusosuus Yhtiössä ei kasva (lukuun ottamatta Osakeannille ominaisesta teknisestä toteutuksesta johtuvia vähäisiä muutoksia). Katso myös ”*Osakeannin tausta ja syyt sekä varojen käyttö – Valtiontuki ja Finnairia koskevat ehdot*”. Markkinakäytännön mukaisesti Merkintäsitoumuksen antaja Suomen valtio sekä Pääjärjestäjät eivät myöskään ole antaneet vakuuksia velvoitteidensa täyttämisen suhteen. Siten ei voi olla varmuutta siitä, ettei voisi syntyä tilannetta, jossa Merkintätakaussopimus tai Suomen valtion Merkintäsitoumus eivät enää olisi voimassa. Ei myöskään voi olla varmuutta siitä, että Merkintäsitoumuksen antaja Suomen valtio ja Pääjärjestäjät täyttäisivät sitoumustensa mukaiset velvoitteet kaikilta osin. Mikäli Osakeantia ei Merkintäsitoumuksen tai merkintätakausten voimassaolon lakkaamisen tai täyttämättä jättämisen seurauksena merkittäisi täysimääräisesti, tämä alentaisi Yhtiön Osakeannista kirjaamaa oman pääoman ja kassavarojen määrää, mikä voi aiheuttaa tarpeen hankkia lisärahoitusta tai vaikeuttaa Yhtiön mahdollisuuksia toteuttaa liiketoimintastrategiaansa. Koska Euroopan komission valtiontukipäätöksen ehdot eivät mahdollista sitä, että Suomen valtio merkitsisi suhteellista omistusosuuttaan suurempaa määrää Tarjottavia Osakkeita Osakeannissa (lukuun ottamatta Osakeannille ominaisesta teknisestä toteutuksesta johtuvia vähäisiä muutoksia) tai suhteellista

omistussuuttaan suurempaa määrää uusia Osakkeita mahdollisissa tulevissa Finnairin osakeanneissa, tämä saattaa hankaloittaa Yhtiön oman pääoman ehtoisen lisärahoituksen keräämistä ja kasvattaa pääomanhankinnan kustannuksia.

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

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

Osakeannissa tehdyt merkinnät ja Väliaikaisilla Osakkeilla tehdyt kaupat ja muut siirrot ovat sitovia eikä niitä voi perua, mitätöidä tai muuttaa muutoin kuin kohdassa ”Osakeannin ehdot – Merkintöjen peruminen tietyissä tilanteissa” mainituissa erityistapauksissa. Tarjottavat Osakkeet maksetaan merkinnän yhteydessä. Väliaikaisilla Osakkeilla tehdyt kaupat ja muut siirrot maksetaan kyseisen transaktion yhteydessä. Sijoittajien on siten tehtävä sijoituspäätöksensä ennen kuin Osakeannin lopullinen tulos on tiedossa. Siinä tapauksessa, että Merkintätakaussopimus jäisi täyttämättä, Yhtiön Osakeannista saamat tuotot voisivat olla tässä suunniteltua huomattavasti vähäisemmät.

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

6. *Merkintäoikeuksien ja Tarjottavien Osakkeiden markkinahinta voi vaihdella huomattavasti, ja Tarjottavien Osakkeiden kurssi voi laskea Merkintahinnan alle.*

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

7. *Tulevilla osakeanneilla tai merkittävillä osakemyynneillä voi olla haitallinen vaikutus osakkeiden markkinahintaan, ja tulevat osakeannit voivat laimentaa nykyisten osakkeenomistajien omistussuosuuksia.*

Merkittävien osakemäärien liikkeeseenlasku tai myynti taikka käsitys siitä, että tällaisia liikkeeseenlaskuja tai myyntejä voi tulevaisuudessa tapahtua, voi vaikuttaa haitallisesti Yhtiön Osakkeiden markkinahintaan ja Yhtiön kykyyn hankkia varoja tulevaisuudessa oman pääoman ehtoista rahoituksella. Lisäksi, jos Yhtiö tarvitsee oman pääoman ehtoista rahoitusta, Yhtiön pitää mahdollisesti järjestää uusia osakeanteja, joissa osakkeenomistajilla on merkintäetuoikeus, tai suunnattuja osakeanteja, joissa poiketaan osakkeenomistajien merkintäetuoikeudesta, jos yhtiökokous antaa niihin valtuutuksen. Mahdollisesti tulevaisuudessa toteutettavat suunnatut osakeannit taikka merkintäetuoikeusannit, joissa osakkeenomistajat päättävät olla käyttämättä tai myymättä merkintäoikeuksiaan, voivat laimentaa osakkeenomistajien suhteellista omistussuutta sekä heidän osuuttaan osakkeiden tuottamista äänistä.

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

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

9. *Sijoittajat, joiden viitevaluutta on muu kuin euro, altistuvat Osakkeisiin sijoittaessaan tietyille valuuttariskeille.*

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

ESITTEESTÄ VASTUUSSA OLEVAT TAHOT

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

ESITETTÄ KOSKEVA VAKUUTUS

Yhtiö vastaa tähän Esitteeseen sisältyvistä tiedoista. Yhtiö vakuuttaa, että sen parhaan ymmärryksen mukaan tässä Esitteessä esitetyt tiedot vastaavat tosiseikkoja eikä tiedoista ole jätetty pois mitään asiaan todennäköisesti vaikuttavaa.

ULKOPUOLISISTA LÄHTEISTÄ OLEVAT TIEDOT

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

ESITTEEN JA ENGLANNINKIELISEN ESITTEEN SAATAVILLA OLO

Tämä Esite sekä siihen viittaamalla sisällytetyt asiakirjat ovat saatavilla arviolta 15.6.2020 lähtien Yhtiön verkkosivustolla osoitteessa www.finnair.com/osakeanti ja Yhtiön rekisteröidyssä toimipaikassa osoitteessa Tietotie 9, FI-01530 Vantaa. Lisäksi Esite on saatavilla arviolta 15.6.2020 lähtien Nordean verkkosivustolla osoitteessa www.nordea.fi/osakkeet.

Englanninkielinen esite sekä siihen viittaamalla sisällytetyt asiakirjat ovat saatavilla arviolta 15.6.2020 Yhtiön verkkosivustolla osoitteessa www.finnair.com/rightsissue.

VERKKOSIVUSTON TIEDOT EIVÄT KUULU ESITTEeseen

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

TILINPÄÄTÖKSEEN LIITTYVIÄ JA ERÄITÄ MUITA TIETOJA

Tilinpäätökset ja osavuositiedot

Esitteeseen sisältyvät taloudelliset tiedot ovat peräisin Finnairin tilintarkastamattomasta konsernin osavuositiedot 31.3.2020 päättyneeltä kolmen kuukauden jaksolta, sisältäen tilintarkastamattomat vertailutiedot 31.3.2019 päättyneeltä kolmen kuukauden jaksolta, joka on laadittu ”IAS 34 Osavuositiedot” -standardin mukaisesti, sekä Finnairin tilintarkastetusta konsernitilinpäätöksestä 31.12.2019 päättyneeltä tilikaudelta, sisältäen tilintarkastamattomat oikaistut vertailutiedot 31.12.2018 päättyneeltä tilikaudelta, joka on laadittu Euroopan unionin hyväksymien kansainvälisten tilinpäätösstandardien (International Financial Reporting Standards, ”IFRS”) mukaisesti. Oikaisuja on kuvattu kohdassa ”*Eräitä taloudellisia tietoja*”.

Vaihtoehtoiset tunnusluvut

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

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

- | | |
|---|---|
| • Liiketulos | • Kassavarat |
| • Vertailukelpoinen liiketulos | • Korollinen nettovelka |
| • Vertailukelpoinen liiketulos liikevaihdosta, % | • Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk |
| • Liikevaihto kiintein valuuttakurssein | • Nettovelkaantumisaste, % |
| • Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin | • Omavaraisuusaste, % |
| • Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin | • Bruttoinvestoinnit |
| • Vertailukelpoinen EBITDA | • Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, % |
| • Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta, % | • Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, % |
| • Oikaistut korolliset velat | |

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

Tilintarkastajat

Yhtiön konsernitilinpäätöksen 31.12.2019 päättyneeltä tilikaudelta on tilintarkastanut tilintarkastusyhteisö PricewaterhouseCoopers Oy, KHT Markku Katajisto päävastuullisena tilintarkastajana. Markku Katajisto on rekisteröity tilintarkastuslain (1141/2015, muutoksineen) 6 luvun 9 pykälän mukaiseen tilintarkastajarekisteriin.

Finnairin 29.5.2020 pidetty varsinainen yhtiökokous valitsi Yhtiön tilintarkastajaksi tilintarkastusyhteisö KPMG Oy Ab:n, KHT Kirsi Jantusen toimiessa päävastuullisena tilintarkastajana, toimikaudeksi, joka päättyy seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä. Yhtiön päävastuullisen tilintarkastajan ja KPMG Oy Ab:n osoite on Töölönlahdenkatu 3 A, FI-00100 Helsinki. Uuden tilintarkastajan valitseminen johtui lakisääteisestä tilintarkastajan vaihtamisesta. Kirsi Jantunen on rekisteröity tilintarkastuslain (1141/2015, muutoksineen) 6 luvun 9 pykälän mukaiseen tilintarkastajarekisteriin.

Muu informaatio

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

Tässä Esitteessä ”euro” tai ”EUR” ovat viittauksia Euroopan talous- ja rahaliittoon osallistuvien EU:n jäsenvaltioiden käyttämään rahayksikköön; ”Yhdysvaltain dollari” tarkoittaa Yhdysvaltojen laillista valuuttaa; ”Ruotsin kruunu” tarkoittaa Ruotsin laillista valuuttaa; ”Kiinan yuan” tarkoittaa Kiinan yuan renminbiä, Kiinan kansantasavallan laillista valuuttaa; ja ”Japanin jen” tarkoittaa Japanin laillista valuuttaa.

TULEVAISUUTTA KOSKEVAT LAUSUMAT

Eräät tässä Esitteessä esitetyt lausumat, kuten kohdissa ”*Tiivistelmä*”, ”*Riskitekijät*”, ”*Osakeannin tausta ja syyt sekä varojen käyttö*”, ”*Yhtiön liiketoiminta – Pitkän aikavälin tavoitteet*”, ”*Yhtiön liiketoiminta – Tulevaisuudennäkymät*” sekä ”*Yhtiön liiketoiminta – COVID-19-pandemian vaikutukset ja arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta*” esitetyt lausumat, perustuvat Yhtiön johdon näkemyksiin ja oletuksiin sekä Yhtiön johdon tiedossa tällä hetkellä oleviin seikkoihin, ja näitä lausumia voidaan siten pitää tulevaisuutta koskevin lausumina. Muun muassa lausumia, jotka sisältävät verbin ”uskoa”, ”odottaa”, ”ennakoida”, ”aikoa”, ”suunnitella” tai näitä vastaavan verbin tai ilmaisun, voidaan pitää tulevaisuutta koskevin lausumina.

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

TÄRKEITÄ PÄIVÄMÄÄRIÄ

12.6.2020	Osakeannin Täsmäytyspäivä Euroclear Finlandissa
17.6.2020	Osakeannin Merkintäaika alkaa
17.6.2020	Kaupankäynti Merkintäoikeuksilla alkaa Helsingin Pörssissä
18.6.2020	Kaupankäynti Väliaikaisilla Osakkeilla alkaa Helsingin Pörssissä
25.6.2020	Kaupankäynti Merkintäoikeuksilla päättyy Helsingin Pörssissä
1.7.2020	Merkintäaika päättyy ja käyttämättömät Merkintäoikeudet raukeavat arvottomina
3.7.2020 (arviolta)	Osakeannin alustava tulos julkistetaan
7.7.2020 (arviolta)	Osakeannin lopullinen tulos julkistetaan
8.7.2020 (arviolta)	Kaupankäynti Väliaikaisilla Osakkeilla päättyy Helsingin Pörssissä
8.7.2020 (arviolta)	Tarjottavat Osakkeet rekisteröidään Kaupparekisteriin
9.7.2020 (arviolta)	Osakeannissa merkityt Tarjottavat Osakkeet kirjataan sijoittajien arvo-osuustileille
9.7.2020 (arviolta)	Kaupankäynti Tarjottavilla Osakkeilla alkaa Helsingin Pörssin pörssilistalla

OSAKEANNIN EHDOT

Yleistä Osakeannista

Finnair Oyj:n (**"Finnair"** tai **"Yhtiö"**) varsinainen yhtiökokous valtuutti 29.5.2020 Yhtiön hallituksen päättämään uudesta enintään 6 500 000 000 osakkeen osakeannista. Osakeannissa Yhtiön osakkeenomistajilla on etuoikeus merkitä uusia osakkeita samassa suhteessa kuin he ennestään omistavat Yhtiön osakkeita. Lisäksi varsinainen yhtiökokous valtuutti Yhtiön hallituksen päättämään muista osakeannin ehdoista. Yhtiö aikoo käyttää Osakeannissa kerättäviä varoja Yhtiön pääomarakenteen ja maksuvalmiuden vahvistamiseen COVID-19-pandemian aiheuttamassa poikkeuksellisessa tilanteessa sekä tukemaan Finnairin strategian toteuttamista. Osakeannilla pyritään varmistamaan Finnairin toimintakyky kriisin jälkeisessä ympäristössä sekä edesauttamaan sen kestävää ja kannattavaa kasvua koskevien tavoitteiden saavuttamista.

Yhtiön hallitus päätti 10.6.2020 varsinaisen yhtiökokouksen antaman valtuutuksen perusteella laskea liikkeeseen enintään 1 279 265 150 Yhtiön uutta osaketta (**"Tarjottavat Osakkeet"**) osakkeenomistajien merkintäetuoikeuteen perustuvassa maksullisessa osakeannissa (**"Osakeanti"**) näiden ehtojen mukaisesti.

Yhtiön osakkeiden lukumäärä voi Osakeannin seurauksena nousta 128 136 115 osakkeesta enintään 1 407 401 265 osakkeeseen. Olettaen, että Osakeanti merkitään kokonaisuudessaan, Tarjottavat Osakkeet vastaavat noin 1 000 prosenttia nykyisistä Yhtiön ulkona olevista osakkeista ja äänistä ennen Osakeantia ja noin 90,9 prosenttia kaikista Yhtiön ulkona olevista osakkeista ja äänistä Osakeannin toteuttamisen jälkeen.

Merkintäoikeudet

Finnairin osakkeenomistajat, jotka on rekisteröity Euroclear Finland Oy:n (**"Euroclear Finland"**) pitämään Yhtiön osakasluetteloon Osakeannin täsmäytyspäivänä 12.6.2020 (**"Täsmäytyspäivä"**), saavat yhden (1) arvo-osuusmuotoisen merkintäoikeuden, joka oikeuttaa heidät merkitsemään Tarjottavia Osakkeita (**"Merkintäoikeus"**), jokaista osakkeenomistajan Täsmäytyspäivänä omistamaa Yhtiön osaketta kohden. Finnairin hallussa olevat omat osakkeet eivät oikeuta Merkintäoikeuksiin. Katso myös kohta *"– Tietyillä alueilla asuvat osakkeenomistajat"* jäljempänä.

Merkintäoikeudet kirjataan osakkeenomistajien arvo-osuustileille Euroclear Finlandin ylläpitämässä arvo-osuusjärjestelmässä 15.6.2020.

Kukin yksi (1) Merkintäoikeus oikeuttaa merkitsemään kymmenen (10) Tarjottavaa Osaketta Merkintahintaan (kuten määritelty jäljempänä) (**"Ensisijainen Merkintäoikeus"**). Tarjottavien Osakkeiden murto-osia ei anneta, eikä yksittäistä Merkintäoikeutta voi käyttää osittain. Mikäli kaikkia Tarjottavia Osakkeita ei merkitä Ensisijaisen Merkintäoikeuden perusteella, sekä Merkintäoikeuksien haltijoilla että sijoittajilla, joilla ei ole Merkintäoikeuksia, on oikeus merkitä näitä Tarjottavia Osakkeita (**"Toissijainen Merkintäoikeus"**). Ensisijaisen Merkintäoikeuden ja Toissijaisen Merkintäoikeuden perusteella merkitsemättömät Tarjottavat Osakkeet voidaan suunnata merkittäväksi hallituksen päätöksen mukaisesti. Katso myös *"– Suurimman osakkeenomistajan osallistuminen Osakeantiin ja merkintätakaus"* ja *"– Ilman Merkintäoikeuksia merkittyjen Tarjottavien Osakkeiden allokaatio"*.

Merkintäoikeudet ovat julkisen kaupankäynnin kohteena Nasdaq Helsinki Oy:ssä (**"Helsingin Pörssi"**) 17.6.2020 ja 25.6.2020 välisenä aikana.

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

Jotta Merkintäoikeuksien haltija ei menetä Merkintäoikeuden arvoa hänen tulee joko:

- merkitä Tarjottavia Osakkeita Merkintäoikeuksilla viimeistään 1.7.2020 merkitsijän tilinhoitajan, omaisuudenhoitajan tai hallintarekisteröinnin hoitajan antamien ohjeiden mukaisesti; tai
- myydä käyttämättömät Merkintäoikeudet viimeistään 25.6.2020.

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

Suurimman osakkeenomistajan osallistuminen Osakeantiin ja merkintätakaus

Suomen valtio, joka omistaa noin 55,9 prosenttia Yhtiön ulkona olevista osakkeista, on peruuttamattomasti sitoutunut merkitsemään Tarjottavia Osakkeita täysimääräisesti sille kirjattavien Merkintäoikeuksien perusteella ("**Merkintäsitoumus**").

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

Merkintähinta

Merkintähinta on 0,40 euroa Tarjottavalta Osakkeelta ("**Merkintähinta**").

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

Täsmäytyspäivä

Osakeannin Täsmäytyspäivä on 12.6.2020.

Merkintäaika

Merkintäaika alkaa 17.6.2020 klo 9.30 Suomen aikaa ja päättyy 1.7.2020 klo 16.30 Suomen aikaa ("**Merkintäaika**"). Hallitus on oikeutettu jatkamaan Merkintäaikaa. Yhtiö tiedottaa mahdollisesta Merkintäajan jatkamisesta pörssitiedotteella viimeistään 1.7.2020.

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

Kaupankäynti Merkintäoikeuksilla

Merkintäoikeuksien haltijat voivat myydä Merkintäoikeutensa milloin tahansa Merkintäoikeuksien julkisen kaupankäynnin aikana. Julkinen kaupankäynti Merkintäoikeuksilla Helsingin Pörssissä alkaa 17.6.2020 klo 10.00 Suomen aikaa ja päättyy 25.6.2020 klo 18.30 Suomen aikaa. Merkintäoikeuksien hinta Helsingin Pörssissä määräytyy markkinaehtoisesti. Merkintäoikeuksia voidaan myydä tai ostaa antamalla myynti- tai ostotoimeksianto omalle omaisuudenhoitajalle.

Merkintäoikeuksien ISIN-tunnus Helsingin Pörssissä on FI4000440136 ja kaupankäyntitunnus on "FIA1SU0120".

Tarjottavien Osakkeiden merkitseminen Merkintäoikeuksilla (Ensisijainen Merkintäoikeus)

Suorarekisteröidyt osakkeenomistajat

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

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

Hallintarekisteröidyt osakkeenomistajat

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

Yleistä

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

Käyttämättömät Merkintäoikeudet raukeavat arvottomina Merkintäajan päättyessä 1.7.2020 klo 16.30 Suomen aikaa.

Merkintäoikeuksilla merkityt Tarjottavat Osakkeet kirjataan merkitsijän arvo-osuustilille arviolta 9.7.2020.

Merkintöjen maksaminen

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

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

Väliaikaiset Osakkeet

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

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

Väliaikaiset Osakkeet yhdistetään Yhtiön olemassa oleviin osakkeisiin (ISIN-tunnus FI0009003230, kaupankäyntitunnus ”FIA1S”) sen jälkeen, kun Tarjottavat Osakkeet on rekisteröity Kaupparekisteriin. Yhdistämisen odotetaan tapahtuvan arviolta 9.7.2020.

Kaupankäynti Väliaikaisilla Osakkeilla

Väliaikaiset Osakkeet ovat vapaasti siirrettävissä ja kaupankäynnin Väliaikaisilla Osakkeilla Helsingin Pörssissä omana osakelajinaan odotetaan tapahtuvan 18.6.2020 ja 8.7.2020 välisenä ajanjaksona kaupankäyntitunnuksella ”FIA1SN0120”. Väliaikaisten Osakkeiden ISIN-tunnus on FI4000440128.

Tarjottavien Osakkeiden merkintä ilman Merkintäoikeuksia (Toissijainen Merkintäoikeus)

Tarjottavien Osakkeiden merkintä ilman Merkintäoikeuksia osakkeenomistajan ja/tai muun sijoittajan toimesta tapahtuu antamalla merkintätoimeksianto ja samanaikaisesti maksamalla Merkintähinta merkitsijän tilinhoitajan,

omaisuudenhoitajan tai hallintarekisteriin merkittyjen sijoittajien tapauksessa hallintarekisteröinnin hoitajan antamien ohjeiden mukaisesti. On mahdollista, että joidenkin tilinhoitajien kautta Toissijaiseen Merkintäoikeuteen perustuvaa merkintää ei voi tehdä osakesäästötilin (Laki osakesäästötilistä 680/2019) kautta. Tällöin osakkeenomistajan tulee tehdä toissijainen merkintä muun kuin osakesäästötilin arvo-osuustilin kautta.

Osakkeenomistajan ja/tai sijoittajan tilinhoitajan, omaisuudenhoitajan tai hallintarekisteröinnin hoitajan tulee vastaanottaa merkintätoimeksianto ja maksu viimeistään 1.7.2020 tai sitä aikaisempaan ajankohtana tilinhoitajan, omaisuudenhoitajan tai hallintarekisteröinnin hoitajan antamien ohjeiden mukaisesti.

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

Ilman Merkintäoikeuksia merkityt Tarjottavat Osakkeet kirjataan merkitsijän arvo-osuustilille osakkeina arviolta 9.7.2020

Merkintöjen hyväksyminen ja Osakeannin tuloksen julkistaminen

Finnairin hallitus hyväksyy Merkintäoikeuksien perusteella ja näiden Osakeannin ehtojen sekä sovellettavien lakien ja määräysten mukaisesti tehdyt merkinnät arviolta 7.7.2020. Lisäksi Finnairin hallitus hyväksyy jäljempänä kohdassa ”– *Ilman Merkintäoikeuksia merkittyjen Tarjottavien Osakkeiden allokaatio*” esitettyjen allokaatioperiaatteiden mukaisesti ilman Merkintäoikeuksia ja näiden Osakeannin ehtojen sekä sovellettavien lakien ja määräysten mukaisesti tehdyt merkinnät. Yhtiön hallitus voi myös päättää olla hyväksymättä merkintöjä ja toteuttamatta Osakeantia, jos hallitus katsoo, että Osakeannin toteuttaminen ei ole Yhtiön edun mukaista. Tällöin Merkintähinta maksetaan takaisin Väliaikaisten Osakkeiden haltijoille ja ilman Merkintäoikeuksia merkityistä Tarjottavista Osakkeista maksettu Merkintähinta palautetaan merkitsijälle. Jos Osakeanti peruutetaan, Merkintäoikeuksia ei enää voi käyttää ja ne ovat arvottomia.

Finnair julkistaa Osakeannin lopullisen tuloksen pörssitiedotteella arviolta 7.7.2020.

Ilman Merkintäoikeuksia merkittyjen Tarjottavien Osakkeiden allokaatio

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

- ensiksi niille, jotka ovat merkinneet Tarjottavia Osakkeita myös Merkintäoikeuksien perusteella. Mikäli kyseiset merkitsijät ylimerkitsevät Osakeannin, allokaatio kyseisille merkitsijöille määräytyy tilinhoitajakohtaisesti merkitsijän Tarjottavien Osakkeiden merkintään käyttämien Merkintäoikeuksien lukumäärän mukaisessa suhteessa ja, mikäli tämä ei ole mahdollista, arpomalla;
- toiseksi niille, jotka ovat merkinneet Tarjottavia Osakkeita ainoastaan ilman Merkintäoikeuksia, ja mikäli kyseiset merkitsijät ylimerkitsevät Osakeannin, allokaatio kyseisille merkitsijöille määräytyy tilinhoitajakohtaisesti suhteessa Tarjottavien Osakkeiden määriin, jotka kyseiset merkitsijät ovat merkinneet ja, mikäli tämä ei ole mahdollista, arpomalla; ja
- kolmanneksi Citin ja Nordean hankkimille merkitsijöille tai, mikäli näitä ei ole hankittu, Citille tai Nordealle itselleen Merkintätakaussopimuksen ehtojen mukaisesti. Merkintäaika Citin tai Nordean ja/tai niiden hankkimien merkitsijöiden osalta päättyy 7.7.2020.

Mikäli ilman Merkintäoikeuksia merkittyjä Tarjottavia Osakkeita ei allokoida merkintätoimeksiannossa mainittua määrää, saamatta jääneitä Tarjottavia Osakkeita vastaava maksettu Merkintähinta palautetaan merkitsijälle arviolta alkaen 9.7.2020. Palautettavalle määrälle ei makseta korkoa.

Merkintöjen peruminen tietyissä tilanteissa

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

Jos Osakeantia koskevaa esitettä (**”Esite”**) täydennetään Esiteasetuksen mukaisesti sellaisen merkittävän uuden seikan, olennaisen virheen tai olennaisen epätarkkuuden vuoksi, joka voi vaikuttaa Tarjottavien Osakkeiden tai

Väliaikaisten Osakkeiden arviointiin, on sijoittajilla, jotka ovat merkinneet Tarjottavia Osakkeita ennen täydennyksen julkaisemista, oikeus perua merkintänsä määräajassa. Määräajan kesto on vähintään kaksi työpäivää alkaen täydennyksen julkaisemisesta. Perumisoikeuden edellytyksenä on lisäksi, että sellainen yllä mainittu merkittävä uusi seikka, olennainen virhe tai olennainen epätarkkuus on käynyt ilmi tai havaittiin ennen Merkintäajan päättymistä tai perumisen kohteena olevien Tarjottavien Osakkeiden tai Väliaikaisten osakkeiden kirjaamista merkitsijän arvo-osuustilille (sen mukaan, kumpi näistä tapahtuu ensin).

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

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

Tietyillä alueilla asuvat osakkeenomistajat

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

Kaupankäynti Tarjottavilla Osakkeilla

Kaupankäynti Euroclear Finlandiin rekisteröidyillä Tarjottavilla Osakkeilla alkaa Helsingin Pörssissä arviolta 9.7.2020

Osakkeenomistajien oikeudet

Tarjottavat Osakkeet oikeuttavat haltijansa mahdolliseen osinkoon ja muuhun varojenjakoon sekä tuottavat muut osakkeenomistajan oikeudet Finnairissa siitä alkaen, kun Tarjottavat Osakkeet on rekisteröity Kaupparekisteriin arviolta 8.7.2020 sekä merkitty Euroclear Finlandin ylläpitämään Yhtiön osakasluetteloon arviolta 9.7.2020. Kukin Tarjottava Osake oikeuttaa omistajansa yhteen ääneen Finnairin yhtiökokouksessa.

Maksut ja kulut

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

Sovellettava laki ja erimielisyyksien ratkaisu

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

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

Muut asiat

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

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

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

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

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

OSAKEANNIN TAUSTA JA SYYT SEKÄ VAROJEN KÄYTTÖ

Osakeannin syyt

Finnairilla on selkeä strategia kestävää ja kannattavaa kasvua koskevien tavoitteidensa saavuttamiseksi. Perustan strategian toteuttamiselle muodostavat operatiivisen toiminnan korkea laatu ja turvallisuus, Helsingin suotuisa maantieteellinen sijainti, kasvavat kohdemarkkinat, selkeät tavoitteet liikevaihdon kasvattamiseksi, moderni ja polttoainetehokas laivasto sekä vahvan taseaseman säilyttäminen.

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

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

Saavuttaakseen tavoitteensa poikkeuksellisista olosuhteista huolimatta Finnair katsoo tässä tilanteessa järkeväksi vahvistaa tasetaan ja luoda perusta Finnairin pitkän aikavälin strategian onnistuneelle toteuttamiselle sen varmistamiseksi, että Yhtiö on toimintakykyinen kriisin jälkeisessä ympäristössä. Osakeanti toteutetaan osana Finnairin uudelleenrahoitus suunnitelmaa, jota toteutetaan vuoden 2020 aikana, ja joka koostuu Osakeannin lisäksi: (i) sovitusta muutoksista Yhtiön valmiusluottolimiittiin, muun muassa velkaantumisasetta koskevan kovenantin lieventämiseksi, (ii) uuden 600 miljoonan euron TyEL-takaisineläinlainasopimuksen solmimisesta Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen kanssa, (iii) mahdollisesta Yhtiön ulkona olevien hybridijoukkovelkakirjojen uudelleenrahoituksesta tai muutosten hakemisesta hybridijoukkovelkakirjojen ehtoihin ja (iv) mahdollisista kiinnittämättömien lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyistä. Suomen valtio on taannut TyEL-takaisineläinlainan pääomasta 90 prosenttia ja valtioneuvosto hyväksyi takauksen 20.5.2020. Nordea Bank Oyj on taannut TyEL-takaisineläinlainan pääomasta 10 prosenttia.

Tätä tarkoitusta varten osakkeenomistajien merkintäetuoikeuteen perustuvalla Osakeannilla, jossa lasketaan liikkeeseen enintään 1 279 265 150 Tarjottavaa Osaketta merkintähintaan 0,40 euroa Tarjottavalta Osakkeelta, pyritään keräämään noin 500 miljoonan euron nettotuotot, millä varmistettaisiin Yhtiön toimintakyky niin kriisin aikana kuin valmistauduttaessa normaaleihin markkinaolosuhteisiin.

Yhtiön suurin osakkeenomistaja Suomen valtio on peruuttamattomasti sitoutunut merkitsemään Tarjottavia Osakkeita täysimääräisesti sille kirjattavien Merkintäoikeuksien perusteella, eli yhteensä noin 55,9 prosenttia Tarjottavista Osakkeista.

Valtiontuki ja Finnairia koskevat ehdot

Euroopan komissio on todennut, että Finnairin TyEL-lainan enintään 540 miljoonan euron valtiontakaus, jonka Euroopan komissio hyväksyi 18.5.2020, ja Suomen valtion osallistuminen Osakeantiin ovat niin kiinteässä yhteydessä toisiinsa, että niitä tulee tarkastella kokonaisuutena, joka muodostaa valtiontukea SEUT 107(1) artiklan nojalla. Suomen valtio teki 3.6.2020 valtiontuki-ilmoituksen Euroopan komissiolle SEUT 107(3)(b) artiklan nojalla. Euroopan unionin komissio on 9.6.2020 antanut päätöksen, jonka mukaan Suomen valtion osallistuminen Osakeantiin on yhteensopiva Euroopan unionin valtiontukisääntelyn kanssa SEUT 107(3)(b) artiklan nojalla. Komission päätöksen nojalla Yhtiö on sitoutunut Osakeannin jälkeen tiettyihin ehtoihin.

Valtiontuen hyväksymispäätös ja komission päätöksessä asetetut ehdot perustuvat oletukselle, että Suomen valtio merkitsee Tarjottavia Osakkeita ainoastaan omistussuutensa mukaisessa suhteessa sille allokoitavien Merkintäoikeuksien nojalla. Suomen valtio on antanut tämän mukaisen Merkintäsitoumuksen. Oletuksena on lisäksi, että yksityiset sijoittajat osallistuvat Osakeantiin ja että Citi ja Nordea sitoutuvat, tiettyjen Merkintätakaussopimuksessa määriteltyjen ehtojen mukaisesti, hankkimaan merkitsijöitä niille Tarjottaville Osakkeille, jotka mahdollisesti jäävät merkitsemättä Osakeannissa tai merkitsemään itse kyseiset Tarjottavat Osakkeet, lukuun ottamatta Merkintäsitoumuksella katettuja Tarjottavia Osakkeita. Komission päätöksessä

asetetut ehdot ovat voimassa kolmen vuoden ajan Osakeannista ja ne perustuvat sille seikalle, että Suomen valtion suhteellinen omistusosuus Finnairissa ei kasva (lukuun ottamatta Osakeannille ominaisesta teknisestä toteutuksesta johtuvia vähäisiä muutoksia).

Finnair on valtiontuen edunsaajana sitoutunut muun muassa seuraaviin ehtoihin:

Yritystokielto

Yhtiöön sovelletaan yritystokieltoa kolmen vuoden ajan Osakeannista, jonka mukaan Yhtiö ei saa kolmen vuoden aikana hankkia yli 10 prosentin osuutta kilpailijoissa tai muissa saman alan toimijoissa, kattaen sekä tuotantoketjun alku- ja loppupään toimijat. Poikkeuksellisissa tilanteissa komissio voi hyväksyä hankinnan, mutta vain mikäli se on tarpeen Yhtiön elinkelpoisuuden säilyttämiseksi, sanotun kuitenkaan rajoittamatta yrityskeskittymien valvontaa.

Johdon palkitseminen

Kolmen vuoden aikana Osakeannista Yhtiön johtoon kuuluville henkilöille ei saa maksaa suurempaa palkkiota kuin kyseisen henkilön kiinteä palkkio oli 31.12.2019.

Jos henkilöstä tulee Yhtiön johdon jäsen Osakeannin yhteydessä tai sen jälkeen, hänen suurimman sallitun palkkionsa tulee olla samantasoinen kuin vastaavissa johtoasemissa toimivien ja vastaavia vastuualueita omaavien johtohenkilöiden palkkiot Finnairissa 31.12.2019.

Finnair ei maksa bonuksia ja muita muuttuvia tai vastaavia palkkioeriä kolmen tilikauden aikana (2020, 2021 ja 2022).

Saadun tuen käytöstä julkaistavat tiedot

Yhtiön on julkaistava 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 digitaliseen siirtymään liittyvien EU:n tavoitteiden ja kansallisten velvoitteiden mukaisesti, mukaan lukien vuotta 2050 koskeva EU:n ilmastoneutraaliustavoite.

Komission päätöksessä ei ole asetettu muita merkittäviä ehtoja Osakeantiin liittyen.

Hankittavien varojen käyttö

Olettaen, että Tarjottavat Osakkeet merkitään täysimääräisesti Osakeannissa, Finnairin saamat bruttotuotot ovat noin 511,7 miljoonaa euroa.⁴ Finnair odottaa maksavansa noin 10,8 miljoonaa euroa Osakeantiin liittyvinä palkkioina ja kuluina, ja saavansa Osakeannista täten noin 500,9 miljoonan euron nettotuotot.

Osakeannin nettotuotot käytetään Finnairin pääomarakenteen ja maksuvalmiuden vahvistamiseen COVID-19-pandemian aiheuttamassa poikkeuksellisessa tilanteessa sekä tukemaan Finnairin strategian toteuttamista. Osakeannilla pyritään varmistamaan Finnairin toimintakyky kriisin jälkeisessä ympäristössä sekä edesauttamaan sen kestävää ja kannattavaa kasvua koskevien tavoitteiden saavuttamista.

⁴ Annin bruttotuotot on laskettu kertomalla Merkintähinta Osakeannissa Tarjottavien Osakkeiden enimmäismäärällä. Tarjottavien Osakkeiden lopullinen määrä määräytyy Osakeannin ehtojen mukaisesti tehtyjen ja Yhtiön hallituksen hyväksymien merkintöjen perusteella.

PÄÄOMARAKENNE JA VELKAANTUNEISUUS

Seuraavassa taulukossa esitetään Yhtiön pääomarakenne ja velkaantuneisuus 31.3.2020 (i) toteutuneena perustuen Yhtiön tilintarkastamattomaan konsernin osavuosikatsaukseen 31.3.2020 päättyneeltä kolmen kuukauden jaksolta ja (ii) oikaistuna Osakeannissa saatavilla noin 511,7 miljoonan euron bruttotuotoilla⁵ ja Osakeantiin liittyvillä arvioituilla 10,8 miljoonan euron kuluilla. Taulukkoa lukiessa tulee huomioda, että Osakeannin toteutumisesta ei ole täyttä varmuutta, katso ”Osakeannin ehdot –Merkintöjen hyväksyminen ja Osakeannin tuloksen julkistaminen”.

Tätä taulukkoa tulee lukea yhdessä kohdan ”Eräitä taloudellisia tietoja” sekä Esitteeseen viittaamalla sisällytetyjen Yhtiön tilintarkastetun konsernitilinpäätöksen 31.12.2019 päättyneeltä tilikaudelta sekä tilintarkastamattoman konsernin osavuosikatsauksen 31.3.2020 päättyneeltä kolmen kuukauden jaksolta kanssa.

	31.3.2020 Toteutunut (tilintarkastamaton)	31.3.2020 Oikaistu (tilintarkastamaton)
Miljoonaa euroa		
Pääomarakenne		
Lyhytaikaiset velat		
Takaamattomat/Vakuudettomat	175,0 ⁴	175,0
Taatut/Vakuudelliset ¹	186,2	186,2
Lyhytaikaiset velat yhteensä	361,2	361,2
Pitkäaikaiset velat		
Takaamattomat/Vakuudettomat	199,7	199,7
Taatut/Vakuudelliset ¹	1 199,3	1 199,3
Pitkäaikaiset velat yhteensä	1 399,0	1 399,0
Velat yhteensä	1 760,2	1 760,2
Oma pääoma		
Osakepääoma	75,4	75,4
Muut sidotun oman pääoman rahastot	168,1	168,1
Käyvän arvon rahasto ja muut laajan tuloksen erät	-95,2	-95,2
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	256,5	759,5
Edellisten tilikausien voitto	132,6	132,6
Oman pääoman ehtoinen laina	198,2	198,2
Oma pääoma yhteensä	735,7	1 238,7⁵
Velat ja oma pääoma yhteensä	2 495,9	2 998,9
Nettovelkaantuneisuus		
Rahat ja pankkisaamiset	118,8	619,7
Muut rahoitusvarat	713,7	713,7
Likviditeetti (A)	832,5	1 333,4⁶
Vuokrasopimusvelat ²	141,6	141,6
Muut korolliset velat ²	219,6	219,6
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset ^{2, 3}	-4,7	-4,7
Lyhytaikaiset velat yhteensä (B)	356,5	356,5
Lyhytaikainen nettovelkaantuneisuus (C = B - A)	-476,0	-976,9
Vuokrasopimusvelat ²	925,1	925,1
Muut korolliset velat ²	473,9	473,9
Pitkäaikaiset velat yhteensä (D)	1 399,0	1 399,0
Nettovelkaantuneisuus (C + D)	923,0	422,1⁷

¹ Sisältää vuokrasopimusvelat.

² Yhtiö esittää tunnusluvun oikaistut korolliset velat osana taloudellista raportointiaan. Oikaistut korolliset velat koostuvat pitkä- ja lyhytaikaisista vuokrasopimusveloista, pitkä- ja lyhytaikaisista muista korollisista veloista ja valuutan- ja koronvaihtosopimuksista. Oikaistut korolliset velat olivat 1 755,5 miljoonaa euroa 31.3.2020.

³ Valuutan- ja koronvaihtosopimuksia käytetään korollisten lainojen valuutta- ja korkoriskin suojaamiseen, mutta suojauslaskentaa ei sovelleta. Käyvän nettoarvon muutokset vastaavat korollisten velkojen käyvän arvon muutoksia. Sen vuoksi valuutan- ja koronvaihtosopimusten käypää nettoarvoa, joka kirjataan johdannaissopimuksiin perustuviin saamisiin/velkoihin, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

⁴ Sisältää Finnairin valmiusluottolimiitin, josta Finnairin kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy on antanut omavelkaisen takauksen.

⁵ Annin bruttotuotot on laskettu kertomalla Merkintähinta Osakeannissa Tarjottavien Osakkeiden enimmäismäärällä. Tarjottavien Osakkeiden lopullinen määrä määräytyy Osakeannin ehtojen mukaisesti tehtyjen ja Yhtiön hallituksen hyväksymien merkintöjen perusteella.

⁵ Yllä olevassa taulukossa sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon on kirjattu 511,7 miljoonan euron bruttotuotot oikaistuna Osakeantiin liittyvillä arviolta 10,8 miljoonan euron transaktiokuluilla, joista on vähennetty verojen osuus 2,2 miljoonaa euroa. Tällöin Yhtiön oma pääoma kasvaisi Osakeannin arvioitujen nettotuottojen seurauksena 503,0 miljoonaa euroa, minkä johdosta omavaraisuusaste kasvaisi 19,6 prosentista 29,1 prosenttiin. Katso myös ”*Eräitä taloudellisia tietoja – Eräiden vaihtoehtojen tunnuslukujen laskentakaavat, keskeiset operatiiviset mittarit ja muut tunnusluvut*”. Annin bruttotuotot on laskettu kertomalla Merkintähinta Osakeannissa Tarjottavien Osakkeiden enimmäismäärällä. Tarjottavien Osakkeiden lopullinen määrä määräytyy Osakeannin ehtojen mukaisesti tehtyjen ja Yhtiön hallituksen hyväksymien merkintöjen perusteella.

⁶ Yllä olevassa taulukossa sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon on kirjattu 511,7 miljoonan euron bruttotuotot oikaistuna Osakeantiin liittyvillä arviolta 10,8 miljoonan euron transaktiokuluilla, joista on vähennetty verojen osuus 2,2 miljoonaa euroa. Laskennallisen verosaamisen oikaisu 2,2 miljoonaa euroa realisoituu rahoihin ja pankkisaamisiin myöhemmin, edellyttäen, että verotuksessa vahvistettu tappio voidaan vähentää verotettavasta tuloksesta. Yhtiön kassavarat kasvaisivat Osakeannin arvioitujen nettotuottojen seurauksena 500,9 miljoonaa euroa, minkä johdosta kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, % kasvaisi 27,8 prosentista 44,6 prosenttiin. Katso myös ”*Eräitä taloudellisia tietoja – Eräiden vaihtoehtojen tunnuslukujen laskentakaavat, keskeiset operatiiviset mittarit ja muut tunnusluvut*”.

⁷ Yllä olevassa taulukossa sijoitetun vapaan oman pääoman rahastoon on kirjattu 511,7 miljoonan euron bruttotuotot oikaistuna Osakeantiin liittyvillä arviolta 10,8 miljoonan euron transaktiokuluilla, joista on vähennetty verojen osuus 2,2 miljoonaa euroa. Laskennallisen verosaamisen oikaisu 2,2 miljoonaa euroa realisoituu rahoihin ja pankkisaamisiin myöhemmin, edellyttäen, että verotuksessa vahvistettu tappio voidaan vähentää verotettavasta tuloksesta. Yhtiön nettovelkaantuneisuus laskisi Osakeannin arvioitujen nettotuottojen seurauksena 500,9 miljoonaa euroa, minkä johdosta nettovelkaantumisaste laskisi 125,5 prosentista 34,1 prosenttiin. Katso myös ”*Eräitä taloudellisia tietoja – Eräiden vaihtoehtojen tunnuslukujen laskentakaavat, keskeiset operatiiviset mittarit ja muut tunnusluvut*”.

Lisätietoa Yhtiön vastuusitoumuksista on esitetty Yhtiön tilintarkastamattoman konsernin osavuositarkastuksen 31.3.2020 päättyneeltä kolmen kuukauden jaksolta liitetiedossa 16.

Yhtiö sopi 15.5.2020 tietyistä muutoksista valmiusluottolimiittia koskevaan sopimukseen, mukaan lukien oikaistun velkaantumisasteen kovenanttitasoon. Oikaistun velkaantumisasteen vuosineljänneksittäin tarkistettava kovenanttitaso on muutoksen jälkeen 225 prosenttia 30.6.2021 asti, 200 prosenttia 1.7.2021 alkaen 30.6.2022 asti, ja 30.6.2022 jälkeen 175 prosenttia. Seuraava muutettujen kovenanttitasojen mukainen tarkistus suoritetaan Osakeannin toteuttamisen jälkeen tai viimeistään 31.3.2021.

Finnair allekirjoitti 27.5.2020 lainasopimuksen Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen kanssa koskien 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainaa. Suomen valtio on taannut TyEL-takaisinlainan pääomasta 90 prosenttia ja valtioneuvosto hyväksyi takauksen 20.5.2020. Nordea Bank Oyj on taannut TyEL-takaisinlainan pääomasta 10 prosenttia. Tämän Esitteen päivämääränä Yhtiö on nostanut TyEL-takaisinlainasta 200 miljoonaa euroa.

Yhtiön pääomarakenteesta ja velkaantuneisuudesta ei ole tapahtunut muita olennaisia muutoksia 31.3.2020 jälkeen.

Käyttöpääomalausunto

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

OSINGOT JA OSINKOPOLITIikka

Finnairin osinkopolitiikan tavoitteena on maksaa suhdannesyklin aikana keskimäärin vähintään kolmasosa osakekohtaisesta tuloksesta osinkoina. Yhtiö pyrkii ottamaan huomioon osingonjaossa Yhtiön kulloisenkin tuloskehityksen ja näkymät sekä rahoitustilanteen ja pääomatarpeet. Ei ole takeita siitä, että osinkoa maksetaan tulevaisuudessa, eikä takeita ole myöskään minään tiettyä vuonna maksettavien osinkojen määrästä.

Yhtiökokouskutsussa 24.2.2020 hallitus ehdotti varsinaiselle yhtiökokoukselle, että 31.12.2019 päättyneen tilikauden vahvistetun taseen perusteella maksettaisiin osinkoa 0,20 euroa osakkeelta. Maaliskuussa 2020 Finnairin hallitus tarkasteli uudelleen osingonjakoehdotustaan vakavista ja maailmanlaajuisista COVID-19-pandemian vaikutuksista johtuen ja totesi, että Yhtiön tulee pidättäytyä osingonjaosta 31.12.2019 päättyneen tilikauden osalta. Yhtiön 29.5.2020 pidetty varsinainen yhtiökokous päätti, että 31.12.2019 päättyneen tilikauden taseen perusteella ei makseta osinkoa.

Osakeyhtiölain mukaan yhtiökokous päättää osinkojen jakamisesta Yhtiön hallituksen esityksen perusteella. Osinkoa jaetaan yleensä kerran tilikaudessa ja osinko voidaan maksaa vasta sen jälkeen, kun yhtiökokous on hyväksynyt Yhtiön tilinpäätöksen. Mikäli osinkoa jaetaan, kaikki Yhtiön Osakkeet oikeuttavat samaan osinkoon. Tietyltä vuodelta maksetut osingot eivät anna viitteitä osingonmaksusta seuraavina vuosina. Osingonjakoon liittyviä rajoituksia kuvataan kohdassa *”Osakkeet ja osakepääoma – Osakkeenomistajien oikeudet – Osingot ja muun vapaan pääoman jakaminen”*.

YHTIÖN LIIKETOIMINTA

Yleistä

Finnair on Suomen kansallinen ja Suomen suurin lentoyhtiö. Finnairin reittiverkosto yhdistää Euroopan, Aasian ja Pohjois-Amerikan sen liikenteen solmukohtana toimivan Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Finnair on erikoistunut Aasian ja Euroopan väliseen matkustaja- ja rahtiliikenteeseen, ja lisäksi se tarjoaa matkapalveluja Aurinkomatkat-Suntours ja Finnair Holidays -tuotemerkkien alla. Vuonna 2019 Finnairilla oli 21 kaukolentokohdetta Aasiassa, kahdeksan Pohjois-Amerikassa ja yli 100 kohdetta Euroopassa, eli yhteensä yli 20 000 kaupunkien välistä reittiä lähtö- ja kohdekentän perusteella laskettuna.

Tämän Esitteen päivämääränä COVID-19-pandemian johdosta lentoliikenteelle asetettujen rajoitusten seurauksena Finnair operoi minimiverkostoa, joka käsittää alle 5 prosenttia sen budjetoidusta kapasiteetista (tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna). Finnairin tarkoituksena on lisätä heinäkuusta 2020 alkaen asteittain lentoja siten, että heinäkuussa lennettäisiin noin 30 prosenttia budjetoidusta lentojen määrästä vastaten noin 20 prosenttia budjetoidusta kapasiteetista (tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna). Finnair kuitenkin päivittää liikenneohjelmaansa kuukausittain kysynnän kehityksen mukaisesti.

Finnairin missiona on mahdollistaa asiakkailleen sujuvat yhteydet ja matkustaminen maailmalle kestävämmällä tavalla. Yhtiön johdon arvion mukaan Helsingin maantieteellinen sijainti antaa Finnairille kilpailuedun, sillä lyhyin reitti isoympyrää pitkin useiden Euroopan kohteiden ja Aasian suurkaupunkien välillä kulkee Suomen yli.

Finnair kuuluu oneworld™-allianssiin ja tekee lisäksi tiivistä 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 yhteishankkeiden toiminta perustuu hinnoittelua ja kapasiteettia koskeviin sopimuksiin valituilla reiteillä. Jäsenyys oneworld™-allianssissa laajentaa Finnairin maailmanlaajuisen verkoston yli 1000 kohteeseen yli 160 maassa. Tiivis yhteistyö allianssikumppaneiden kanssa – erityisesti Pohjois-Amerikan ja Japanin liikenteessä – on ensisijaisen tärkeää Finnairille. Finnairin johdon mukaan jäsenyys oneworld™-allianssissa vahvistaa Finnairin markkina-asemaa ja vähentää kasvuun liittyviä riskejä. Allianssikumppanuudet ja yhteishankkeet tuottavat merkittävän osan Finnairin liikevaihdosta.

Finnairin liikevaihto oli 561,2 miljoonaa euroa 31.3.2020 päättyneellä kolmen kuukauden jaksolla ja 3 097,7 miljoonaa euroa 31.12.2019 päättyneellä tilikaudella. Finnairin vuoden 2020 ensimmäiseen neljännekseen vaikutti helmikuusta 2020 eteenpäin COVID-19-pandemia, joka johti matkustusrajoituksiin, heikentyneeseen kysyntään sekä reittien vähentämiseen ja lentojen harventamiseen monissa maissa eri puolilla maailmaa. Tämän seurauksena COVID-19-pandemialla oli negatiivinen vaikutus myös Finnairin liikennelukuihin Aasiassa helmikuusta alkaen ja merkittävä vaikutus maaliskuusta alkaen kaikilla liikennealueilla.

Keskeiset vahvuudet

Ainutlaatuisen maantieteellisen sijainnin hyödyntäminen

Helsingillä, joka on Finnairin liikenteen solmukohta, on ainutlaatuinen strateginen sijainti isoympyräreitillä monista Euroopan kaupungeista Kaakkois-Asiaan. Tämän ansiosta Finnair voi tarjota yhden välilaskun lentoja Euroopan useimmista kaupungeista lyhyemmällä lentoajalla kuin lentoyhtiöt, jotka lentävät yhdellä välilaskulla muista Euroopan solmukohdista. Yhtiö uskoo, että tämä on keskeinen kilpailuetu suhteessa muihin lentoyhtiöihin ja luo pohjan Finnairin vahvalle verkostolle, joka perustuu vaihtomatkestukseen perustuvaan malliin. Lisäksi kilpailevista liikenteen solmukohdista, kuten Lontoosta, Pariisista tai Frankfurtista poiketen Helsingin sijainti mahdollistaa edestakaisen lentämisen Yhtiön useimpiin pääkohteisiin Aasiassa yhdellä lentokoneella 24 tunnin aikavälin sisällä. Tämä kasvattaa Finnairin laajarunkolaivaston käyttöastetta ja mahdollistaa suuremman verkoston operoimisen kilpailijoita pienemmällä konemäärällä.

Vahva verkosto, joka yhdistää Aasian ja Tyynenmeren alueet Eurooppaan

Yhtiöllä on ollut vahva asema Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä, jonka arvioitiin, ennen COVID-19-pandemiaa, kasvavan keskimäärin 3,9 prosenttia vuotuisesti.⁶ Vuonna 2019 Aasian ja Tyynenmeren alue muodosti

⁶ Lähde: Boeing commercial market outlook 2019–2038.

noin 50 prosenttia Finnairin tarjotuista henkilökilometreistä (ASK) ja Finnairin markkinaosuus Euroopan ja Aasian välisissä lennoissa oli noin 6 prosenttia.⁷ Finnair uskoo, että sen vahva asema perustuu pääasiassa positiivisiin ominaisuuksiin, jotka erottavat Yhtiön kilpailijoistaan. Ensinnäkin se on toiminut jo pitkään Aasian suurissa kaupungeissa, kuten Bangkokissa (vuodesta 1976), Tokiossa (vuodesta 1983), Pekingissä (vuodesta 1988), Hongkongissa (vuodesta 2002) ja Shanghaissa (vuodesta 2003). Toiseksi Finnairin laaja verkosto Euroopassa mahdollistaa tehokkaan syöttö- ja reittiliikenteen Aasiasta yli 100 kohteeseen Euroopassa (vaihtolennoilla oli noin 60 prosentin osuus liikenteestä vuonna 2019). Kolmanneksi Finnairin kotikenttään Helsinki-Vantaan lentoasemaan on investoitu paljon ja se sopii erityisen hyvin vaihtoliikenteeseen strategisen sijaintinsa, kokonsa ja rakenteensa ansiosta.

Johtava asema kotikentällä Helsinki-Vantaalla

Yhtiö on Helsinki-Vantaan lentoaseman johtava lentoyhtiö 75 prosentin markkinaosuudellaan vuonna 2019 tarjottuina henkilökilometreinä (ASK) lasketun kapasiteetin mukaan.⁸ Tämä osoittaa, että Finnair on yksi Euroopan vahvimista verkostolentoyhtiöistä sen perusteella, mikä on kunkin yhtiön asema omalla kotikentällään. Esimerkiksi KLM:n markkinaosuus Amsterdamissa on 53 prosenttia, TAP:n 56 prosenttia Lissabonissa, Lufthansan 51 prosenttia Frankfurtissa ja 52 prosenttia Münchenissä, Swiss Airlinesin 49 prosenttia Zürichissä sekä SAS:n 34,5 prosenttia Kööpenhaminassa.⁹ Yhtiön asema Helsinki-Vantaan lentoasemalla ja kentän strateginen käyttö yhteyspisteenä parantaa Finnairin kilpailuasemaa, koska tämän ansiosta Finnair pystyy optimoimaan lentoyhteytensä ja lyhentämään matkustusaikoja. Yhtiöllä on myös kattava kotimainen verkosto, joka tarjoaa kriittiset yhteydet suomalaisista kaupungeista muualle maailmaan. Lisäksi Finnairin matkapalvelut (Aurinkomatkat-Suntours ja Finnair Holidays) ja muut kumppanit vahvistavat Yhtiön johtavaa asemaa paikallisilla markkinoilla ja lisäävät Finnairin brändin tunnettuutta saapuvan turistiliikenteen markkinoilla.

Maailmanlaajuiset strategiset kumppanuudet vahvan verkoston ja maantieteellisen aseman hyödyntämisessä

Finnair uskoo, että yksi sen keskeisistä vahvuuksista on sen jäsenyys oneworld™-allianssissa. Maailmanlaajuisen kumppanuusiensa ansiosta Finnair voi täydentää oman toimintansa laajuutta, parantaa kykyään myydä reittejä Suomen ulkopuolella olevilla markkinoilla ja luoda uutta kysyntää tarjoamalla lisää yhteyksiä asiakkailleen. Oneworld™-allianssin kautta Finnairin maailmanlaajuinen verkosto käsitti yli 1 000 kohdetta yli 160 maassa vuonna 2019. Olemassa oleviin yhteishankkeisiin ja kumppanuuksiin kuuluvat Siberian Joint Business -yhteishanke (23 prosentin markkinaosuus Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä¹⁰), Atlantic Joint Business -yhteishanke (26 prosentin markkinaosuus Euroopan ja Yhdysvaltojen välisessä liikenteessä¹¹) ja valituilla alueellisilla reiteillä ostoliikennepohjaisesti toimiva Nordic Regional Airlines, josta Finnair omistaa vähemmistöosuuden. Lisäksi Yhtiö pyrkii jatkuvasti muodostamaan ydinmarkkinoillaan uusia strategisia kumppanuuksia, kuten hiljattain julkistettu yhteishanke Juneyao Airin kanssa Helsinki–Shanghai-reitillä, johon liittyen allekirjoitettiin aiesopimus huhtikuussa 2020.

Tehokas operatiivinen suorituskyky

Finnair keskittyy jatkuvasti sopeuttamaan kustannusrakennettaan säilyttääkseen kilpailukykyä. Sen kustannusetu perustuu useisiin tekijöihin. Ensinnäkin Helsinki-Vantaan kotikentän ja Finnairin resurssien tehokkaan käytön ansiosta Finnair pystyy tarjoamaan asiakkailleen edullisempia hintoja ja lyhyempiä matkustusaikoja yhteyslennoilla. Tehokkuutta parantavat entisestään hiljattain käyttöön otetut yölähdöt valikoiduilla itään suuntautuvilla lennoilla. Toiseksi Finnair pyrkii operatiivisten kustannusten minimointiin täsmällisyyteen panostamalla. Kolmanneksi Finnair hyötyy modernista, polttoainetehokkaasta ja viimeisintä teknologiaa käyttävästä laajarunkolaivastosta, joka pienentää polttoaine- ja huoltokustannuksia. Finnairin oma huoltotoiminta on kilpailukykyinen, ja se on ulkoistanut huoltotehtäviä tehokkaasti ulkopuolisille palveluntarjoajille tarkkaan hallitulla hankintaprosessilla. Finnairin verkoston aikataulut noudattaa 24 tunnin kierto-ohjelmaa, joka varmistaa lentokoneiden ja miehistön optimaalisen käytön. Finnair käyttää myös rahtipalvelujaan laajarunkolaivastonsa kokonaistehokkuuden parantamiseen, ja Finnairin rahtilaivaston selkärangana toimiva Airbus A350 tarjoaa ylivertaisen toimintaprofiilin ja minimaaliset hyötykuorma- ja

⁷ Lähde: DDS:n (Kansainvälisen lentoliikenneliiton, IATA:n, yhteistyössä Airlines Reporting Corporationin (ARC) kanssa tuottama Direct Data Solutions Database) matkustajamääräarviot loka- ja marraskuulta 2019. Laskentapohjana ovat Finnairin ympärivuotiset kohdekaupungit.

⁸ Lähde: RDC Aviation.

⁹ Lähde: RDC Aviation.

¹⁰ Lähde: DDS:n matkustajamääräarviot maaliskuussa 2020 päättyneeltä 12 kuukauden jaksolta.

¹¹ Lähde: DDS:n matkustajamääräarviot maaliskuussa 2020 päättyneeltä 12 kuukauden jaksolta.

kantamarajoitukset Yhtiön verkostossa. Matkustajaliikenteen pääkohteet ovat myös rahtiliikenteen pääkohteita, mikä lisää lentokohtaista tuottoa. Lisäksi Finnairin rahtikuljetukset hyötyvät Finnairin omasta, yhdestä Euroopan nykyaikaisimmista, lentorahtiterminaalista, jossa pystytään käsittelemään lämpötilaherkkää ja arvokasta rahtia, kuten lääketuotteita ja eläviä kaloja ja äyriäisiä.

Moderni, polttoainetehokas laajarunkolaivasto

Finnairin laivasto muodostui 60 Airbus-lentokoneesta 31.3.2020. Yhden valmistajan laivasto tehostaa toimintaa ja samalla alentaa huolto- ja korjauskustannuksia varaosien yhtenäisyyden ansiosta. Finnairin nykyisessä laivastossa kapea- ja laajarunkoisten lentokoneiden välinen suhde on 2,8:1, mikä lisää tehokkuutta reittien suunnittelussa, koska laajarunkolaivaston korkeaa käyttöastetta tuetaan kapearunkokoneilla lennettävien paikallisten yhteyslentojen optimaalisella aikataulutuksella. Finnairin laajarunkolaivasto tukee myös Yhtiön vastuullisuusstrategiaa, ja tietyillä kaukolennoilla käytetään biopolttoaineita. Yhtiön johdon mukaan uudistettu laivasto tarjoaa modernilta laatulento-yhtiöltä odotettavan asiakaskokemuksen, pienentää Finnairin hiilijalanjälkeä, tuo kustannussäästöjä ja mahdollistaa Finnairin kasvun.

Vahvan taseaseaman painottaminen tarjoaa Finnairille hyvät edellytykset nousta vahvana COVID-19-pandemiasta

Finnair on historiallisesti pyrkinyt ylläpitämään vahvan maksuvalmiuden ja suhteellisen alhaisen velkaantuneisuuden. 31.12.2019, ennen COVID-19-pandemian aikaansaamaa olennaista shokkia, Finnairin nettovelkaantumisaste¹² oli 64,3 prosenttia. Pääomarakennepäätösten jälkeen Finnair pyrkii ylläpitämään konservatiivista pääomarakennetta ja vahvaa likviditeettiasemaa. Finnairin kiinnittämätön omaisuus pohja (42 lentokonetta 31.3.2020) tuo lisää joustavuutta mahdollisten likviditeettitarpeiden täyttämiseen. Suomen valtio on Yhtiön suurin osakkeenomistaja. Valtion omistajapolitiikkaa koskevassa valtioneuvoston periaatepäätöksessä Finnair katsotaan yhtiöksi, jossa Suomen valtiolla on strategisia intressejä. Suomen valtio on äskettäin tukenut Yhtiötä takaamalla Finnairin 600 miljoonan euron TyEL-takaisninlainan pääomasta 90 prosenttia ja valtioneuvosto hyväksyi takauksen 20.5.2020.

Ennakoiva lähestymistapa vastuullisuuteen

Finnairin tavoitteena on luoda kestävä ja kannattava liiketoimintamalli, joka on sopusoinnussa yhteiskunnan ja ympäristön tarpeiden kanssa. Vastuullisuustavoitteensa mukaisesti Finnair on kehittänyt yhden lentoliikennealan kunnianhimoisimmista vastuullisuussuunnitelmista, joka ylittää kansainvälisten valvontaelinten ja instituutioiden asettamat vähimmäisvaatimukset. Finnair tarjoaa asiakkailleen ympäristöystävällisemmän ratkaisun lentomatkustamiseen, joka perustuu polttoainetehokkaaseen laajarunkolaivastoon, biopolttoainehjelmiin ja ainutlaatuihin maantieteelliseen sijaintiin, jonka ansiosta Finnair pystyy tarjoamaan lyhyemmät lentoajat tärkeimpiin kohteisiinsa. Osoituksena näistä ponnisteluista Finnairilla on tällä hetkellä C+ ESG-luokitus, se sijoittuu kuljetus- ja logistiikkatoimialan arvioitujen yhtiöiden joukossa korkeimpaan kymmenykseen ja kuuluu Prime-luokkaan.¹³ Finnair on sitoutunut pitkän aikavälin tavoitteeseensa saavuttaa hiilidioksidineutraalius vuoden 2045 loppuun mennessä (ja pienentää hiilidioksidinettopäästöjään 50 prosenttia vuoden 2025 loppuun mennessä vuoden 2019 tasosta) laatimalla pitkän aikavälin suunnitelman hiilidioksidipäästöjen pienentämiseksi. Finnairin vastuullisuusstrategia sisältää myös kertakäyttömuovin ja biojätteen määrän vähentämisen lennoilla 50 prosentilla vuoden 2022 loppuun mennessä. Vuoden 2019 lopussa Finnairin saavutuksiin kuuluivat hiilidioksidipäästöjen vähentäminen suhteessa hyötykuormaan 27 prosentilla vuodesta 2005, biopolttoaineen käyttö valikoiduilla lennoilla vuodesta 2011 ja kaatopaikkajätteen määrän pudottaminen nolnaan Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Edellä mainittu pitkän aikavälin suunnitelma hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi sisältää päästöjen vapaaehtoisen ja pakollisen kompensoinnin (mukaan lukien CORSIA), eri liikennemuotojen hyödyntämisen saumattoman liikennekokemuksen tarjoamiseksi, päästökaupan, operatiiviset parannukset sekä kestävät lentopolttoaineet (sekä bio- että synteettiset polttoaineet).

Tunnettu brändi ja erinomainen asiakaspalvelu

Finnairin brändi on hyvin arvostettu Pohjoismaissa, mikä tukee lentoyhtiön kattavan verkoston käyttöä ja liikennemääriä suhteessa Suomen kokoon. Tämän osoittaa Finnairin nettosuositusindeksi (NPS), joka on noussut

¹² Nettovelkaantumisaste lasketaan seuraavasti: Korollinen nettovelka / Oma pääoma x 100. Katso myös ”Eräitä taloudellisia tietoja – Eräiden vaihtoehtojen tunnuslukujen laskentakaavat, keskeiset operatiiviset mittarit ja muut tunnusluvut - Nettovelkaantuneisuus”.

¹³ Ympäristöön liittyvän, sosiaalisen ja hallintotavan vastuullisuuden on pisteyttänyt ISS-ESG.

37:stä 43:en 31.3.2020 edeltävällä 12 kuukauden jaksolla. Finnairilla on myös neljän tähden APEX-luokitus. Lisäksi Skytrax on valinnut sen Pohjois-Euroopan parhaaksi lentoyhtiöksi jo 10 peräkkäisenä vuotena. Lisäksi Universum on arvioinut Finnairin houkuttelevimmaksi työnantajaksi kaupallisen alan opiskelijoiden keskuudessa Suomessa vuosina 2017–2020. Finnair on investoinut äskettäin suorajakeluvaihtomaksuunsa kehittämiseen, joiden avulla pyritään pienentämään myyntikustannuksia, sekä vähittäismyyntitarjontansa laajentamiseen asiakaspalvelun parantamiseksi, mukaan lukien matkustuskokemuksen personointi lisäpalveluilla.

Vahva ja kokenut johtoryhmä

Finnairilla on vahva ja kokenut johtoryhmä, ja sen tuloshakuisten johtajien monipuoliset taustat sekä lentoliikennealalla että sen ulkopuolella tukevat parhaiden käytäntöjen hyödyntämistä koko organisaatiossa. Johtoryhmän jäsenten erilaiset taustat ja kokemus auttavat tuomaan tasapainoisen yhdistelmän erilaisia näkökulmia meneillään olevan koronavirustilanteen käsittelyyn, kriisiä seuraavaan ympäristöön sopeutumiseen sekä integroimalla Finnairin strategiaan lentoliikennealan ulkopuolisia parhaita käytäntöjä esimerkiksi teknologian ja digitaalisten liiketoimintamallien saralla. Johtoryhmän vahvuuden ansiosta Finnair pystyy vastaamaan ketterästi äkillisiin muutoksiin matkustajakysynnässä ja asenteissa, kuten COVID-19-pandemian vaikutuksiin.

Strategia

Finnairilla on selkeä strategia kestävä ja kannattava kasvua koskevien tavoitteidensa saavuttamiseen. Perustan strategian toteuttamiselle muodostavat operatiivisen toiminnan korkea laatu ja turvallisuus, Helsingin suotuista maantieteellinen sijainti, kasvavat kohdemarkkinat, selkeät tavoitteet liikevaihdon kasvattamiseksi, moderni ja polttoainetehokas laivasto sekä vahvan taseaseman säilyttäminen.

Finnair on yhä sitoutunut pitkän aikavälin strategiaansa COVID-19-pandemiaan liittyvistä väliaikaisista sopeutustoimista huolimatta. Vaikka Finnair on sitoutunut Aasian suurkaupunkeihin sekä Aasian ja Euroopan väliseen vaihtomatkustukseen, Finnair arvioi uudelleen kasvuun, verkostoon ja laivastoinvestointeihin liittyviä painopistealueita ja niiden aikatauluja kapasiteetin sopeuttamiseksi olemassa olevaan kysyntään. Finnairilla on viisi strategista painopistealuetta, jotka ovat reittiverkosto ja laivasto, operatiivinen laadukkuus, moderni laatulento-yhtiö, vastuullisuus sekä yhteinen kulttuuri ja toimintatavat.

Reittiverkosto ja laivasto

Lukuun ottamatta COVID-19-pandemian vaikutusta, Finnair tavoittelee kasvua, joka vastaa Finnairin Aasian kohdemarkkinoiden mukaista kasvua, keskittyen pääasiassa vaihtomatkustukseen Euroopan ja Aasian välillä. Finnair keskittyy palvelemaan Aasian suurkaupunkeja (kuten Shanghai, Tokio, Hongkong ja Peking), joissa lentokenttäkapasiteetti on rajallinen, ja hyödyntämään edelleen Finnairin pitkäaikaista läsnäoloa näissä kohteissa, joissa on vahva ostovoima ja suuri määrä liikematkustusta. Aikaisemmin odotettu kapasiteetin 3–5 prosentin vuotuinen kasvu vastasi Finnairin arvion mukaan Aasian markkinoiden oletettua kasvua.

Vaihtomatkustus toi vuonna 2019 Finnairin liikevaihdosta puolet ja lippumyynnistä kaksi kolmasosaa. Samalla jaksolla vaihtomatkustuksesta kolme neljäsosaa tuli Aasian ja Euroopan välisestä liikenteestä. Finnair hyödyntää jatkossakin kotikenttäänsä ainutlaatuisista maantieteellistä sijaintia ja pyrkii käyttämään sitä mahdollisimman tehokkaasti. Pitkällä aikavälillä Finnairin strategiaan kuuluu neljännen aallon rakentaminen lähteville ja saapuville lennoille Helsinki-Vantaalla, mikä mahdollistaisi sekä lentokoneiden että lentokenttäkapasiteetin paremman hyödyntämisen, ja siten liikenteen kasvun odotetaan sijoittuvan lähinnä iltapäivän pääaallon ulkopuolelle. Finnair panostaa kapearunkolaivastonsa uudistamiseen. Nykyisistä markkinaolosuhteista johtuen kapearunkolaivaston investointien ajoitus ja laajuus ovat tarkastelussa, mutta niiden oletetaan kuuluvan jatkossakin olennaisesti Finnairin strategiaan. Tämä tarjoaa hyvän mahdollisuuden hyödyntää Finnairin liiketoiminnan ja taloudellisen suorituskyvyn kasvupotentiaalia lisäämällä toimitusten luotettavuutta ja polttoainetehokkuutta. Osana laivastoinvestointeja Finnair saattaa myös hyödyntää mahdollisuuksia myydä tiettyjä lentokoneita, mikäli myynti voi tapahtua Yhtiön kannalta houkuttelevin ehdoin.

Operatiivinen laadukkuus

Turvallisuuskulttuuri sekä operatiivisen toiminnan tehokkuus, luotettavuus ja tuottavuus ovat jatkossakin Yhtiön strategian ytimessä. Tämän seurauksena jatkossa korostuvat yhä voimakkaammin niin teknologian, automaation kuin datankin hyödyntäminen sekä yhdessä tekeminen yli organisaatiorajojen. Finnair on saavuttanut aiemmat kasvutavoitteensa vuoden 2019 loppuun mennessä, mutta sen on edelleen mahdollista parantaa tuottavuuttaan ja

alentaa kustannuksiaan. Erityistä huomiota kiinnitetään polttoainetehokkuuteen sekä täsmälliseen operointiin, joilla on suuri vaikutus niin toimintakustannuksiin, tuottavuuteen päästöihin kuin asiakaskokemukseenkin. Täsmällisyydessä ja polttoainetehokkuudessa Finnairin tavoitteena on kehittyä yhdeksi johtavista lentoyhtiöistä sen sijaan, että Finnair pysyisi kilpailijoidensa kanssa samalla tasolla.

Moderni laatulentoyhtiö

Finnairin tavoitteena on olla moderni laatulentoyhtiö tarjoamalla asiakkailleen entistä kattavamman kohde- ja tuotevalikoiman, lisäämällä vuoroja sekä mahdollistamalla sujuvan matkustamisen siten, että asiakkaat voivat räätälöidä matkan henkilökohtaisten tarpeidensa mukaisesti. Kasvaakseen ja voittaakseen kilpailluilla lentoliikennemarkkinoilla Finnair pyrkii hyvän asiakaskokemuksen luomiseen joka päivä. Finnairin tavoitteena on myös jatkossa panostaa jakelukanaviensa – niin Finnair.comin kuin matkatoimistojen käytössä olevan kanavan – kehittämiseen sekä asiakkaidensa yksilöllisten tarpeiden ymmärtämiseen.

Vastuullisuus

Vastuullisuus on olennainen osa Finnairia, ja tämä painopistealue pysyy ennallaan COVID-19-pandemian vaikutuksesta huolimatta. Finnair julkaisi maaliskuussa 2020 vastuullisuussuunnitelmansa, jonka perusteella Finnairin pitkän aikavälin tavoitteena on saavuttaa hiilineutraalius vuoden 2045 loppuun mennessä ja puolittaa hiilidioksidinettopäästöt vuoden 2025 loppuun mennessä vuoden 2019 tasosta. Tavoitteen saavuttamiseksi Finnair jatkaa muun muassa vuonna 2011 aloitettua biopolttoaineiden käyttämistä valikoiduilla lennoillaan, tutkii kestävien polttoaineiden hyödyntämistä, hyödyntää kierrätystä ja vähentää kertakäyttömuovijätettä, osallistuu vapaaehtoiisiin ja pakollisiin päästöhyvitysjärjestelmiin sekä tavoittelee merkittäviä operatiivisia parannuksia, jotka johtavat polttoainetehokkaampaan lentämiseen. Laivastoinvestointi ei vaikuta pelkästään asiakastytyytyvyyteen vaan on merkittävä panostus vastuullisempaan lentämiseen.

Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat

Strategian toteuttamiseen osallistetaan koko Finnairin henkilöstö, ja strategia onkin kiinteä osa työntekijöiden päivittäisiä työtehtäviä ja tavoitteita. Strategiassa painotetaan aitoa yhdessä tekemistä, tavoitteellista johtamista sekä uusien, tehokkaiden toimintatapojen, kuten agile ja lean, hyödyntämistä. Asiakkaat arvostavat Finnairin palvelukulttuuria, mikä näkyy nettosuositellutuloksessa (Net Promoter Score, NPS), ja tätä Finnair haluaa parantaa edelleen.

Pitkän aikavälin tavoitteet

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

Finnair on asettanut seuraavat pitkän aikavälin tavoitteet:

- yli 7,5 prosentin vertailukelpoinen EBIT yli syklin (kiintein valuuttakurssein ja polttoaineen hinnoin)
- yli 10 prosentin sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) yli syklin (kiintein valuuttakurssein ja polttoaineen hinnoin)
- yli 85 prosentin täsmällisyys
- parantunut asiakkaiden nettosuositelluindeksi (NPS) ja henkilöstön nettosuositelluindeksi
- hiilineutraalius vuoden 2045 loppuun mennessä ja hiilidioksidinettopäästöjen puolittaminen vuoden 2019 tasosta vuoden 2025 loppuun mennessä

COVID-19-pandemian vuoksi Finnair kuitenkin arvioi taloudellisia tavoitteitaan ja aikataulua niiden saavuttamiseksi huomioiden Yhtiön johdon arvion, jonka mukaan lentoliikenteen odotetaan toipuvan vuoden 2019

tasolle 2–3 vuodessa. Taloudellisia tavoitteita tai niiden toimeenpanon aikataulua, taikka molempia, saatetaan muuttaa riippuen COVID-19-pandemian kestosta ja vaikutuksista.

Historia ja kehitys

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

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

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

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

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

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

Vuonna 2012 Finnair oli ensimmäinen lentoyhtiö, joka avasi suoran reitin Euroopan ja Kiinan Chongqingin välille. Vuonna 2013 Finnair aloitti suorat lennot Hanoiin Vietnamin ja Xi'aniin Kiinassa, ja Finnair oli tuohon aikaan ainoa eurooppalainen lentoyhtiö, joka tarjosi suoria yhteyksiä Euroopan ja näiden kohteiden välillä.

Vuonna 2015 Finnair juhli ensimmäisen A350 XWB -koneensa saapumista. Finnair oli ensimmäinen eurooppalainen lentoyhtiö, joka otti tämän uuden lentokoneen kaupalliseen liikenteeseen (konemallin nimeksi vaihdettiin myöhemmin A350-900). 31.3.2020 Finnairilla oli A350-900-laivastossa yhteensä 15 lentokonetta.

Viime vuosina Finnairin reittiverkosto on laajentunut useisiin uusiin kohteisiin. Vuonna 2016 Finnair aloitti suorat lennot Guangzhouhun ja Fukuokaan. Vuonna 2017 Finnair avasi uudet sesonkiluonteiset reitit Puerto Vallartaan Meksikossa, Havannaan Kuubassa, Goaan Intiassa, Puerto Plataan Dominikaanisessa tasavallassa, San Franciscoon Yhdysvalloissa ja Reykjavikiin Islannissa. Samana vuonna Finnairin matkustajamäärä kasvoi yli miljoonalla yhteensä lähes 12 miljoonaan matkustajaan. Vuonna 2018 Finnair aloitti lennot Nanjingiin Kiinassa, Stuttgartiin Saksassa, Lissaboniin Portugalissa, Lyoniin Ranskassa ja Minskiin Valko-Venäjällä. Vuonna 2019 Finnair avasi useita uusia reittejä eri kohteisiin, kuten uusi talvireitti 2019/2020 Sapporoon Japanissa, uusi viikoittainen lento Punta Canaan Dominikaanisessa tasavallassa ja kolme viikoittaista lentoa Pekingin uudelle kansainväliselle Daxing-lentoasemalle. Finnair avasi uusia reittejä myös Euroopassa, kuten esimerkiksi Bordeaux Ranskassa, Bologna Italiassa ja Trondheim Norjassa. Lisäksi Finnair avasi uuden reitin Los Angelesiin ja lisäsi vuoroja San Franciscoon ja Chicagoon, mikä kasvatti Finnairin kapasiteettia Pohjois-Amerikan verkostossa.

Viimeaikaiset tapahtumat

Alla kuvatus lisäksi Finnairin taloudellisessa asemassa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia 31.3.2020 jälkeen. Lisäksi alla kuvatus lisäksi Finnairin taloudellisessa tuloksessa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia 31.12.2019 jälkeen.

COVID-19-pandemiasta johtuvat toimenpiteet

COVID-19-pandemialla on ollut vakava vaikutus lentomatkustuksen kysyntään, ja monet maat ovat asettaneet matkustusrajoituksia, mukaan lukien rajoituksia lentoliikenteelle. Tämän Esitteen päivämääränä COVID-19-pandemian negatiivinen vaikutus Finnairin taloudelliseen asemaan on vaatinut Finnairia sopeuttamaan liikenneohjelmaansa ja resursointiaan kysynnän pienentymiseen (katso ”Tiivistelmä viimeaikaisista tiedotteista – COVID-19-pandemian vaikutukset lentomatkustamiseen ja Finnairin taloudelliseen asemaan”).

Tammikuun 2020 lopussa Finnair alkoi sopeuttaa liikenneohjelmaansa vastauksena koronavirukseen ja perui kaikki lentonsa manner-Kiinaan. Maaliskuussa Finnair perui kaikki päivittäiset lentonsa Souliin Etelä-Koreassa ja osan lennoistaan Osakaan Japanissa sekä lykkäsi uuden reittinsä avaamista Busaniin Etelä-Koreassa. Lisäksi Finnair perui kaikki lentonsa Yhdysvaltoihin maan viranomaisten asettamien lentorajoitusten vuoksi ja lennot Delhiin Intian hallituksen asettamien viisumirajoitusten vuoksi. Suomen ulkoministeriön päivitettyä matkustusohjeensa Finnair perui kaikki lentonsa Helsingin ja Italian Milanon välillä. Peruutusten vuoksi asiakkaat voivat hakea lipun hinnan takaisinmaksua, saada matkalahjakortin tai siirtää matkapäiväänsä ottamalla yhteyttä Finnairin asiakaspalveluun. COVID-19-pandemian johdosta Finnair on tukenut asiakkaitaan myös pidentämällä Finnair Plus -pisteiden vanhentumista vuoden 2020 loppuun sekä jäsentason saavuttamiseen ja ylläpitämiseen vaadittavaa aikaa kuudella kuukaudella. Näiden toimenpiteiden taloudellinen vaikutus saattaa realisoitua vasta, kun matkustuksen kysynnän elpyminen ja nopeus on tiedossa.

Tämän Esitteen päivämääränä Finnair on sopeuttanut liikennettään merkittävästi ja vähentänyt huhtikuun 2020 alussa yli 95 prosenttia budjetoidusta kapasiteetistaan verrattuna lentojen alkuperäiseen aikatauluun. Finnair operoi 1.4.2020 alkaen noin 20:tä reittiä, joilla varmistetaan tietyt kriittiset lentoliikenne- ja rahtiyhteydet Suomeen tässä poikkeuksellisessa tilanteessa. Heinäkuusta 2020 alkaen Finnair aikoo lisätä asteittain lentoja ja päivittää liikenneohjelmaansa kuukausittain kysynnän kehityksen mukaisesti. Finnairin tarkoituksena on lentää heinäkuussa noin 30 prosenttia budjetoidusta lentojen määrästä, mutta lentojen määrä riippuu viranomaisten asettamien matkustusrajoitusten purkamisesta ja yleisestä kysynnästä.

Lentojen perumisen lisäksi Finnair on sopeuttanut resursointiaan ja muita kustannuksiaan COVID-19-pandemian vaikutusten lieventämiseksi. Finnair on neuvotellut enintään 90 päivän lomautuksista, jotka vaikuttavat Suomessa työskentelevään koko henkilöstöön. Näiden lisäksi Finnair on neuvotellut henkilöstönsä kanssa mahdollisista lisälomautuksista. Tarpeen henkilöstöresurssien sopeuttamiselle arvioidaan jatkuvan vuoden 2021 maaliskuun loppuun. Vastaavia henkilöstön sopeuttamistoimia tehdään odotettavasti myös muissa maissa, ja Finnair sopeuttaa globaalisti myös muita kustannuksiaan, kuten myynti- ja markkinointikustannuksia.

Lisäksi Yhtiö on toteuttanut toimenpiteitä verkostonsa ja kapasiteettinsa sopeuttamiseksi siten, että se voi pienentää lentotoimintaan liittyviä kustannuksia, kuten lentopetroli-, lentoasema- ja muita kustannuksia, kapasiteetin kehityksen mukaisesti. Finnair pyrkii myös sopeuttamaan muita kustannuksiaan toimenpiteillä, jotka liittyvät henkilöstöön, myyntiin ja markkinointiin, kehitysohjelmiin ja muihin projekteihin, sekä Yhtiön koko henkilöstöön vaikuttavilla määräaikaisilla lomautuksilla.

Finnair aikoo sopeuttaa volyyymisidonnaisia kulujaan COVID-19-pandemian vuoksi merkittävästi laskeneen kysynnän mukaisesti. Volyymisidonnaisten kulujen osuus vuonna 2019 Finnairin koko kustannuskannasta oli noin 60 prosenttia. Lisäksi Finnair tavoittelee lähes 80 miljoonan euron vuositason pysyviä kustannussäästöjä vuoden 2022 alusta verrattuna vuoteen 2019. Säästöjä haetaan muun muassa kiinteistökuluista, koneiden vuokrauskuluista, palkitsemisrakenteista, myynti- ja jakelukuluista, IT-kustannuksista sekä hallintokuluista. Lisäksi Yhtiö jatkaa toimintojen tehostamista, eri asiakasprosessien digitalisointia ja automatisointia sekä neuvottelee uudelleen tiettyjä sopimuksia toimittajiensa ja kumppaniensa kanssa.

Finnairin suunnitelma perustuu arvioon, jonka mukaan lentoliikenne toipuu vuoden 2019 tasolle 2–3 vuodessa. Mikäli kilpailutilanne tai kysyntä osoittautuisi nykyistä oletusta huonommaksi, Finnair voi ryhtyä tarvittaessa lisätoimiin.

Rahoitussuunnitelmaan sisältyvät saatavilla olevat luottolimiitit muodostuvat 175 miljoonan euron valmiusluottolimiitistä, joka on tämän Esitteen päivämääränä nostettu kokonaan. Finnair allekirjoitti 27.5.2020 lainasopimuksen Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen kanssa koskien 600 miljoonan euron TyEL-takaisineläinlainaa. Suomen valtio on taannut TyEL-takaisineläinlainan pääomasta 90 prosenttia ja valtioneuvosto hyväksyi takauksen 20.5.2020. Nordea Bank Oyj on taannut TyEL-takaisineläinlainan pääomasta 10 prosenttia. TyEL-takaisineläinlainaa voidaan nostaa tarpeen vaatiessa kolmessa erässä vuoden 2020 loppuun mennessä ja 200 miljoonaa

euroa on nostettu kesäkuussa. Lainan valtiontakauksen ansiosta Finnair pyrkii vahvistamaan rahoitusasemaansa ja liiketoimintansa jatkuvuutta, vaikka COVID-19-pandemia jatkuisi tällä hetkellä odotettua pidempään. Suunnitelma sisältää myös kiinnittämättömien lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyjä.

Kysynnän merkittävän pientymisen johdosta Finnair on ilmoittanut, että sen liikevaihto tulee vuonna 2020 laskemaan olennaisesti vuoteen 2019 verrattuna ja vertailukelpoinen liiketappio tulee olemaan huomattava vuonna 2020 (katso ”Yhteenveto viimeaikaisista tiedotteista –COVID-19-pandemian vaikutukset lentomatkustamiseen ja Finnairin taloudelliseen asemaan” ja alla kohdat ”– Tulevaisuudennäkymät” ja ”COVID-19-pandemian vaikutukset ja arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta”). Finnair on 18.5.2020 ilmoittanut jatkavansa tiettyä liikennöintiä heinäkuusta 2020 alkaen. Näin ollen Yhtiö odottaa edellä mainittujen tekijöiden suurimpien yhteenlaskettujen vaikutusten heijastuvan vuoden 2020 puolivuositarkastukseen.

Muita tapahtumia

Huhtikuussa 2020 Finnair ja Shanghaissa toimiva Juneyao Air allekirjoittivat aiesopimuksen syventääkseen yhteistyötään Kiinan ja Euroopan välisillä lentoreiteillään. Yhteistyön aloittaminen edellyttää vielä sitovien yhteisyrityssopimusten solmimista ja asianmukaisia viranomaishyväksyntöjä. Tavoitteena on perustaa Helsinki–Shanghai-reitille yhteishanke, jonka avulla Finnair ja Juneyao Air voivat tarjota liikematk- ja vapaa-ajan asiakkailleen laajempia kohde-, aikataulu- ja hinnoitteluvaihtoehtoja sekä saumattoman matkustuskokemuksen molempien lentoyhtiöiden pääkenttien kautta Helsinki-Vantaan lentoasemalla (HEL) ja Pudongin kansainvälisellä lentoasemalla (PVG).

Tulevaisuudennäkymät

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

Vallitsevan tilanteen vuoksi Finnairin liikevaihto tulee laskemaan vuonna 2020 olennaisesti vuoteen 2019 verrattuna. Vertailukelpoinen liiketappio tulee olemaan huomattava tilikaudella 2020. Lisäksi Finnairin kapasiteetti laskee kuluvana vuonna olennaisesti vuodesta 2019.

Finnair arvioi, että nykyisellä minimiverkostolla sen vertailukelpoinen liiketulos on ilmoitetuista kustannussopeutuksista huolimatta päivätasolla noin 2 miljoonaa euroa tappiollinen koko toisen vuosineljänneksen ajan.

Finnairin tämänhetkinen oletus on, että se operoi COVID-19-pandemian vuoksi nykyistä minimiverkostoaan vuoden 2020 koko toisen vuosineljänneksen ajan. Samalla Yhtiö arvioi, että lentoliikenteen elpyminen alkaa vaiheittain heinäkuun 2020 alusta. Elpymisen nopeutta ei kuitenkaan tässä vaiheessa voi arvioida, minkä vuoksi vuoden 2020 toisen puoliskon näkyvyys on edelleen heikko. Finnair varautuuakin erilaisiin skenaarioin siihen, että sillä olisi kyky nopeasti sopeuttaa kapasiteettiaan muuttuvan kysynnän mukaiseksi. Finnair päivittää tulevaisuudennäkymiään ja ohjeistustaan vuoden 2020 toiselle puoliskolle toisen neljänneksen osavuositarkastuksen yhteydessä.

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

Velat ja pääomalähteet

Finnairin kassavarat 31.3.2020 olivat 832,5 miljoonaa euroa, ja ne koostuivat rahoista ja pankkisaamisista (118,8 miljoonaa euroa) ja muista rahoitusvaroista (713,7 miljoonaa euroa). Osakeanti toteutetaan osana Finnairin uudelleenrahoitus suunnitelmaa, jota toteutetaan vuoden 2020 aikana, ja joka koostuu Osakeannin lisäksi (i) sovituista muutoksista Yhtiön valmiusluottolimiittiin, muun muassa velkaantumisasetta koskevan kovenantin lieventämiseksi, (ii) uuden 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainasopimuksen solmimisesta Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen kanssa, (iii) mahdollisesta Yhtiön ulkona olevien hybridijoukkovelkakirjojen uudelleenrahoituksesta tai muutosten hakemisesta hybridijoukkovelkakirjojen ehtoihin ja (iv) mahdollisista kiinnittämättömien lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyistä. Suomen valtio on taannut TyEL-takaisinlainan pääomasta 90 prosenttia ja valtioneuvosto hyväksyi takauksen 20.5.2020. Nordea Bank Oyj on taannut TyEL-takaisinlainan pääomasta 10 prosenttia.

Vakuudeton syndikoitu 175 miljoonan euron valmiusluottolimiitti nostettiin vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä. TyEL-takaisinlaina voidaan nostaa tarpeen vaatiessa kolmessa erässä vuoden 2020 loppuun mennessä ja 200 miljoonaa euroa on nostettu kesäkuussa. Lisäksi Finnairilla on 200 miljoonan euron lyhytaikainen vakuudeton yritystodistusohjelma, joka oli käyttämätön 31.3.2020.

Yhtiö on 13.10.2015 laskenut liikkeelle nimellisarvoltaan yhteensä 200 miljoonan euron suuruisen hybridilainan ("Hybridilaina"). Hybridilainan kuponkikorko on kiinteä 7,875 prosenttia vuodessa ensimmäiseen koronmääräytymispäivään 13.10.2020 asti ja sen jälkeen vaihtuva, vähintään 12,875 prosenttia vuodessa. Finnairilla on oikeus lykätä Hybridilainan koronmaksua, mikäli se ei maksa osinkoa tai muuta pääomanpalautusta. Hybridilainalla ei ole eräpäivää, mutta Yhtiöllä on oikeus lunastaa se viiden vuoden kuluttua Hybridilainan liikkeellelaskupäivästä, ja sen jälkeen jokaisena vuosittaisena koronmaksupäivänä. Hybridilaina ei anna haltijalleen äänioikeutta yhtiökokouksessa eikä laimenna nykyisten osakkeenomistajien omistuksia. Hybridilaina on listattu Helsingin Pörssin pörssilistalla. 31.3.2020 Hybridilainan ulkona oleva pääoma oli 200 miljoonaa euroa. Hybridilaina on kirjattu Yhtiön omaan pääomaan.

Yhtiö on 22.3.2017 laskenut liikkeelle nimellisarvoltaan yhteensä 200 miljoonan euron suuruisen kiinteäkorkoisen vakuudettoman joukkovelkakirjalainan ("Joukkovelkakirjalaina"). Joukkovelkakirjalaina erääntyy 29.3.2022 ja sillä on 2,250 prosentin vuotuinen kiinteä korko. Joukkovelkakirjalaina on lunastettavissa takaisin ennen sen eräpäivää. Joukkovelkakirjalaina on listattu Helsingin Pörssin pörssilistalla. 31.3.2020 Joukkovelkakirjalainan ulkona oleva pääoma oli 200 miljoonaa euroa.

Vuokrasopimusvelat koostuvat vuokratuista lentokoneista ja niiden varamoottoreista, kiinteistöistä, autoista ja maakalustosta. Lentokoneet muodostavat valtaosan (noin 80 prosenttia) taseen käyttöoikeusomaisuuserästä ja vuokrasopimusvelasta. Valtaosa muusta vuokrasopimusvelasta on kiinteistösopimuksia. Valtaosa Finnairin lentokoneita koskevista vuokrasopimuksista ja -maksuista on Yhdysvaltain dollarimääräisiä. 31.3.2020 Finnairilla oli 36 vuokrattua lentokonetta, joista 9 oli vuokrattu edelleen Nordic Regional Airlines Oy:lle ("Norra").

Seuraavassa taulukossa esitetään Finnairin korolliset velat ilmoitettuina ajankohtina:

Korolliset velat (miljoonaa euroa)	31.3.		31.12.	
	2020 (tilintarkastamaton)	2019	2019 (tilintarkastettu)	2018 (tilintarkastamaton) (oikaistu)
Pitkäaikaiset korolliset velat				
Vuokrasopimusvelat	925,1	1 003,1	913,6	1 034,3
JOLCO-lainat ¹ ja muut	274,3	309,2	277,6	314,7
Joukkovelkakirjalainat	199,7	199,5	199,6	199,5
Yhteensä	1 399,0	1 511,8	1 390,8	1 548,4
Lyhytaikaiset korolliset velat				
Vuokrasopimusvelat	141,6	131,3	140,4	125,1
JOLCO-lainat ¹ ja muut	44,7	102,8	43,6	100,8
Lainat rahoituslaitoksilta	175,0	-	-	-
Muut lainat	-0,1	-0,3	-0,1	-0,3
Yhteensä	361,2	233,9	183,9	225,6

¹ JOLCO-lainat sisältävät kolmen A350-lentokoneen hankintaa varten nostetut JOLCO-lainat (Japanese Operating Lease with Call Option). Finnairin kirjanpidossa JOLCO-rahoitus käsitellään lainana ja lentokoneet omistettuina.

Seuraavassa taulukossa esitetään rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.3.2020:

Rahoitusvelkojen erääntymisajat 31.3.2020							
(miljoonaa euroa)	1-12 kk	13-24 kk	25-36 kk	37-48 kk	49-60 kk	Myöhemmin	Yhteensä
JOLCO-lainat ja muut, kiinteäkorkoiset	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	46,2	46,2
JOLCO-lainat ja muut, vaihtuvakorkoiset	44,7	46,4	32,5	30,2	60,4	62,1	276,2
Joukkovelkakirjalainat, kiinteäkorkoiset	0,0	0,0	200,0	0,0	0,0	0,0	200,0
Vuokrasopimusvelat, kiinteäkorkoiset	97,7	99,1	102,6	91,6	91,8	164,0	646,7
Vuokrasopimusvelat, vaihtuvakorkoiset	43,9	45,6	48,5	51,3	54,5	176,1	419,9
Lainat rahoituslaitoksilta, vaihtuvakorkoiset	175,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	175,0
Muut lainat	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1
Korolliset rahoitusvelat yhteensä¹	361,2	191,0	383,5	173,2	206,7	448,3	1 764,0
Maksut							
valuuttajohdannaisista	1 773,1	333,7	0,0	0,0	0,0	0,0	2 106,8
Saamiset							
valuuttajohdannaisista	-1 822,7	-340,9	0,0	0,0	0,0	0,0	-2 163,6
Hyödykejohdannaiset	193,0	38,6	0,0	0,0	0,0	0,0	231,6
Ostovelat ja muut velat	781,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	781,3
Korkomaksut	73,3	62,7	47,9	37,0	30,0	66,5	317,4
Yhteensä	1 359,3	285,0	431,4	210,1	236,7	514,8	3 037,4

¹ Rahoitusvelkojen erääntymistaulukko ei sisällä joukkovelkakirjalainasta tehtyä 0,3 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2017 ja erääntyy vuonna 2022. Vastaavasti JOLCO-lainat eivät sisällä 3,4 miljoonan euron kulujaksotusta, joka on maksettu vuonna 2016 ja erääntyy vuonna 2025. Näin ollen korollisten rahoitusvelkojen erääntymistaulukko poikkeaa tasearvosta yhteensä kulujaksotusten verran.

COVID-19-pandemian vaikutukset ja arvio Finnairin toiminnan jatkuvuudesta

Yhtiön hallitus ja toimitusjohtaja ovat tilinpäätöstä laatiessaan velvollisia arvioimaan Yhtiön kykyä jatkaa toimintaansa ja soveltuviin tapauksiin esittämään seikat, jotka liittyvät toiminnan jatkuvuuteen ja siihen, että tilinpäätös on laadittu toiminnan jatkuvuuteen perustuen. Yhtiön hallitus ja johto on sekä 31.12.2019 päättyneen tilikauden että 31.3.2020 päättyneen kolmen kuukauden jakson osalta pitänyt perusteltuna laatia tilinpäätöksensä perustuen oletukseen Yhtiön toiminnan jatkuvuudesta.

COVID-19-viruksen leviäminen ja sen aiheuttamat rajoitukset ja negatiiviset vaikutukset asiakaskysyntään ovat vaikuttaneet erittäin haitallisesti Finnairin taloudelliseen tulokseen ja liiketoimintaan vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä, ja se on johtanut matkustajamäärän laskuun 15,6 prosentilla, liikevaihdon laskuun 16 prosentilla ja 91,1 miljoonan euron vertailukelpoiseen liiketappioon. Liiketoiminnan nettorahavirta kääntyi negatiiviseksi johtuen erityisesti lentoperuutusten vaikutuksesta käyttöpäätöksiin ja Finnairin liiketulokseen, ja se oli määrältään -133,5 miljoonaa euroa 31.3.2020 päättyneellä kolmen kuukauden jaksolla. Yhtiön oma pääoma laski samalla ajanjaksolla, ollen määrältään 735,7 miljoonaa euroa 31.3.2020 (966,4 miljoonaa euroa 31.12.2019), ja siihen vaikutti etenkin tappiollinen tulos sekä polttoaine- ja valuuttasuojauksen käyvän arvon muutokset. COVID-19-pandemian negatiivisen vaikutuksen odotetaan olevan ensimmäistä vuosineljänneistä suurempi toisella neljänneksellä, koska Finnair on operoinut alle 5 prosenttia budjetoidusta kapasiteetistaan huhtikuun 2020 alusta lähtien.

Sen lisäksi, että Yhtiön myynti on laskenut matkustusrajoitusten astuttua voimaan ja matkustajakysynnän pienentyttyä, myös lentojen perumisen johdosta asiakkaille maksettavat lippujen hintojen palautukset ovat kasvaneet. Myynnin lasku on vaikuttanut pääasiassa liiketulokseen, ja palautettavat maksut ovat vaikuttaneet liiketoiminnan rahavirtaan. Suurin osa suojausten menetetyt tehon vaikutuksesta, joka johtui polttoaineen hinnan laskusta, heijastui vuoden 2020 ensimmäisen vuosineljänneksen omaan pääomaan. Rahoituskulujen kasvuun vaikuttanut suojausten 55 miljoonan euron negatiivinen nettovaikutus muodostui 69 miljoonan euron määräisestä

polttoaine- ja valuuttasuojauksiin liittyvästä rahoituskulujen kasvusta, ja toisaalta samasta syystä johtuvasta rahoitustuottojen kasvusta 14 miljoonalla eurolla.

Samalla globaalin talouden sekä myös lentoliikenteen lähi- ja pitkän aikavälin toimintaympäristön kehitykseen liittyvä epävarmuus on lisääntynyt. Meneillään olevan pandemian lopullista kestoa ja vaikutuksia matkustusrajoituksiin sekä asiakaskysyntään on vaikea ennustaa, mistä johtuen sen vaikutukset Finnairin tulevaisuudessa toteutuvaan tulokseen, taloudelliseen asemaan ja kassavirtoihin saattavat poiketa johdon tekemistä tämänhetkisistä arvioista ja oletuksista.

Yhtiö pyrkii aktiivisesti sopeuttamaan toimintojaan ja uudistamaan pääomarakennettaan vastatakseen COVID-19-pandemian aiheuttamaan haastavaan taloudelliseen tilanteeseen. Yhtiö on tammikuusta 2020 alkaen ryhtynyt toimenpiteisiin edellä mainittujen vaikutusten, epävarmuuksien ja riskien lieventämiseksi, sekä Yhtiön taloudellisen aseman, kilpailukyvyn ja riittävän rahoituksen turvaamiseksi. Yhtiö on sopeuttanut liiketoimintaansa muun muassa liikenteen ja henkilöstöressurssien suhteen, ja ryhtynyt toimenpiteisiin säästöjen aikaansaamiseksi muun muassa kiinteistökuiluista, koneiden vuokrauskuluista, palkitsemisrakenteista, myynti- ja jakelukuluista, IT-kustannuksista sekä hallintokuluista. Yhtiö neuvottelee myös toimittajiensa ja kumppaniensa kanssa olemassa olevien sopimusten ehdoista. Lisäksi Yhtiö toteuttaa vuoden 2020 aikana uudelleenrahoitussuunnitelmaa, joka koostuu Osakeannin lisäksi (i) sovitusta muutoksista Yhtiön valmiusluottolimiittiin, muun muassa velkaantumistasetta koskevan kovenantin lieventämiseksi, (ii) uuden 600 miljoonan euron TyEL-takaisinlainasopimuksen solmimisesta Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen kanssa, (iii) mahdollisesta Yhtiön ulkona olevien hybridijoukkovelkakirjojen uudelleenrahoituksesta tai muutosten hakemisesta hybridijoukkovelkakirjojen ehtoihin ja (iv) mahdollisista kiinnittämättömien lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyistä (katso ”– Viimeaikaiset tapahtumat – COVID-19-pandemiasta johtuvat toimenpiteet” ja ”– Velat ja pääomanlähteet” edellä).

Yhtiön johto on arvioinut olennaisia epävarmuustekijöitä, kuten pandemian kestoa ja sen vaikutuksia sekä Yhtiön rahoituksen riittävyyttä, ja suorittanut arvion Finnairin toiminnan jatkuvuudesta. Toiminnan jatkuvuutta on arvioitu pohjautuen eri skenaarioihin ja niiden toteutumisen todennäköisyyteen. Huomioiden edellä mainitut olosuhteet sekä Yhtiön näiden olosuhteiden vaikutusten ja niihin liittyvien epävarmuuksien ja riskien lieventämiseksi suorittamat ja suunnitellut toimenpiteet, Yhtiön johto on tullut siihen johtopäätökseen, ettei arvio anna merkittävää aihetta epäillä Yhtiön toiminnan jatkuvuutta, eikä näin ollen ole perusteltua poiketa Yhtiön johdon aikaisemmasta arviosta, jonka mukaan tilinpäätökset laaditaan perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta. Johtopäätös perustuu tämän Esitteen päivämääränä käytettävissä oleviin tietoihin ja niiden perusteella suoritettuun arvioon olettaen, että Yhtiö onnistuu toteuttamaan sopeutettua liiketoimintaansa tämänhetkisen suunnitelman mukaisesti ja varmistamaan uudelleenrahoitussuunnitelmansa mukaisen rahoituksen. Vastaiset tapahtumat tai olosuhteet voivat kuitenkin johtaa siihen, ettei Yhtiö pysty jatkamaan toimintaansa johdon nykyisen arvion mukaisesti.

Toimintaympäristö

COVID-19-pandemia

COVID-19-pandemia on merkittävin nykyiseen makrotaloudelliseen ympäristöön vaikuttava tekijä, ja mahdollinen tuleva elpyminen, taloudellisen aktiviteetin pitkittyvä vaimentuminen tai lisääntyvä heikentyminen maailmantaloudessa ja/tai paikallisissa talouksissa, joihin COVID-19-pandemia vaikuttaa, riippuvat COVID-19-pandemian kestosta ja tulevista varotoimista. COVID-19-pandemia on ollut ennennäkemätön negatiivinen shokki taloudelle, ja se on vaikuttanut erityisesti lentoliikennealaan, sillä COVID-19-pandemialla on dramaattinen maailmanlaajuinen vaikutus ja se on johtanut kysynnän merkittävään laskuun, kun kuluttajat ovat peruneet lentojaan ja paikallisviranomaiset ja valtionhallinnot ovat asettaneet rajoituksia lentoliikenteelle. COVID-19-pandemia on vaikuttanut myös olennaisen negatiivisesti globaaleihin lentorahtimarkkinoihin, mikä on vähentänyt Finnairin rahtiliikenvaihtoa merkittävästi.

Tämän Esitteen päivämääränä COVID-19-pandemian ja tulevien varotoimien, kuten ulkomaanlentojen rajoittamisen, kesto ei ole tiedossa, ja kokonaistilanne voi muuttua erittäin nopeasti, mikä tekee lähes mahdottomaksi ennustaa tilanteen olennaisten muutosten ajankohtaa. Siksi on mahdotonta ennustaa tarkasti, esiintyykö tällaisia tulevia tapahtumia lyhyellä, keskipitkällä tai pitkällä aikavälillä ja onko COVID-19-pandemialla pysyvä vaikutus lentoliikenteen kysyntään sen johdosta, että virtuaalisilla työkaluilla ja videokokouksilla korvataan yhä enemmän liikematkoja ja nykyinen pandemia tai vastaavat tulevat terveysuhkat lisäävät ihmisten kokemaa epävarmuutta.

Yhtiön johdon arvion mukaan lentoliikenteen elpyminen kriisiä edeltävälle tasolle ei tapahdu kuukausissa vaan vaatii todennäköisesti jopa 2–3 vuotta. Lentoyhtiöiden, jotka pystyvät kestämaan kriisin, on sopeutettava kustannusrakenteensa uuteen ympäristöön, ja myös Finnairin on varmistettava kilpailukykynsä sopeuttamalla kustannuksiaan ja investoimalla samalla asiakaskokemuksen kannalta keskeisiin elementteihin. Finnair pyrkii varmistamaan, että COVID-19-pandemian vaikutuksista huolimatta Yhtiö on kilpailukykyinen lentoyhtiö myös tulevaisuudessa. Yhtiön johto uskoo, että jälleenrakentamisjakson jälkeen lentoliikenne on edelleen kasvuala, jossa Finnair tavoittelee kestävää ja kannattavaa kasvua maantieteelliseen kilpailuun perustuvan strategian ja vahvan omistusrakenteen tukemana.

Megatrendit

Yhtiön johdon arvion mukaan Finnairin toimintaan vaikuttavat COVID-19-pandemian lopullisesti laannuttua ja siihen liittyvien matkustusrajoitusten poistuttua etenkin neljä megatrendiä, jotka ovat taloudellisen ja poliittisen painopisteen vähittäinen siirtyminen Yhdysvalloista ja Euroopasta kehittyviin maihin, kaupungistuminen, teknologinen kehitys ja vastuullisuus.

Taloudellisen ja poliittisen painopisteen siirtyminen Yhdysvalloista ja Euroopasta kehittyviin maihin

Yhtiön johdon arvion mukaan taloudellisen ja poliittisen painopisteen vähittäinen siirtyminen Yhdysvalloista ja Euroopasta kehittyviin maihin, erityisesti Aasiaan, on odotettavasti voimakkain ilmailualaan vaikuttavista neljästä megatrendistä. Aasialaiset yritykset globalisoituvat ja niiden painoarvo maailmanmarkkinoilla kasvaa. Lisäksi keskiluokan kasvaessa voimakkaasti monissa Aasian maissa Aasian-matkustus kasvaa ja kilpailu kovenee, kun aasialaiset lentoyhtiöt laajentavat toimintaansa mannertenvälisille lennoille. Samalla lentoyhtiöiden ja valtioiden täytyy mahdollisesti neuvotella itselleen uusia liikenneoikeuksia. Koska Aasian markkinoiden merkitys kasvaa, aasialaiset asiakkaat määrittelevät palvelun ja tuotteiden odotetun laatutason, ja ei-aasialaisten lentoyhtiöiden on lisättävä aasialaisen kulttuurin ja sikäläisten asiakkaiden ymmärrystä säilyttääkseen kilpailukykynsä.

Kaupungistuminen

Muuttoliike maaseudulta kaupunkeihin odotettavasti jatkuu ja kiihtyy edelleen monissa maissa eri puolilla maailmaa ja etenkin Kiinassa ja muissa kehittyvissä maissa. Erityisesti Aasiassa yli viiden miljoonan asukkaan kaupunkien ja niiden välisten yhteyksien määrän odotetaan nousevan. Yhtiön johdon arvion mukaan lentoyhtiöille syntyy uusia markkinoita, kun näiden suurkaupunkien välinen liikenne kasvaa. Tämän seurauksena kilpailu kiristyy, kun alueelliset lentoyhtiöt alkavat liikennöidä näillä reiteillä.

Teknologinen kehitys

Yhtiön johdon arvion mukaan teknologinen kehitys johtaa ostokäyttäytymisen muutoksiin sekä hintojen ja palveluiden vertailtavuuteen verkossa sekä välittömään palautteeseen. Digitalisaatio on luonnollinen osa yritysten toimintaa, ja se luo palveluiden kehittämismahdollisuuksia. Kuluttajat odottavat langatonta verkkoyhteyttä ja muita viihdepalveluja lennon aikana. Lentoyhtiöiden on ennakoitava muutokset, mukauduttava niihin ja tarjottava mahdollisuus ostamiseen ja palveluihin sekä palautteenantoon verkossa. Digikehityksessä on kuitenkin otettava huomioon eri asiakasryhmät ja varmistettava, että palvelut ovat kaikkien saavutettavissa.

Vastuullisuuden kasvava merkitys

Kuluttajat, poliittiset päättäjät ja muut sidosryhmät vaativat yrityksiä toimimaan vastuullisemmin ja läpinäkyvämmiin. Sääntely ja raportointivaatimukset kasvavat, ja yritysten edellytetään valvovan toimitusketjunsä eettisyyttä tarkemmin. Kuluttajat seuraavat yritysten vastuullisuutta ja antavat siitä palautetta etenkin sosiaalisessa mediassa. Yhtiön johdon arvion mukaan lentoliikennealan päästö- ja meluvaatimukset tiukentuvat, ja lisääntynyt sääntely voi aiheuttaa kustannuksia, kun esimerkiksi veroluonteiset maksut lisääntyvät. Lentoyhtiöiden on tehtävä entistä enemmän yhteistyötä turvallisuuteen, päästöihin, meluun, saavutettavuuteen ja muihin matkustajien oikeuksiin sekä yhdenvertaisuuteen liittyvissä kysymyksissä.

Yhtiön johdon mukaan Finnair on kehittänyt yhden lentoliikennealan kunnianhimoisimmista vastuullisuussuunnitelmista, joka ylittää kansainvälisten valvontaelinten ja instituutioiden asettamat vähimmäisvaatimukset. Finnairin pitkän aikavälin tavoitteena on puolittaa hiilidioksidinnettopäästönsä vuoden 2025 loppuun mennessä vuoden 2019 tasosta, ja saavuttaa hiilineutraalius viimeistään vuoden 2045 loppuun mennessä. Katso myös edellä ”– Keskeiset vahvuudet – Ennakoiva lähestymistapa vastuullisuuteen”.

Muuttuva toimintaympäristö

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

On myös olennaista rakentaa kestävyyttä ja joustavuutta markkinatilanteen odottamattomien muutosten varalle. Ulkopuoliset häiriöt, kausivaihtelu ja taloudelliset trendit vaikuttavat yleensä nopeasti lentoliikennealaan, kuten koronaviruksen maailmanlaajuinen leviäminen on osoittanut jo vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä.

Kilpailu, kasvava ala

Lentoliikenne on kaksinkertaistunut maailmanlaajuisesti 15 vuoden välein 1970-luvun puolivälistä alkaen.¹⁴ Lentoliikenteen kysyntään vaikuttavat makrotaloudelliset tekijät, ja historiallisesti lentomatkustamisen ja makrotaloudellisten tekijöiden, kuten bruttokansantuotteen kehittämisellä on ollut vahva yhteys. Ennen COVID-19-pandemiaa lentoliikenteen odotettiin kasvavan yleistä talouskasvua nopeammin eli maailmanlaajuisesti 4,4 prosenttia vuodessa seuraavien 20 vuoden ajan. Keskiluokan kasvu erityisesti Aasiassa on tukenut lentoliikenteen kasvua. Lisäksi Kiinan odotetaan samalla jaksolla ohittavan Yhdysvallat maailman suurimpana markkinana matkustajamäärän mukaan laskettuna.¹⁵ COVID-19-pandemia on kuitenkin vähentänyt merkittävästi lentomatkustuksen kysyntää, ja saattaa kestää vuosia ennen kuin lentomatkustuksen maailmanlaajuinen kysyntä palaa kriisiä edeltävälle tasolle. Matkustajamäärien odotetaan laskevan vuoden aikana eniten Euroopassa erityisesti kesän matkailusesongin aikana, ja toiseksi eniten Aasian ja Tyynenmeren alueella.¹⁶

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

Finnairin pääkilpailija sen kotimarkkinoilla Suomessa on ollut Norwegian, mutta Norwegianin taloudellisten vaikeuksien seurauksena kilpailuympäristöä on vaikeampaa ennakoida.

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

¹⁴ ICAO Capacity & Efficiency, Global Air Navigation Plan 2016–2030.

¹⁵ Lähde: Airbus Global Market Forecast 2019–2038.

¹⁶ Lähde: ICAO: Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, 28.4.2020.

COVID-19-pandemian seurauksena lentoliikennealaan, mukaan lukien Finnairin kilpailijoihin, ovat vaikuttaneet merkittävästi viranomaisten toimenpiteet viruksen leviämisen rajoittamiseksi, koska matkustuskiellot ja ihmisten liikkuvuudelle asetetut yleiset rajoitukset ovat pakottaneet lentokoneet jäämään maahan ja lentoyhtiöt toimimaan merkittävästi pienemmällä verkostolla ja alhaisemmalla kapasiteetilla. COVID-19-pandemian kaupallisille lentoyhtiöille aiheuttama taloudellinen ahdinko saattaa hyödyttää lentoyhtiöitä, joilla on vahva tase. On kuitenkin vaikea arvioida COVID-19-pandemian mahdollista vaikutusta Finnairin kilpailuympäristöön.

Herkkydet

Lentotoiminnan kausivaihtelun vuoksi Finnairin liikevaihto ja liikevoitto ovat tyypillisesti alimmillaan vuoden ensimmäisellä neljänneksellä ja korkeimmillaan kolmannella neljänneksellä. Aasian-liikenteen osuuden kasvaminen lisää kausivaihtelua, koska Aasian vapaa-ajan matkustuksessa ja liikematkustuksessa on kohdekohtaista kausivaihtelua.

Finnairin tulokseen vaikuttaa operatiivisen toiminnan ja markkinatilanteen lisäksi keskeisesti polttoaineen hintakehitys, koska polttoainekustannukset ovat Finnairin suurin muuttuva kuluerä. Finnairin valuuttariski syntyy lähinnä polttoaineistoista, lentokoneistoista ja -myynneistä, lentokoneiden leasingmaksuista, lentokoneiden huoltovarauksista, ylilento-oikeuksista sekä valuuttamääräisestä liikevaihdosta. Lentopetrolikustannukset ja lentokoneiden leasingmaksut ovat merkittäviä dollarimääräisiä kustannuseriä. Suurimmat investoinnit eli lentokoneiden ja niiden varaosien hankinta tapahtuvat myös pääosin Yhdysvaltain dollareissa. Euron jälkeen merkittävimmät valuutat tuottojen kertymisessä ovat Japanin jeni, Kiinan yuan ja Ruotsin kruunu. Finnair suojautuu valuuttakurssien ja markkinahintojen vaihtelulta käyttäen valuutta-, korko- ja lentopetrolipositoiden hallinnoimisessa erilaisia johdannaisinstrumentteja, kuten termiinejä, koronvaihtosopimuksia ja optioita Yhtiön hallituksen vahvistaman riskienhallintapolitiikan mukaisesti. Normaaleissa olosuhteissa polttoaineostot suojataan 24 kuukautta tai talousjohtajan luvalla 36 kuukautta eteenpäin. Finnair käyttää kerrostettua suojausstrategiaa, jossa suojausaste laskee suojausjakson loppua kohti. Normaaliolosuhteissa suojausasteet ovat ensimmäiselle kuudelle kuukaudelle 60 ja 90 prosentin välissä. Finnair on tehnyt COVID-19-pandemian vuoksi suojauspolitiikkaan väliaikaisen muutoksen 31.12.2020 asti, joka määrittelee suojausasteen 0 ja 90 prosentin väliin ensimmäiselle kuudelle kuukaudelle. Suojausasteiden taso vaihtelee merkittävästi käytössä olevan kapasiteetin ja kysynnän määrästä riippuen. Tämän seurauksena suojausasteiden taso vaihtelee ja saattaa muuttua merkittävästi, kun kapasiteetti- ja kysyntäennusteita päivitetään.

Organisaatorakenne

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

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

Liiketoiminnan kuvaus

Integroitu liiketoimintamalli

Yhtiön johdon mukaan Finnair on moderni laatulentoyhtiö, jolla on ainutlaatuinen maantieteellinen sijainti Helsingissä. Maantieteellisen sijaintinsa sekä valikoitujen strategisten allianssien ja kumppanuuksien jäsenyyden ansiosta Finnair pystyy tarjoamaan asiakkailleen laajan kohdevalikoiman sekä joustavamman reitti- ja hintavalikoiman. Finnairin integroitu liiketoimintamalli modernina laatulentoyhtiönä mahdollistaa tehokkaamman toiminnan ja tuotteiden lisämyynnin, ja Finnairin liiketoiminnan joustava rakenne on keskeinen tekijä luotaessa arvoa Finnairin asiakkaille ja sidosryhmille.

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

Liikevaihto tuotteittain (miljoonaa euroa)	31.3. päättynyt kolmen kuukauden jakso		31.12. päättynyt vuosi	
	2020 (tilintarkastamaton)	2019 (tilintarkastamaton)	2019 (tilintarkastettu)	2018 (tilintarkastamaton) (oikaistu)
Matkustajatuotot	423,3	512,5 ¹	2 479,8	2 245,4 ¹
Lisämyynti	42,8	40,7	176,2	160,8
Rahti	36,7	47,4	212,1	207,2
Matkapalvelut	58,4	67,7	229,5	222,6
Yhteensä	561,2	668,2¹	3 097,7	2 836,1¹

¹ Vuonna 2019 Finnair muutti viivästysistä tai peruutuksista johtuvien korvausten esitystapaa siten, että ne kirjataan liikevaihdon oikaisuksi matkustaja- ja maapalvelukulujen sijaan. Tästä johtuen vuoden 2018 ja 31.3.2019 päättyneen kolmen kuukauden jakson tiedot on oikaistu. Finnair muutti 1.1.2019 alkaen myös tuloslaskelman, taseen ja rahavirtalaskelman esittämistapaa. Tästä johtuen myös vuoden 2018 tuloslaskelman liikevaihtoa oikaistiin. Oikaisuja on kuvattu kohdassa ”Eräitä taloudellisia tietoja”.

Matkustajatuotot

Matkustajatuotot, kuten kuluttajille myydyt lentoliput, ovat Finnairin tärkein tulonlähde. Matkustajatuotot muodostivat 75,4 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 31.3.2020 päättyneellä kolmen kuukauden jaksolla ja 80,1 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 31.12.2019 päättyneellä tilikaudella.

Vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä Finnairin matkustajamäärä oli 2,7 miljoonaa. 31.3.2020 päättyneellä kolmen kuukauden jaksolla Aasian-liikenteen osuus matkustajatuotoista oli 40,4 prosenttia, Euroopan-liikenteen 41,0 prosenttia, kotimaanliikenteen 10,6 prosenttia ja Pohjois-Amerikan-liikenteen 6,3 prosenttia.

31.12.2019 päättyneellä tilikaudella Aasian-liikenteen osuus matkustajatuotoista oli 43,7 prosenttia, Euroopan-liikenteen 40,2 prosenttia, kotimaanliikenteen 7,3 prosenttia ja Pohjois-Amerikan-liikenteen 7,2 prosenttia.

Matkustajatuottojen osuus % Liikennealue	31.3.2020 päättynyt kolmen kuukauden jakso (tilintarkastamaton)	31.12.2019 päättynyt vuosi (tilintarkastamaton)
Aasia	40,4	43,7
Eurooppa	41,0	40,2
Kotimaa	10,6	7,3
Pohjois-Amerikka	6,3	7,2
Reiteille kohdistumaton	1,7	1,5

Lisämyynti

Lisämyyntituotot muodostuvat lisäpalveluista, joita myydään matkustajille lentolippujen myynnin ohella. Lisämyyntituotot koostuvat istumapaikkojen varauksista ja matkustusluokan nostamisesta, lisämatkatavaramaksuista, lennolla tapahtuvasta tuotemyynnistä, aterioista, juomista, loungepalveluista, internet-yhteyksistä sekä ajanvietepalveluista ja matkakohteessa tarjottavissa lisäpalveluista. Lisämyyntituotot muodostivat 7,6 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 31.3.2020 päättyneellä kolmen kuukauden jaksolla ja 5,7 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 31.12.2019 päättyneellä tilikaudella.

Rahti

Finnair saa rahtituottoa lentokoneen ruumassa kuljetettavasta lentorahdista. Finnair Cargo on yksi Pohjoismaiden ja Baltian alueen suurimmista lentorahtiyhtiöistä. Se on erikoistunut arvokkaiden tavaroiden kuljettamiseen Euroopan ja Aasian välisellä lyhyellä pohjoisella reitillä Helsingissä sijaitsevasta COOL-rahtiterminaalista. Rahtiliikevaihto oli 6,5 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 31.3.2020 päättyneellä kolmen kuukauden jaksolla ja 6,8 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 31.12.2019 päättyneellä tilikaudella.

Finnairin Aasian-strategiaa vastaavalla tavalla Finnair Cargo on erikoistunut lentorahtiliikenteeseen Euroopan ja Aasian välillä, mutta rahtiliikevaihtoa kertyy kaikilta maantieteellisiltä alueilta. COOL Nordic Cargo -rahtiterminaalilla mahdollistaa nykyaikaisen rahtiterminaalilogistiikan ja alentaa rahtiyksikön kustannuksia.

Erikoistuotteille tarkoitettujen rahtipalvelujen parantavat Finnair Cargon tuottoja. Erikoispalveluihin kuuluvat muun muassa lääke- ja eläinlääke (Finnair Cargo Nordic Pharma Chain) sekä kalan ja äyriäisten kuljetus (Finnair Cargo Seafood). COVID-19-pandemian puhkeamisen seurauksena Finnair on ottanut käyttöön pelkkää rahtia sisältäviä lentoja, mikä antaa mahdollisuuden Yhtiölle hyödyntää yhä osaa laivastostaan. Finnairilla on kyky muuttaa yksittäisiä lentokoneita matkustajakäytöstä rahtikäyttöön lyhyellä varoitusaajalla, mikäli siihen on tarve.

Matkapalvelut

Matkapalvelut muodostuvat Aurinkomatkojen ja Finnair Holidaysin tuotteista. Niihin kuuluvat kuluttajille myytävät pakettimatkat, joihin sisältyvät lennot, hotellivaraukset ja vuokra-autot. Matkapalvelutuotot muodostivat 10,4 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 31.3.2020 päättyneellä kolmen kuukauden jaksolla ja 7,4 prosenttia Finnairin liikevaihdosta 31.12.2019 päättyneellä tilikaudella.

Liikennetiedot

Finnair raportoi liikennetietonsa kuukausittain. Seuraavassa taulukossa esitetään liikennetiedot 31.3.2020 päättyneellä kolmen kuukauden jaksolla ja muutos verrattuna vastaavaan jaksoon vuonna 2019 sekä 31.12.2019 päättyneellä tilikaudella ja muutos verrattuna 31.12.2018 päättyneeseen tilikauteen.

Koko liikenne yhteensä	31.3. päättynyt kolmen kuukauden jakso		31.12. päättynyt vuosi	
	2020 (tilintarkastamaton)	Muutos, %	2019 (tilintarkastamaton)	Muutos, %
Matkustajat 1 000	2 655,5	-15,6	14 650,4	10,3
Tarjotut henkilökilometrit miljoonaa	9 670,8	-9,4	47 188,1	11,3
Myydyt henkilökilometrit miljoonaa	7 025,3	-15,9	38 533,6	11,2
Matkustajakäyttöaste %	72,6	-5,7 %-yks.	81,7	-0,1 %-yks.
Rahti ja posti tonnia	30 092,2	-19,8	173 282,1	9,6
Tarjotut tonnikilometrit miljoonaa	1 421,8	-9,6	6 921,1	11,0
Myydyt tonnikilometrit miljoonaa	817,5	-17,1	4 541,4	10,7

Huhtikuussa ja toukokuussa 2020 Finnairin merkittävät COVID-19-pandemiasta johtuvat kapasiteettileikkaukset näkyivät selvästi kaikissa liikenneluvuissa. Huhtikuussa 2020 Finnair kuljetti 16 100 matkustajaa eli 98,7 prosenttia vähemmän kuin vuoden 2019 vastaavalla jaksolla. Toukokuussa Finnair kuljetti 26 700 matkustajaa eli 97,9 prosenttia vähemmän kuin vuoden 2019 vastaavalla jaksolla, mutta 65,0 prosenttia enemmän kuin huhtikuussa 2020.

Kokonaiskapasiteetti tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna laski huhtikuussa 97,0 prosenttia ja toukokuussa 97,7 prosenttia vertailukaudesta vuoden 2019 vastaavalla jaksolla. Liikenne myydyillä henkilökilometreillä mitattuna (RPK) laski 99,1 prosenttia sekä huhtikuussa että toukokuussa verrattuna vuoden 2019 vastaavaan jaksoon. Matkustajakäyttöaste laski huhtikuussa 57,5 prosenttiyksikköä vertailukaudesta 23,9 prosenttiin ja toukokuussa 49,9 prosenttiyksikköä vertailukaudesta 29,9 prosenttiin.

Kokonaisrahti- ja postitonnit laskivat 71,3 prosenttia toukokuussa (86,4 prosenttia huhtikuussa), tarjotut tonnikilometrit laskivat 82,7 prosenttia toukokuussa (89,3 prosenttia huhtikuussa) ja myydyt tonnikilometrit laskivat 91,6 prosenttia toukokuussa (95,9 prosenttia huhtikuussa) vertailukaudesta. Tarjotut rahtikilometrit laskivat kuitenkin toukokuussa 76,3 prosenttia (huhtikuussa 88,7 prosenttia) ja myydyt rahtitonnikilometrit toukokuussa 68,5 prosenttia (huhtikuussa 85,5 prosenttia), sillä ne sisältävät myös pelkät rahtilennot, joita lennettiin pääasiassa Euroopan ja Aasian välillä. Finnair lensi toukokuussa 263 yhdensuuntaista lentoa, joissa kuljetettiin ainoastaan rahtia (kasvua 112,1 prosenttia huhtikuusta 2020).

Laivasto

Finnairin operoima laivasto

Finnairin laivastoa hallinnoi Yhtiön kokonaan omistama tytäryhtiö Finnair Aircraft Finance Oy. Finnair operoi 31.3.2020 itse 60:tä lentokonetta, joista 23 oli laajarunkokoneita ja 37 kapearunkokoneita. Finnairin operoimista koneista 27 oli leasingsovimuksilla vuokrattuja. Finnairin operoiman laivaston keski-ikä oli 10,3 vuotta 31.3.2020. Yhtiön johdon mukaan Finnairin kaukoliikennelaivasto on yksi toimialan moderneimmista. Seuraavassa taulukossa esitetään tietoja Finnairin operoimasta laivastosta 31.3.2020:

Finnairin operoima laivasto*			Muutos 31.12.2019 verrattuna	Omat**	Vuokratut	Keski-ikä 31.3.2020	Tilaukset
31.3.2020	Istuimia	Kpl					
Kapearunkolaivasto							
Airbus A319	144	8	-	7	1	18,9	-
Airbus A320	174	10	-	8	2	17,6	-
Airbus A321	209	19	-	4	15	8,8	-
Laajarunkolaivasto							
Airbus A330	289/263	8	-	4	4	10,4	-
Airbus A350	297/336	15	1	10	5	2,9	4
Yhteensä		60	1	33	27	10,3	4

* Finnairin lentotoimintalupa eli AOC (Air Operator Certificate).

** Sisältävät JOLCO-rahoitetut (Japanese Operating Lease with Call Option) A350-koneet.

Laivaston uudistaminen

Osana laivastonsa uudistamista Finnair käytti vuonna 2015 lentokoneiden osto-optioitaan tilataksaan kahdeksan uutta A350-900-lentokonetta. Yhtiön johdon mukaan uudistettu laivasto tarjoaa modernin ja laadukkaan asiakaskokemuksen, pienentää Finnairin hiilijalanjälkeä, tuottaa kustannussäästöjä ja mahdollistaa Finnairin tulevan kasvun. Tämän Esitteen päivämääränä neljä näistä osto-optioilla tilatusta lentokoneesta on toimitettu. Finnair pyrkii sopeuttamaan laivastonsa kokoa näkymien mukaisesti eri aikoihin päättyvien vuokrasopimusten avulla ja omistetun laivaston muutoksilla sekä neuvottelemalla uudelleen jo sovittujen lentokonehankintojen toimitusaikataulusta.

Norran operoima laivasto (ostoliikenne)

Norra operoi 24 lentokoneen laivastoa Finnairin ostoliikenteenä. Kaikki Norran operoimat lentokoneet on vuokrattu Finnair Aircraft Finance Oy:lta. Finnair omistaa 40 prosenttia Norrasta ja Danish Air Transport loput 60 prosenttia. Finnairin vaikutusvalta yhtiössä perustuu osakeomistukseen ja sopimusjärjestelyihin. Norran reittiverkostoa koordinoidaan yhdessä Finnairin Euroopan-lentojen ja kaukoliikennereittien kanssa. Seuraavassa taulukossa esitetään tietoja Norran operoimasta laivastosta 31.3.2020:

Norran* operoima laivasto			Muutos 31.12.2019 verrattuna	Finnairin omat	Vuokratut	Keski-ikä 31.3.2020	Tilaukset
31.3.2020	Istuimia	Kpl					
ATR 72	68-72	12	-	6	6	10,7	-
Embraer E190	100	12	-	9	3	11,8	-
Yhteensä		24	0	15	9	11,2	-

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

Oneworld™-allianssi ja yhteishankkeet

Finnair kuuluu oneworld™-allianssiin, jossa on mukana 13 lentoyhtiötä. Jäsenyys oneworld™-allianssissa laajentaa Finnairin maailmanlaajuisen verkoston yli tuhanteen kohteeseen yli 160 maassa. Lisäksi oneworld™-asiakkaat voivat kerätä ja käyttää kanta-asiakaspisteitä kaikissa oneworld™-lentoyhtiöissä ja nauttia lentoasemilla yli 650 premium-loungen palveluista.

Finnair tekee tiiviimpää yhteistyötä muutamien oneworld™-kumppaniensa kanssa osallistumalla Euroopan ja Japanin välisessä liikenteessä toimivaan Siberian Joint Business (SJB) -yhteishankkeeseen sekä Euroopan ja Pohjois-Amerikan välisessä liikenteessä toimivaan Atlantic Joint Business (AJB) -yhteishankkeeseen. Siberian Joint Business -yhteishankkeessa on mukana neljä lentoyhtiötä: Finnair, British Airways, Iberia ja Japan Airlines. Atlantic Joint Business -yhteishankkeessa on mukana neljä lentoyhtiötä: Finnair, British Airways, Iberia ja American Airlines.

Nämä yhteishankkeet pyrkivät parantamaan kilpailukykyä ja tehokkuutta matkustajia hyödyttävällä tavalla. Finnairin vaikutusvalta yhteishankkeissa perustuu sopimusjärjestelyihin. Päätökset pyritään tekemään yhteishankkeissa yksimielisesti. Asiakkaille jäsenyys tarjoaa suuremman määrän kohteita sekä joustavamman reitti- ja hintavalikoiman. Lentoyhtiöt saavat yhteishankkeista tavallisesti vain konsolidaatioon miellettyjä etuja erittäin kilpailullalla toimialalla ilman osapuolten välisiä todellisia sulautumisia, yritysostoja tai osakepääoman siirtoa.

Siberia Joint Business -yhteishankkeella on 23 prosentin markkinaosuus ja Atlantic Joint Business -yhteishankkeella 26 prosentin markkinaosuus markkinoilla, joilla ne toimivat.¹⁷

Finnairin asiakkaat ja Finnair Plus -kanta-asiakasohjelma

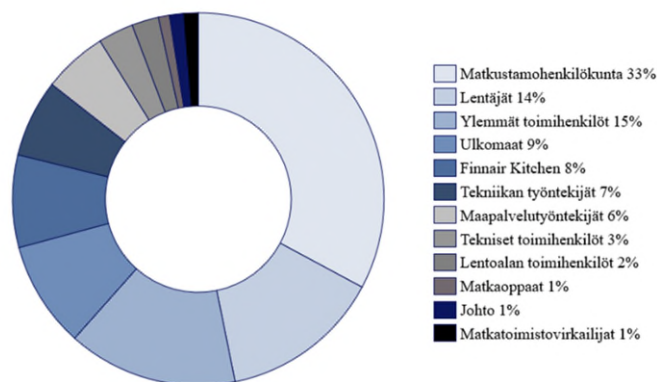
Suurin osa Finnairin asiakkaista on lentomatkustajia. Noin kaksi kolmasosaa lipunmyyntituotoista tulee vaihtoliikenteestä, ja kolme neljäsosaa vaihtoliikenteen tuotoista tulee Aasiasta tai Aasiaan matkustavilta. Finnair kerää jatkuvasti asiakaspalautetta. Tutkimustulokset ja muu asiakaspalaute raportoidaan kyseessä olevalle yksikölle vähintään kerran kuukaudessa. Finnairin asiakastytyytyväisyys 31.3.2020 päättyneellä kolmen kuukauden jaksolla oli nettosuosittelevuudeksi (NPS) mitattuna 43.

Finnairin kanta-asiakasohjelma Finnair Plus otettiin käyttöön vuonna 1996. Finnair Plus -ohjelmassa oli 31.3.2020 yhteensä 3,4 miljoonaa jäsentä. Laajemmin katsottuna, Finnairin strategiassa asiakasuskollisuus on ensisijainen tekijä tavoiteltaessa erinomaista ostokokemusta, joka on modernin laatuyhtiön keskeinen osatekijä. Ohjelman tavoitteena on lisätä asiakasuskollisuutta suhteessa lentoyhtiöön ja saada voittoa pistepohjaisesta myynnistä. Pistepohjaisen myynnin merkitys on kasvanut, ja Finnairin yhteisbrändätty luottokortti sekä pisteiden suoramyyni jäsenille ovat olleet avainasemassa. Finnair Plus -ohjelma on myös liitetty oneworld™-allianssin muihin kanta-asiakasohjelmiin, ja Finnair Plus -ohjelman jäsenet voivat kerätä ja käyttää pisteitä kaikissa oneworld™-lentoyhtiöissä.

Lisäksi Finnair Plus -ohjelman jäsenet tekevät vuosittain keskimäärin kolme lentoa enemmän kuin muut asiakkaat, ja ohjelmaan sitoutuneet asiakkaat yleensä keskittävät lentojaan Finnairille enemmän kuin muut asiakkaat tai vähemmän sitoutuneet jäsenet. Finnair Plus -ohjelman jäsenyys myös lisää sen todennäköisyyttä, että asiakkaat varaavat lentonsa suoraan Finnair.com-sivustolta tai Finnair-sovelluksella.

Henkilöstö

Finnairilla oli yhteensä 6 790 työntekijää 31.3.2020. Suurin osa henkilöstöstä työskentelee Suomessa. Seuraavassa kaaviossa esitetään Yhtiön henkilöstömäärä ryhmittäin 31.3.2020:



Suurinta osaa Finnairin työntekijöistä edustavat ammattiliitot, joiden kanssa on tehty useita työehtosopimuksia. Huhtikuun 2020 lopussa Finnairilla tai Palvelualojen työnantajat Palta ry:llä oli voimassa seuraavat työehtosopimukset, joiden piiriin kuuluu Finnairin henkilöstöä: Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliiton AKT:n kanssa matkustamohenkilöstöä Suomessa koskeva sopimus, joka on voimassa 31.1.2022 asti, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliiton AKT:n kanssa Aurinkomatkojen henkilöstöä koskeva sopimus, joka on voimassa 30.4.2021 asti, lentäjiä edustavan Suomen Liikennelentäjäliitto SLL:n sopimus, joka on voimassa 31.3.2021 asti, kentän asiakas- ja maapalvelun, rahdin, tekniikan ja Finnair Kitchenin työntekijöitä edustavan IAU:n sopimus, joka on voimassa 15.3.2022 asti, ylempiä teknisiä toimihenkilöitä edustavan ammattiliitto Pron sopimus, joka on voimassa 31.1.2022 asti, lentoliikenteen toimihenkilöitä edustavan ammattiliitto Pron sopimus, joka on voimassa 31.1.2022 asti, sekä ylempiä toimihenkilöitä edustavan FINTO ry:n sopimus, joka on voimassa 28.2.2022 asti.

Finnair on sopeuttanut resurssejaan ja muita kustannuksiaan lieventääkseen COVID-19-pandemian vaikutuksia ja neuvotellut tämän vuoksi enintään 90 päivää kestävästä lomautuksista, jotka koskevat Finnairin koko henkilöstöä

¹⁷ Lähde: DDS:n matkustajamääräarviot maaliskuussa 2020 päättyneeltä 12 kuukauden jaksolta.

Suomessa. Finnair on lisäksi käynyt yhteistoimintaneuvottelut henkilöstönsä kanssa mahdollisista lisälomautuksista. Tarpeen henkilöstöresurssien sopeuttamiselle arvioidaan jatkuvan vuoden 2021 maaliskuun loppuun. Lomautuksia koskeva yhteistoimintamenettely koski koko Finnairin noin 6 100 työntekijää Suomessa. Finnair arvioi, että toteutuessaan lomautukset voisivat olla niin määräaikaista kuin toistaiseksi voimassaolevia tarjolla olevan työmäärän mukaisesti. Suomen ulkopuolella olevan henkilöstön osalta suunnitellaan vastaavia sopeutustoimia paikallisten lakien mukaisesti.

Investoinnit

31.3.2020 päättyneellä kolmen kuukauden jaksolla bruttoinvestoinnit ilman ennakkomaksuja olivat 187,4 miljoonaa euroa, ja ne kohdistuivat pääasiassa laivastoon. Finnairin investointisitoumukset käyttöomaisuushyödykkeisiin olivat 634 miljoonaa euroa 31.3.2020 mukaan lukien vahvistetut lentokonetilaukset, ja ne ajoittuvat tämän hetkisen aikataulun mukaan seuraaville kolmelle vuodelle.¹⁸ Yhtiö kuitenkin neuvottelee sovittujen lentokonehankintojen toimitusaikataulusta. Osana neuvotteluja Finnair saattaa myös hyödyntää mahdollisuuksia myydä tiettyjä lentokoneita, mikäli myynti voi tapahtua Yhtiön kannalta houkuttelevin ehdoin. Meneillään olevan laivastouudistuksen odotetaan vaativan tulorahoituksen lisäksi uutta ulkoista rahoitusta.

Finnair ei ole tehnyt muita merkittäviä investointeja eikä merkittäviä uusia investointeja koskevia päätöksiä 31.3.2020 ja tämän Esitteen päivämäärän välisenä aikana.

Vakuutukset

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

Tietotekniikka

Osana strategiaansa, jonka yhtenä painopistealueena on operatiivinen laadukkuus, Finnair pyrkii parantamaan entisestään toimintansa turvallisuutta, luotettavuutta ja tuottavuutta hyödyntämällä teknologiaa, automaatiota ja dataa sekä mahdollistamalla yhteistyön ja yhteensopivuuden eri toimintojen välillä. Yhtiön tärkeimpiä IT-järjestelmiä ovat tietokoneistettu lennonvarausjärjestelmä, Finnair-sovellus, lentojen operointijärjestelmä, Finnairin verkkosivusto, Finnairin televiestintäjärjestelmät ja muut automatisoidut järjestelmät. Yhtiön käyttämät IT-järjestelmät on hankittu ja lisensoitu ulkopuolisilta osapuolilta. Yhtiön merkittäviä ulkoistuskumppaneita ovat Amadeus IT Group, IBM, Lufthansa Systems ja Telia. Amadeus IT Group tarjoaa Yhtiölle lennonvarausjärjestelmiä sekä GDS-järjestelmän ja on johtava GDS- ja lennonvarausjärjestelmien tarjoaja. IBM tarjoaa käyttäjätukea, datakeskuspalveluja ja sovellusten hallintapalveluja, Lufthansa Systems on lentojen operointijärjestelmän toimittaja ja Yhtiö käyttää Telian televiestintäpalveluja. Finnair-sovellus ja Finnairin verkkosivusto ovat pääasiassa Yhtiön itse kehittämiä ja ylläpitämiä.

Koska suurin osa Finnairin liikevaihdosta muodostuu matkustajaliikenteestä, lipunmyynnissä käytettävän verkkokauppajärjestelmän toimivuus on olennaisen tärkeä sen liiketoiminnalle. Finnair on ottanut ja ottaa jatkossakin käyttöön jakelustrategiassaan uusia digitaalisia jakeluteknologioita ja -kanavia, mukaan lukien siirtyminen kohti hintasisällön ja saatavuuden eriyttämistä eri kanavissa.

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

Yhtiö on sitoutunut säilyttämään fyysisessä ja elektronisessa muodossa olevien tietovarantojensa luottamuksellisuuden eheyden ja saatavuuden kaikkialla Yhtiössä käyttämällä tähän tarkoitettuja varotoimia, menettelyjä ja valikoituja alihankkijoita. Liiketoimintasovelluksiin, järjestelmiin ja verkkoihin liittyviä uhkia ja haavoittuvuuksia hallitaan tarkastamalla teknisiä haavoittuvuuksia ja muita heikkouksia, ylläpitämällä järjestelmiä

¹⁸ Kokonaisvastuun määrä vaihtelee lentokoneen tilaamisen ja toimittamisen välisenä aikana pääasiassa euron ja Yhdysvaltain dollarin valuuttakurssin ja lentokoneiden ostosopimuksiin sisältyvien eskalaatioehtojen takia. Yhtiön lopullinen vastuu määräytyy jokaisen lentokoneen suhteen vasta toimitushetkellä.

ja sovelluksia koko niiden elinkaaren ajan, tekemällä tarvittavat päivitykset, valvomalla tietoturvaan liittyviä tapahtumia jatkuvasti, toimimalla uhkista saatujen tietojen vaatimalla tavalla ja suojaamalla tiedot kohdistetuilta kyberhyökkäyksiltä. Yhtiö varmuuskopioi liiketoimintansa kannalta kriittiset tiedot reaaliaikaisesti tai päivittäin. Varmuuskopioille on määritelty aikataulut ja tarvittavat tekniset valmiudet on varmistettu alihankkijoiden avulla.

Oikeudenkäynnit

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

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

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

Syksyllä 2017 kuluttaja-asiamies haki markkinaoikeudesta kielto määräystä Finnairille, väittäen että Yhtiö ei ole noudattanut asetusta (EY) N:o 261/2004 kuluttajille tarjottavia korvauksia koskevissa käytännöissään. Markkinaoikeus hylkäsi 4.1.2019 valituksen kaikilta osin. Kuluttaja-asiamies haki valituslupaa korkeimmalta oikeudelta, joka kuitenkin hylkäsi kuluttaja-asiamiehen valituslupahakemuksen 3.9.2019.

Olennaiset sopimukset

Alla kuvatun lisäksi Finnair ei ole 1.1.2018 ja tämän Esitteen päivämäärän välisenä aikana tehnyt mitään merkittäviä tavanomaisesta liiketoiminnasta poikkeavia sopimuksia, eikä mitään muita sellaisia tavanomaisesta liiketoiminnasta poikkeavia sopimuksia, joiden nojalla jollakin Konserniin kuuluvalla yhtiöllä olisi Konsernin kannalta merkittäviä velvoitteita tai oikeuksia.

Rahoitus sopimukset

Finnair allekirjoitti 18.1.2019 sitovan 175 miljoonan euron suuruisen syndikoidun luottolimiittijärjestelyn yleisiin rahoitustarpeisiin. Järjestelyn koordinaattorina ja pääjärjestäjänä toimii Nordea Bank Oyj. Danske Bank A/S, OP Yrityspankki Oyj, Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ) ja Swedbank AB (publ) toimivat lainajärjestelyn pääjärjestäjinä. Laina korvasi 22.6.2016 solmitun 175 miljoonan euron syndikoidun luottolimiitin, joka oli käyttämätön. Uusi järjestely on voimassa kolme vuotta ja sisältää kaksi vuoden pituista jatko-optiota, joista Yhtiö on käyttänyt ensimmäisen tammikuussa 2020. Yhtiö sopi 15.5.2020 tietyistä muutoksista valmiusluottolimiittia koskevaan sopimukseen, mukaan lukien oikaistun velkaantumisasasteen kovenanttitasoon. Oikaistun velkaantumisasasteen vuosineljänneksittäin tarkistettava kovenanttitaso on muutoksen jälkeen 225 prosenttia 30.6.2021 asti, 200 prosenttia 1.7.2021 alkaen 30.6.2022 asti, ja 30.6.2022 jälkeen 175 prosenttia. Yhtiön velkaantumisasasteen nousu saattaa nostaa valmiusluottolimiitin korkoa. Seuraava muutettujen kovenanttitasojen mukainen tarkistus suoritetaan Osakeannin toteuttamisen jälkeen tai viimeistään 31.3.2021.

Finnair allekirjoitti 27.5.2020 lainasopimuksen Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen kanssa koskien 600 miljoonan euron TyEL-takaisineläintä. Suomen valtio on taannut TyEL-takaisineläintä pääomasta 90 prosenttia ja valtioneuvosto hyväksyi takauksen 20.5.2020. Nordea Bank Oyj on taannut TyEL-takaisineläintä pääomasta 10 prosenttia. Laina tulee nostaa viimeistään 31.12.2020, mikäli nostoperiodia ei erikseen jatketa tämän jälkeen, ja se voidaan nostaa kolmessa erässä. Laina maksetaan takaisin kahdessa erässä: 300 miljoonaa euroa erääntyy 30 kuukauden kuluttua lainan nostopäivästä ja 300 miljoonaa euroa 36 kuukauden kuluttua nostopäivästä. Lainalla on kiinteä vuotuinen korko. Tämän Esitteen päivämääränä TyEL-takaisineläintä on nostettu 200 miljoonaa euroa.

Norraa koskeva osakassopimus ja ostoliikennesopimus

Finnair on solminut Danish Air Transportin kanssa Norraa koskevan osakassopimuksen. Kaikkiin merkittäviin päätöksiin tarvitaan molempien osakkeenomistajien suostumus, eikä kumpikaan osakkeenomistaja voi luovuttaa Norran osakkeita kolmannelle osapuolelle ennen osakassopimuksessa sovittua määräaikaa. Jäljelle jäävällä osakkeenomistajalla on etuosto-oikeus myyvän osakkeenomistajan osakkeisiin. Molemmilla osakkeenomistajilla on myös myötämyyntivaltuus ja Finnairilla on lisäksi myötämyyntioikeus.

Finnairin ja Norran välisen ostoliikennesopimuksen mukaisesti Finnair ostaa Norran koko ATR ja Embraer 190 - koneilla tuotetun liikenteen ja hyödyntää sitä Finnairin reittiverkostossa. Finnair kantaa kaupallisen riskin liiketoiminnoista. Kaikki Norran operoimat lentokoneet on vuokrattu Finnair Aircraft Finance Oy:lta, joka on Finnairin kokonaan omistama tytäryhtiö.

Lentokoneita koskevat leasing sopimukset

Osana liiketoimintaansa Finnair operoi useita leasing sopimuksilla vuokrattuja lentokoneita, joista Finnair itse operoi 27 lentokonetta ja 9 lentokonetta on edelleen vuokrattu Norralle (katso ”Yhtiön liiketoiminta – Velat ja pääomalähteet”). Leasing sopimusten mukaan vuokranantaja pidättää itsellään lentokoneen omistusoikeuden, ja kantaa siten lentokonetta koskevan jäännösrisikin. Finnair on velvollinen maksamaan, leasingvuokran lisäksi, kaiken lentokoneeseen liittyvän lento-, huolto- ja maahuolintoiminnan sekä lentokoneeseen liittyvät vakuutukset, ja Yhtiö kantaa niihin liittyvät riskit. Finnairin leasing sopimukset edellyttävät Yhtiöltä myös noin 1–3 kuukauden vuokraa vastaavan vakuustalletuksen tekemistä, joka yleensä annetaan pankkitakauksen muodossa. Muutamissa tapauksissa talletus on maksettu käteisellä. Finnairin leasing sopimusten mukaiset vuokra-ajat vaihtelevat 8 vuodesta jopa 22 vuoteen, ja tietyt niistä sisältävät ennenaikaisen irtisanomisoption ja/tai jatko-optioita. Vuokra-ajan lopussa Finnair saattaa olla velvollinen maksamaan tiettyjä korvauksia tai olla oikeutettu korvaukseen vuokranantajalta, riippuen leasing sopimuksessa määritellyistä lentokoneen taloudellisesta palautuskunnosta sekä siitä, missä fyysisessä kunnossa lentokone palautetaan vuokranantajalle.

SÄÄNTELY

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

Yleistä

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

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

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

Yhdistyneiden Kansakuntien erityisjärjestö ICAO vastaa kansainvälisen lentoliikenteen yhteensovittamisesta ja sääntelystä ja on kehittänyt normeja ja menettelysuosituksia useista eri seikoista, kuten lentokonetoiminnoista, henkilöstön lupakirjoista, ilmailun turvallisuudesta, onnettomuuksien tutkinnasta, navigaatiopalveluista, lentoasemien suunnittelusta ja toiminnasta sekä ympäristönsuojelusta. Suomi on ICAO:n jäsen.

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

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

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

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

Kansainvälisen sääntelyn vaatimukset

Chicagon yleissopimus

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

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

EU:n ja Yhdysvaltojen välinen niin sanotun Avoin taivas -sopimus astui voimaan 30. maaliskuuta 2008. Sopimuksen mukaisesti Yhdysvaltojen ja EU:n lentoyhtiöt voivat lentää kaikilla EU:n ja Yhdysvaltojen välisillä lentoreiteillä. Vaikka yhdysvaltalaiset lentoliikenteen harjoittajat voivat lentää Euroopan sisäisiä lentoja ja joihinkin EU:n ulkopuolisiin kohteisiin, EU:n lentoyhtiöt eivät saa liikennöidä Yhdysvaltojen sisäisiä lentoja. Omistusoikeus yhdysvaltalaisissa lentoyhtiöissä pysyy rajoitettuna. Sopimus laajennettiin joulukuussa 2009 koskemaan myös Norjaa ja Islantia.

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

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

Tällä hetkellä ETA-alueen sisäisten lentojen päästöjä pyritään vähentämään EU:n lentoliikenteen päästökaupan (katso jäljempänä ”– EU:n sääntelyn vaatimukset – Ympäristöasiat”) avulla. CORSIA:n ja EU:n lentoliikenteen päästökaupan mahdollisesta yhteensovittamisesta on tarkoitus päättää EU:ssa vuoden 2023 loppuun mennessä. Vaikka pyrkimys on yhdenmukaistaa EU:n päästökaupan ja CORSIA:n tarkkailu- ja monitorointivelvoitteita, eroavaisuudet ovat kuitenkin mahdollisia.

Kahdenväliset sopimukset

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

EU:n sääntelyn vaatimukset

Yleistä

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

välillä. Vuonna 1995 Euroopan talousaluetta koskevan sopimuksen perusteella Norja, Islanti ja Liechtenstein, jotka eivät ole EU:n jäsenvaltioita, tulivat EU:n lentoliikenteen sääntelyjärjestelmän piiriin, jolloin sääntelyjärjestelmä laajentui kattamaan ETA:n.

Asetuksessa (EY) N:o 847/2004 EU:n jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta määrätään periaatteista, joiden tarkoituksena on varmistaa riittävästä tiedonvaihdosta EU:ssa siten, että EU:n jäsenvaltiot eivät kahdenvälisissä lentoliikennesuhteissaan kolmansien maiden kanssa olisi vaarassa rikkoa unionin lainsäädäntöä. EU:n jäsenvaltiot voivat myös valtuuttaa Euroopan komission neuvottelemaan kolmansien maiden kanssa kaikkien EU:n jäsenvaltioiden puolesta. Katso ”*Riskitekijät – Sääntelyriskejä – Muutokset kahdenvälisissä sopimuksissa tai kauppasuhteissa Euroopan unionin ja kolmansien maiden välillä voivat johtaa Finnairin lentoreittejä koskeviin rajoituksiin tai nostaa niihin liittyviä maksuja.*”.

Liikennelupa (Operating Licence)

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

Lentotoimintalupa (Air Operator Certificate, AOC)

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

Omistajuutta ja liiketoimintaa koskevat vaatimukset

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

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

Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen

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

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

Slot-asetuksen mukaan koordinoitun lentoaseman koordinaattori jakaa lähtö- ja saapumisajat kullekin aikataulukaudelle. Jos hakemusten määrä ylittää käytettävissä olevien lähtö- ja saapumisaikojen lukumäärän, etusijalle asetetaan lentoliikenteen harjoittajat, joiden hallussa kyseiset lähtö- ja saapumisajat olivat edellisellä aikataulukaudella, ja jotka käyttävät niitä vähintään 80-prosenttisesti. Jos lentoliikenteen harjoittaja ei saavuta tätä kynnysarvoa, se voi menettää kyseisen lähtö- tai saapumisajan, joka voidaan sijoittaa lähtö- ja saapumisaikojen pooliin jaettavaksi toisille lentoliikenteen harjoittajille (niin kutsuttu ”use-it-or-lose-it” -sääntö). Mikäli lentoliikenteen harjoittaja on kuitenkin estynyt käyttämästä lähtö- tai saapumisaikaa poikkeuksellisista syistä

(esimerkiksi ennalta arvaamattomat ja väistämättömät olosuhteet, joihin lentoliikenteen harjoittaja ei voi vaikuttaa), se voi kuitenkin olla oikeutettu säilyttämään lähtö- tai saapumisaajan. Euroopan komissio on väliaikaisesti luopunut lähtö- ja saapumisaikojen vähimmäiskäyttöä koskevista vaatimuksista niitä soveltavilla lentoasemilla COVID-19-pandemian vuoksi.

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

Euroopan komissio julkaisi joulukuussa 2011 toimenpidekokonaisuuden, jossa ehdotetaan muutoksia lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevaan sääntelyyn. Tavoitteena on tehostaa käytettävissä olevan kapasiteetin käyttöä eurooppalaisilla lentoasemilla. Ehdotettu sääntely sisältää muun muassa toimenpiteitä lähtö- ja saapumisaikojen vaihtokaupan läpinäkyvyyden edistämiseksi ja sitä koskevien ehtojen selkeyttämiseksi kansallisten viranomaisten valvonnan alla, sekä tiukentuneita vaatimuksia ”use-it-or-lose-it” -sääntöön.

Kuljetusmaksut

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

Lentoasemamaksut

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

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

Ympäristöasiat

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

Eurooppalaista päästökauppaa koskeva direktiivi 2008/101/EY astui voimaan helmikuussa 2009, ja toi ilmailualan EU:n päästökauppajärjestelmän (EU Emissions Trading System, eli EU ETS) piiriin. Vuodesta 2012 alkaen EU ETS koskee kaikkia EU-jäsenmaiden sekä ETA-sopimuksen perusteella myös Islannin, Liechtensteinin ja Norjan lentoasemilta lähteviä ja niiltä saapuvia lentoja.

EU ETS määrittää markkinahinnan päästöoikeuksille, ja rajoittaa kokonaispäästöjä kiinteään rajaan asti. Järjestelmän soveltamisalaan kuuluvien toimijoiden on luovutettava tietty määrä päästöoikeuksia joka raportointivuonna kokonaispäästöjensä kattamiseksi. Lentoyhtiöille annetaan tietty määrä ilmaisia päästöoikeuksia niiden määriteltyjen viitevuosien mukaisten historiallisten päästöjen sekä markkinaosuuden perusteella. EU-jäsenvaltiot myös myyvät lisäpäästöoikeuksia huutokauppanettelyssä.

Siviilikäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden aiheuttaman melun rajoittamisesta annetulla direktiivillä 89/629 pyritään rajoittamaan lentoliikenteen aiheuttamaa melua. Direktiivillä säädetään koko EU:n ilmatilan laajuudesta toimintakiellosta sellaisille lentäville suihkukoneille, jotka eivät täytä ICAOn luvun 3 mukaisia normeja, lukuun ottamatta rekistereihin ennen 1.11.1990 merkittyjä koneita ja eräitä merentakaisia alueita. Lisäksi asetuksella (EU) N:o 598/2014 rajoitetaan edelleen melua EU:n lentoasemilla ja niiden ympäristössä. Toisaalta direktiivillä 2002/49, muutoksineen, pyritään yhdenmukaistamaan melun kuvaajia ja melukarttoja sekä kannustamaan valtioita arvioimaan melutilannetta yksityiskohtaisesti. Yhtiön tiedossa ei ole

mitään sen lentokoneiden tai minkään muun toiminnon aiheuttamia ympäristöongelmia, joilla voisi olla olennainen vaikutus sen liiketoimintaan.

Turvallisuus

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

Neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3922/91 (viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 859/2008) on säädetty rajoituksia ohjaamo- ja matkustamomiehistön työajoin, sekä asetettu heille määritellyt pysähtymisajat ja lepovaatimukset. Lisäksi lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012, muutoksineen, annetaan tarkempia teknisiä turvallisuusmääräyksiä muun muassa lentotyöjaksojen suunnittelusta ja siten, että miehistön jäsenet pysyvät riittävän vireinä. Asetuksen liitteissä on määritelty myös teknisiä määräyksiä muun muassa lentokoneiden turvallisuusmääräyksistä, hyväksynnästä ja valvonnasta, huollosta sekä vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta.

Vakuutukset

Vakuutuksista ilmailussa aiheutuvan vahingon varalta säädetään lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 785/2004 sekä lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista sekä asetusten (EY) N:o 482/2008 ja (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta annetussa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 1035/2011. Yhtiöllä on sen vastuiden edellyttämä ja sille erityisesti Suomen lain ja kansainvälisten lentoliikenteen yleissopimusten perusteella kuuluvien vähimmäiskorvausvastuiden mukainen vakuutusturva. Yhtiön vakuutuksia on kuvattu tarkemmin osiossa ”Yhtiön liiketoiminta – Vakuutukset”.

Matkustajien oikeudet

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

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

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

Tämän Esitteen päivämääränä asetukseen (EY) N:o 261/2004 on vireillä muutoksia. Euroopan komissio on laatinut asetuksen muutosehdotuksen, josta Euroopan parlamentti on antanut lainsäädäntöpäätöslauselman 5. helmikuuta 2014. Ehdotuksen tavoitteena on vahvistaa matkustajien oikeuksia muun muassa huolenpitoon ja apuun, sekä selkeyttää liityntälentojen matkustajien oikeusasemaa. Toisaalta matkustajilla olisi ehdotuksen myötä harvemmin oikeus asetuksen mukaisiin vakiokorvauksiin lentojen viivästyessä. Myös lentoyhtiön velvollisuutta

järjestää matkustajalle majoitus tietyissä poikkeuksellisissa olosuhteissa rajoitettaisiin. Asetusehdotuksella pyritään myös edistämään matkustajien pääsyä oikeuksiinsa matkatavaroiden tuhoutuessa tai vahingoittuessa.

Kilpailu- ja valtiontukisääntely

EU:ssa toimivien lentoyhtiöiden on noudatettava EU:n kilpailusääntöjä, joista merkittävimmät sisältyvät SEUT 101 ja 102 artikloihin, jotka ovat keskeisin väline kilpailunrajoittamista vastaan. SEUT 101 artiklan 1 kohta kieltää yritysten väliset sopimukset, yritysten yhteenliittymien päätökset sekä yritysten yhdenmukaistetut menettelytavat, jotka rajoittavat tai vääristävät kilpailua. SEUT 102 artikla puolestaan kieltää määräävän markkina-aseman väärinkäytön.

SEUT 101 artiklan 1 kohdan mukainen lähtökohtaisesti kilpailua rajoittava sopimus ei kaikissa tilanteissa ole lainvastainen. Tiettyjen edellytysten täytyessä Euroopan komissio voi myöntää SEUT 101 artiklan 3 kohdan mukaisia poikkeuksia tiettyihin lentoliikenteen alan sopimusten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin. Yksittäistapauksellista poikkeusten lisäksi on tietyissä tilanteissa mahdollista soveltaa yleisempiä, niin kutsuttuja ryhmäpoikkeuksia. Tämän Esitteen päivämääränä ei ole voimassa erityisesti lentoliikenteen alaa koskevia ryhmäpoikkeuksia. Euroopan komissio on kuitenkin myöntänyt yleisiä ryhmäpoikkeuksia tietyn tyyppisille horisontaalisille ja vertikaalisille sopimuksille, jotka koskevat myös lentoliikennealaa.

SEUT 107 artiklan 1 kohdan mukaan kilpailua vääristävät, tiettyjä yrityksiä tai toimialoja suosivat, valtion varoista myönnettyt tuet ovat lähtökohtaisesti kiellettyjä. 107 artiklan 3 kohdan mukaan tiettyjä tukimuotoja voidaan kuitenkin pitää sallittuina, esimerkiksi tukea tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä EU:n yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. SEUT 108 Artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltion on annettava Euroopan komissiolle tieto tuen myöntämistä tai muuttamista koskevasta suunnitelmasta niin ajoissa, että se voi esittää huomautuksensa. Jäsenvaltio, jota asia koskee, ei saa toteuttaa ehdottamiaan toimenpiteitä, ennen kuin menettelyssä on annettu lopullinen päätös. Osakeannin yhteydessä Suomen valtio on tehnyt valtiontukisääntelyn mukaisen valtiontuki-ilmoituksen Euroopan komissiolle, ja komissio on tehnyt virallisen päätöksen valtiontuen hyväksymisestä ja siihen sovellettavista ehdoista 9.6.2020.

Suomalaisen sääntelyn vaatimukset

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

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

TIIVISTELMÄ VIIMEAIKAISISTA TIEDOTTEISTA

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

COVID-19-pandemian vaikutukset lentomatkustamiseen ja Finnairin taloudelliseen asemaan

Finnair ilmoitti 31.1.2020 sopeuttavansa Manner-Kiinan-liikenneohjelmaansa ja peruvansa kaikki lennot Manner-Kiinaan johtuen koronavirustilanteesta ja sen vaikutuksesta Kiinan lentomatkustukseen.

Finnair ilmoitti 28.2.2020 päivittävänsä näkymiään vuodelle 2020 ja antoi tulosvaroituksen. Finnair arvioi vuoden 2019 tulosjulkistuksensa yhteydessä 7.2.2020, että koronaviruksen suorat taloudelliset vaikutukset vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä olisivat suhteellisen rajalliset, vaikka Manner-Kiinan lentojen peruutukset jatkuisivat ensimmäisen neljänneksen 2020 loppuun. Tuolloin Finnair arvioi kapasiteettinsa kasvavan noin 4 prosenttia vuonna 2020. Koronavirustilanteen jatkumisen ja sen kansainväliseen lentoliikenteeseen kohdistuvien, aiemmin arvioitua laajempien vaikutusten vuoksi Finnair kuitenkin päivitti taloudellisia näkymiään.

Finnair päivitti 28.2.2020 antamassaan tulosvaroituksessa taloudellisia näkymiään ja ilmoitti, että sen vertailukelpoisen liikeluokituksen vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä arvioidaan jäävän vuoden 2019 ensimmäisen neljänneksen liikeluokituksen heikommaksi, vertailukelpoinen liikeluokitus on olennaisesti heikompi vuoden 2020 toisella neljänneksellä vuoden 2019 toiseen neljännekseen verrattuna ja vuoden 2020 vertailukelpoisen liikeluokituksen arvioidaan olevan olennaisesti edellisvuotta heikompi. Lisäksi Finnair perui ennusteensa, jonka mukaan kapasiteetti vuonna 2020 olisi kasvanut noin 4 prosenttia, ja ilmoitti sopeuttavansa lähikuukausien aikana verkostoaan ja kapasiteettiaan, minkä seurauksena Finnairin lentosidonnaiset kustannukset, kuten lentopolttoainekulut sekä lentoasema- ja muut maksut pienenevät kapasiteetin muutosten mukaisesti. Lisäksi Finnair ilmoitti aikovansa sopeuttaa myös muita kustannuksiaan toimenpiteillä, jotka kohdistuisivat henkilöstöön, myyntiin ja markkinointiin, kehityshankkeisiin ja muihin projekteihin.

Finnair ilmoitti 16.3.2020 päivittävänsä taloudellisia näkymiään erittäin vakavista ja maailmanlaajuisista COVID-19-pandemian vaikutuksista johtuen. Finnair ilmoitti leikkaavansa kysynnän huomattavan heikkenemisen vuoksi 90 prosenttia normaalikapasiteetistaan, mikä johtaa huomattavaan vertailukelpoiseen liikeluokituksen tilikaudella 2020.

Finnair ilmoitti tekevänsä poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi kustannuksiinsa merkittäviä lisäsopeutuksia.

Lisäksi hallitus oli harkinnut osingonjakoehdotustaan ja totesi olosuhteiden nopean heikkenemisen vuoksi, että Yhtiön tulisi pidättäytyä osingonjaosta. Myös Suomen valtio oli ilmoittanut Yhtiölle, että se aikoo äänestää 0,20 euron osakekohtaista osinkoehdotusta vastaan muuttuneiden olosuhteiden takia. Ehdotettu osinko vuodelta 2019 ei siten toteudu.

Tiedotteen mukaan Finnair on toteuttamassa kokoluokaltaan merkittävän lisärahoitus suunnitelman varmistamiseksi Yhtiön tulevaisuuden pitkäjänteisyyden COVID-19-pandemiassa. Suunnitelma sisältää olemassa olevan valmiusluottolimiitin käyttöönoton, kiinnittämättömien lentokoneiden myynti- ja takaisinvuokrausjärjestelyjä sekä markkinaehtoisen TyEL-takaisinlainausjärjestelyn.

Finnair ilmoitti 20.3.2020 talouspoliittisen ministerivaliokunnan esittäneen Suomen valtion takausta TyEL-takaisinlainalle. Lisärahoitus suunnitelmaan kuuluva lakisääteinen TyEL-takaisinlaina on suuruudeltaan 600 miljoonaa euroa. TyEL-takaisinlaina voidaan nostaa tarvittaessa. Valtion takaus kattaa 90 prosenttia TyEL-takaisinlainan pääomasta. Lisäksi Finnair ilmoitti, että lisärahoitus suunnitelmaan kuuluvan valmiusluottolimiitin määrä on 175 miljoonaa euroa. Valmiusluottolimiitti on nostettu kokonaan tämän Esitteen päivämääränä.

Finnair ilmoitti 29.4.2020 suunnittelevansa arviolta 500 miljoonan euron merkintäoikeusantia COVID-19-pandemian vaikutusten vuoksi.

Finnair ilmoitti 20.5.2020, että se sopeuttaa volyymisidonnaisia kulujaan kysynnän mukaisesti. Tähän sisältyvät keskustelut lisäsopeutustarpeista aikaisemmin julkistettujen lomautusten lisäksi. Lisäksi Finnair tavoittelee lähes 80 miljoonan euron vuositasen pysyviä kustannussäästöjä vuoden 2022 alusta verrattuna vuoteen 2019. Säästöjä haetaan muun muassa kiinteistökuluista, koneiden vuokrauskuluista, palkitsemisrakenteista, myynti- ja jakelukuluista, IT-kustannuksista sekä hallintokuluista. Lisäksi Yhtiö jatkaa toimintojen tehostamista, eri asiakasprosessien digitalisointia ja automatisointia sekä neuvottelee uudelleen tiettyjä sopimuksia toimittajiensa ja kumppaniensa kanssa. Finnairin suunnitelma perustuu arvioon, jonka mukaan lentoliikenne toipuu vuoden 2019 tasolle 2–3 vuodessa. Mikäli kilpailutilanne tai kysyntä osoittautuisi nykyistä oletusta huonommaksi, Finnair voi ryhtyä tarvittaessa lisätoimiin.

Finnair tiedotti 20.5.2020, että valtioneuvosto on hyväksynyt Finnairin TyEL-takaisinlainalle enintään 540 miljoonan euron valtiontakauksen. Järjestely on EU:n valtiontukisäännösten mukainen ja sai Euroopan komission hyväksynnän 18.5.2020. Finnair tiedotti, että se aikoo suunnitelmiensa mukaan nostaa TyEL-takaisinlainasta osan vuoden 2020 toisen vuosineljänneksen aikana.

Muutokset Yhtiön johdossa ja osakkeenomistajien nimitystoimikunnassa

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

Finnair ilmoitti 11.9.2019, että seuraavat henkilöt oli valittu Finnairin osakkeenomistajien nimitystoimikuntaan: Minna Pajumaa, Timo Sallinen ja Mikael Etola.

Finnairin johtoryhmän jäsenistä kolme vaihtui vuoden 2019 kolmannella neljänneksellä. Finnair ilmoitti 26.6.2019, että Finnairin talousjohtaja Pekka Vähähyppä jättää Yhtiön 1.7.2019, ja uudeksi talousjohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi oli 1.7. 2019 alkaen nimitetty Mika Stirkkinen (KTM). Aikaisemmin Mika Stirkkinen oli toiminut Finnairilla useissa taloushallinnon johtotehtävissä. Lisäksi Finnair ilmoitti 19.6.2019, että henkilöstöjohtaja Eija Hakakari oli päättänyt jättää Yhtiön 30.9.2019. Finnair ilmoitti edelleen 16.9.2019, että Chief Digital Officer (CDO), Katri Harra-Salonen oli päättänyt jättää Finnairin 30.9.2019. Eija Hakakarin seuraajaksi nimitettiin Johanna Karppi ja Katri Harra-Salosen seuraajaksi Tomi Pienimäki, ja molemmat aloittivat uudessa tehtävässään 1.10.2019. Johanna Karppi siirtyi Finnairille Terveystalosta, jossa hän toimi henkilöstöjohtajana. Tätä ennen hän toimi henkilöstöhallinnon johtotehtävissä Rautaruukissa ja Orionissa. Tomi Pienimäki toimi aikaisemmin Vincitin ja Jollan toimitusjohtajana sekä Itellan ja Hackmanin tietohallintojohtajana.

5.5.2020 Finnair julkisti osakkeenomistajien nimitystoimikunnan ehdotukset yhtiökokoukselle, jotka täydensivät nimitystoimikunnan 27.1.2020 antamaa ehdotusta. Nimitystoimikunta ehdotti yhtiökokoukselle, että kaikki nykyiset hallituksen jäsenet valittaisiin uudelleen ja että sen lisäksi hallitukseen valittaisiin uutena jäsenenä Valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosaston finanssineuvos Maija Strandberg.

Finnair ilmoitti 18.5.2020, että Finnairin johtoryhmän jäsen, asiakaskokemuksesta vastaava johtaja Piia Karhu jättää Finnairin 30.6.2020, sillä hänet on nimitetty tulevaan Metso Outotecin liiketoiminnan kehitysjohtajaksi. Finnairin asiakaskokemusyksikkö jaetaan jatkossa siten, että yksikön operatiivisemmat toiminnot siirtyvät osaksi yhtiön Operations-yksikköä, josta vastaa Jaakko Schildt, ja Aurinkomatkat, Contact center ja asiakaspalvelun kehitykseen liittyvät tehtävät siirtyvät osaksi Ole Orvärin vetämää kaupallista yksikköä, jonka uudeksi nimeksi tulee Commercial and Customer experience (CX) -yksikkö. Nämä organisaatiomuutokset astuvat voimaan 1.6.2020.

Muita tietoja

Finnair ilmoitti 7.11.2019 päivittäneensä strategiset tavoitteensa koskien kestäväää, kannattavaa kasvua. Finnairin hallitus vahvisti seuraavat tavoitteet strategiakaudelle 2020–2025: 1) yli 7,5 prosentin vertailukelpoinen EBIT yli syklin (kiintein valuuttakurssein ja polttoaineen hinnoin) 12–18 kuukauden siirtymäkauden jälkeen, 2) yli 10 prosentin sijoitetun pääoman tuotto (ROCE) yli syklin (kiintein valuuttakurssein ja polttoaineen hinnoin) 12–18 kuukauden siirtymäajan jälkeen, 3) yli 85 prosentin täsmällisyys ja 4) parantunut asiakkaiden nettosuositteluindeksi (NPS) ja henkilöstön nettosuositteluindeksi. Finnair aikoi toteuttaa nämä tavoitteet kohdennetulla strategialla, joka hyödyntää Finnairin kotikentän Helsingin maantieteellistä etua Euroopan ja Aasian välisissä yhteyksissä. Strategiakaudelle 2020–2025 annettiin myös seuraava indikaatiivinen lisäohjeistus: 3–5 prosentin vuosittainen kapasiteetin kasvu (CAGR) tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK) mitattuna; likviditeetin optimointi, kuitenkin siten että kassavarat olisivat vähintään 15 prosenttia liikevaihdesta;

velkaantumisaste (gearing) enintään 175 prosenttia; arvioidaan hybridilainan uusiminen nykyistä pienempänä; arvioidaan omistettujen lentokoneiden osuuden lisäämistä lentokonerahoituksessa suhteessa vuokrattuihin lentokoneisiin; ja Finnairin osinkopolitiikka pysyisi ennallaan. 29.4.2020 julkaistussa osavuositarkastuksessaan Finnair kuitenkin ilmoitti, että Yhtiö päivittää myös pitkän aikavälin taloudelliset tavoitteensa sekä niihin liittyvän aikataulun.

Finnair julkisti 12.11.2019 tavoitteensa ja suunnitelmansa strategiakaudelle 2020–2025. Finnairin odotetaan tekevän strategiakaudella 2020–2025 päätöksiä lähinnä kapearunkolaivastoon kohdistuvista korvaus- ja kasvuinvestoinneista. Suuntaa antava investointisumma on 3,5–4 miljardia euroa. Tämä on Finnairin merkittävin vastuullisuuspanostus ja sen arvioidaan vähentävän päästöjä Finnairin Euroopan-liikenteessä yhteensä 10–15 prosenttia. 29.4.2020 julkaistussa osavuositarkastuksessaan Finnair kuitenkin ilmoitti, että se tarkastelee COVID-19-pandemian vaikutusta sen pitkän aikavälin strategiaan, mukaan lukien taloudelliset tavoitteet ja laivastoinvestoinnit.

Finnair ilmoitti 18.12.2019, että sen hallitus on päättänyt henkilöstön osakeohjelman ja avainhenkilöiden pitkän aikavälin kannustinjärjestelmän uusista kausista. Hallitus päätti myös henkilöstön osakesäästöohjelman uudesta 12 kuukauden säästökaudesta. Uuden 12 kuukauden säästökauden odotetaan alkavan 1.7.2020. Ohjelman piirissä olevalle henkilöstölle tarjotaan mahdollisuutta sijoittaa osa palkastaan Finnairin Osakkeisiin. Lisäksi Finnairin hallitus päätti uudesta osakepalkkio-ohjelmasta, joka käsittää vuodet 2020–2022. Ohjelman osallistujilla on mahdollisuus ansaita Finnairin Osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritustavoitteet täyttyvät. Hallitus arvioi, että osakepohjaisen kannustinjärjestelmän yhteydessä ei anneta uusia Osakkeita. Hallitus päätti samalla muuttaa meneillään olevan 2019–2021 osakeohjelman suoritusperusteita niin, että jäljellä oleville vuosille 2020–2021 liikevaihdon kasvua koskeva tavoite korvataan yksikkökustannustavoitteella (CASK, laskettuna kiinteillä valuutoilla ja kiinteällä polttoaineen hinnalla).

Finnair ilmoitti 17.3.2020 päättäneensä peruuttaa COVID-19-pandemian vuoksi varsinaisen yhtiökokouksensa 2020, joka oli tarkoitus järjestää 18.3.2020. Finnair julkaisi 5.5.2020 kutsun Yhtiön varsinaiseen yhtiökokoukseen, joka pidettiin 29.5.2020.

Finnair ilmoitti 29.5.2020 varsinaisen yhtiökokouksen päätöksistä. Tilinpäätöksen vahvistamisen, vastuuvapauden myöntämisen Yhtiön hallituksen jäsenille ja toimitusjohtajalle sekä toimielinten palkitsemispolitiikan kannattamisen lisäksi varsinainen yhtiökokous päätti: (i) että vuodelta 2019 vahvistetun taseen perusteella ei jaeta osinkoa; (ii) että hallituksen jäsenten vuosipalkkiot ovat seuraavat: puheenjohtaja 63 000 euroa; varapuheenjohtaja 32 700 euroa; tarkastusvaliokunnan ja henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan puheenjohtajat 32 700 euroa siinä tapauksessa, että he eivät samalla toimi hallituksen puheenjohtajana tai varapuheenjohtajana; ja jäsenen vuosipalkkio 30 300 euroa; (iii) hallituksen jäsenmääräksi yhdeksän (9). Kaikki nykyiset hallituksen jäsenet valittiin uudelleen ja lisäksi Maija Strandberg valittiin hallitukseen uutena jäsenenä. Jouko Karvinen valittiin uudelleen hallituksen puheenjohtajaksi; (iv) että toimikaudeksi, joka päättyy seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä, Yhtiön tilintarkastajaksi valitaan tilintarkastusyhteisö KPMG Oy Ab; (v) valtuuttaa hallituksen päättämään Yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta kuten tarkemmin kuvattu kohdassa ”*Osakkeet ja osakepääoma – Tiedot osakkeista – Voimassaolevat valtuutukset*”; (vi) valtuuttaa hallituksen päättämään yhtiön omien osakkeiden luovuttamisesta kuten tarkemmin kuvattu kohdassa ”*Osakkeet ja osakepääoma – Tiedot osakkeista – Voimassaolevat valtuutukset*”; (vii) valtuuttaa hallituksen päättämään merkintätuoikeusannista kuten tarkemmin kuvattu kohdassa ”*Osakkeet ja osakepääoma – Tiedot osakkeista – Voimassaolevat valtuutukset*”; (viii) että Yhtiön yhtiöjärjestyksestä muutetaan Yhtiön toimialan laajentamiseksi kuten tarkemmin kuvattu kohdassa ”*Osakkeet ja osakepääoma – Yleistä*”; ja (ix) valtuutti hallituksen päättämään yhteensä enintään 250 000 euron suuruisista lahjoituksista yleishyödyllisiin tai niihin rinnastettaviin tarkoituksiin sekä päättämään lahjoitusten saajista, käyttötarkoituksista ja muista lahjoitusten ehdoista.

Finnair ilmoitti 9.6.2020 hallituksen järjestäytymiskokouksen päätöksistä. Yhtiön hallitus valitsi järjestäytymiskokouksessaan Colm Barringtonin hallituksen varapuheenjohtajaksi. Lisäksi hallitus valitsi keskuudestaan hallituksen tarkastusvaliokunnan ja henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan jäsenet. Hallitus päätti myös luopua yhtiökokouksessa 2020 päätetyistä vuosipalkkioiden korotuksista ja samalla alentaa aiempia vuosipalkkioita 15 prosentilla.

ERÄITÄ TALOUDELLISIA TIETOJA

Seuraavissa taulukoissa esitetään Yhtiön valikoituja konsernitilinpäätöstietoja 31.3.2020 ja 31.3.2019 päätyneiltä kolmen kuukauden jaksolta sekä 31.12.2019 ja 31.12.2018 päätyneiltä tilikaudelta. Alla esitettävät taloudelliset tiedot ovat peräisin Yhtiön tilintarkastamattomasta konsernin osavuositarkastuksesta 31.3.2020 päätyneeltä kolmen kuukauden jaksolta, sisältäen tilintarkastamattomat vertailutiedot 31.3.2019 päätyneeltä kolmen kuukauden jaksolta, joka on laadittu ”IAS 34 Osavuositarkastukset” -standardin mukaisesti, sekä tilintarkastetusta konsernitilinpäätöksestä 31.12.2019 päätyneeltä tilikaudelta, sisältäen tilintarkastamattomat oikaistut vertailutiedot 31.12.2018 päätyneeltä tilikaudelta, joka on laadittu IFRS:n mukaisesti.

Finnair on 1.1.2019 alkaen soveltanut uutta IFRS 16 Vuokrasopimukset -standardia käyttäen täysin takautuvaa menettelyä. Finnair on lisäksi muuttanut lentokoneen komponenttien, kuten matkustamon osien ja rungon huoltojen, laskentaperiaatteita niin, että eri komponentit poistetaan niiden taloudellisen käyttöiän tai huoltojakson aikana. Aikaisemmin huoltokustannukset on kirjattu kuluksi niiden syntymishetkellä. Finnair muutti lisäksi vuokrattujen lentokoneiden huoltojen varauskäytäntöä siten, että varaus kirjataan samalla periaatteella kuin omistettujen koneiden huolloista. Finnair on myös muuttanut tuloslaskelman, taseen ja rahavirtalaskelman esitystapaa. Finnairin taloudellinen raportointi 31.12.2018 päätyneeltä tilikaudelta on oikaistu vastaamaan näitä uusia raportointiperiaatteita. Katso lisätietoa Esitteeseen viittaamalla sisällytyistä Yhtiön tilintarkastetusta konsernitilinpäätöksestä 31.12.2019 päätyneeltä tilikaudelta, kohdasta ”Konsernitilinpäätöksen liitetiedot – Muutokset tuloslaskelman, taseen ja rahavirtalaskelman esittämisessä”.

IFRS tulkintakomitea (IFRIC) päätti syyskuun 2019 kokouksessaan, että asiakkaille viivästyksistä tai peruutuksista johtuvat korvaukset tulee käsitellä liikevaihdon oikaisueränä matkustaja- ja maapalvelukulujen sijaan. Tämän johdosta Finnair teki oikaisun takautuvasti kvartaaleittain ja vuosien 2018 ja 2019 osalta, jotta vuodet olisivat vertailukelpoisia. Täten taloudelliset tiedot koskien liikevaihtoa sekä matkustaja- ja maapalvelukuluja 31.3.2019 päätyneellä kolmen kuukauden jaksolla ja 31.12.2018 päätyneellä tilikaudella on oikaistu.

Tässä esitettyjä valikoituja taloudellisia tietoja tulee lukea yhdessä kohdan ”Tilinpäätöksiin liittyviä ja eräitä muita tietoja” sekä tähän Esitteeseen viittaamalla sisällytyen Yhtiön tilintarkastetun konsernitilinpäätöksen 31.12.2019 päätyneeltä tilikaudelta ja Yhtiön tilintarkastamattoman konsernin osavuositarkastuksen 31.3.2020 päätyneeltä kolmen kuukauden jaksolla kanssa.

Konsernin tuloslaskelma

	31.3. päättynyt kolmen kuukauden jakso		31.12. päättynyt vuosi	
	2020	2019	2019 (tilintarkas- tettu)	2018 (tilintarkas- tamaton) (oikaistu)
(miljoonaa euroa)	(tilintarkastamaton)			
Liikevaihto	561,2	668,2¹	3 097,7	2 836,1
Liiketoiminnan muut tuotot	14,0	14,6	56,4	73,7
Liiketoiminnan kulut				
Henkilöstökulut	-136,1	-129,7	-534,7	-499,6
Polttoainekulut	-143,9	-145,2	-687,3	-581,0
Kapasiteettivuokrat	-29,9	-32,1	-130,2	-122,4
Lentokaluston huoltokulut	-40,2	-46,3	-201,2	-162,9
Liikennöimismaksut	-64,5	-72,1	-331,3	-300,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-30,4	-41,6	-172,1	-159,0
Matkustaja- ja maapalvelut	-104,7	-122,8 ¹	-476,7	-440,3
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-34,1	-33,3	-132,4	-131,3
Vertailukelpoinen EBITDA	-8,6	59,7	488,3	512,6
Poistot ja arvonalentumiset	-82,5	-75,9	-325,4	-294,2
Vertailukelpoinen liiketulos	-91,1	-16,2	162,8	218,4
Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset	-3,7	-2,0	-1,4	-4,9
Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset	-0,2	0,7	1,3	0,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot	-0,1	0,0	0,2	42,7

Uudelleenjärjestelykulut	-0,5	-	-3,0	-0,1
Liiketulos	-95,6	-17,6	160,0	256,3
Rahoitustuotot	9,2	0,7	4,8	-2,2
Rahoituskulut	-88,9	-21,3	-83,6	-84,6
Kurssivoitot ja -tappiot	-3,0	-10,3	12,7	-42,3
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	-	-	-0,9	-
Tulos ennen veroja	-178,2	-48,5	93,0	127,2
Tuloverot	35,6	9,7	-18,4	-25,6
Kauden tulos	-142,6	-38,8	74,5	101,6
Jakautuminen				
Emoyhtiön omistajille	-142,6	-38,8	74,5	101,6
Emoyhtiön omistajille kuuluva osakekohtainen tulos, euroa				
Laimentamaton osakekohtainen tulos	-1,14	-0,33	0,49	0,70
Laimennettu osakekohtainen tulos	-1,14	-0,33	0,49	0,70

¹ Oikaistu

Konsernin laaja tuloslaskelma

	31.3. päättynyt kolmen kuukauden jakso		31.12. päättynyt vuosi	
	2020	2019	2019 (tilintarkas- tettu)	2018 (tilintarkasta- maton) (oikaistu)
(miljoonaa euroa)				
Kauden tulos	-142,6	-38,8	74,5	101,6
Muut laajan tuloksen erät				
Erät, jotka saatetaan myöhemmin siirtää tulosvaikutteisiksi				
Suojausinstrumenttien käyvän arvon muutos	-152,3	86,5	75,8	-113,5
Verovaikutus	30,5	-17,3	-15,2	22,7
Erät, joita ei siirretä tulosvaikutteisiksi				
Etuuspohjaisten järjestelyiden vakuutusmatemaattinen voitto/tappio	41,7	-18,4	-50,2	0,7
Verovaikutus	-8,3	3,7	10,0	-0,1
Muut laajan tuloksen erät yhteensä	-88,5	54,5	20,5	-90,2
Kauden laaja tulos	-231,1	15,8	95,0	11,4
Jakautuminen				
Emoyhtiön omistajille	-231,1	15,8	95,0	11,4

Konsernin tase

	31.3.		31.12.	
	2020	2019	2019 (tilintarkas- tettu)	2018 (tilintarkasta- maton) (oikaistu)
(miljoonaa euroa)				
VARAT				
Pitkäaikaiset varat				
Laivasto	1 605,7	1 397,0	1 533,3	1 320,2
Käyttöoikeuslaivasto	705,3	811,0	736,4	834,3
Laivasto yhteensä	2 311,0	2 208,0	2 269,7	2 154,5
Muu käyttöomaisuus	182,5	177,1	178,4	173,2
Muu käyttöoikeusomaisuus	160,6	144,0	141,1	164,3
Muu käyttöomaisuus yhteensä	343,1	321,1	319,5	337,5
Muut pitkäaikaiset varat	36,0	51,6	39,5	53,3
Pitkäaikaiset varat yhteensä	2 690,1	2 580,8	2 628,7	2 545,3

Lyhytaikaiset varat				
Myyntiin liittyvät saamiset	73,2	204,0	160,6	152,4
Vaihto-omaisuus ja muut lyhytaikaiset varat	84,6	116,7	80,2	120,7
Johdannaisinstrumentit	76,1	88,7	55,7	52,1
Muut rahoitusvarat	713,7	929,2	800,8	892,2
Rahat ja pankkisaamiset	118,8	132,6	151,9	180,9
Lyhytaikaiset varat yhteensä	1 066,4	1 471,2	1 249,2	1 398,3
Myytäväänä olevat omaisuuserät	-	-	-	0,1
Varat yhteensä	3 756,5	4 052,0	3 877,9	3 943,6
OMA PÄÄOMA JA VELAT				
Emoyhtiön omistajille kuuluva oma pääoma				
Osakepääoma	75,4	75,4	75,4	75,4
Muu oma pääoma	660,3	823,8	890,9	843,0
Oma pääoma yhteensä	735,7	899,3	966,4	918,5
Pitkäaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	925,1	1 003,1	913,6	1 034,3
Muut korolliset velat	473,9	508,7	477,3	514,2
Eläkevelvoitteet	39,3	38,6	77,1	17,0
Varaukset ja muut velat	159,0	123,6	156,9	107,1
Laskennalliset verovelat	6,5	45,5	64,3	47,6
Pitkäaikaiset velat yhteensä	1 603,8	1 719,5	1 689,1	1 720,2
Lyhytaikaiset velat				
Vuokrasopimusvelat	141,6	131,3	140,4	125,1
Muut korolliset velat	219,6	102,5	43,5	100,5
Varaukset	23,7	24,4	17,2	30,9
Ostovelat	95,8	88,3	84,7	72,6
Johdannaisinstrumentit	250,9	39,9	38,9	107,1
Myynnin siirtovelat ja myynnistä saadut ennakot	437,0	704,0	552,7	548,9
Työsuhde-etuksiin liittyvät velat	123,8	116,1	119,4	105,6
Muut velat	124,7	226,5	225,7	214,2
Lyhytaikaiset velat yhteensä	1 417,0	1 433,2	1 222,4	1 304,9
Velat yhteensä	3 020,8	3 152,7	2 911,5	3 025,1
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 756,5	4 052,0	3 877,9	3 943,6

Konsernin rahavirtalaskelma

	31.3. ja 31.3. päättynyt kolmen kuukauden jakso		31.12. ja 31.12. päättynyt vuosi	
	2020	2019	2019	2018
	(tilintarkastamaton)		(tilintarkas- tettu)	(tilintarkasta- maton) (oikaistu)
(miljoonaa euroa)				
Liiketoiminnan rahavirta				
Tulos ennen veroja	-178,2	-48,5	93,0	127,2
Poistot ja arvonalentumiset	82,5	75,9	325,4	294,2
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	4,5	1,3	2,8	-37,9
Rahoitustuotot ja -kulut	82,6	30,9	66,1	129,0
Osuus osakkuus- ja yhteisyritysten tuloksista	-	-	0,9	-
Vertailukelpoinen EBITDA	-8,6	59,7	488,3	512,6
Varausten muutos	3,6	5,1	29,5	20,6
Työsuhde-etuudet	4,1	3,7	10,6	3,0
Muut oikaisut	-1,5	0,2	1,5	-3,1
Liiketapahtumat, joihin ei sisälly maksua	6,2	9,0	41,5	20,5
Myynti- ja muiden saamisten muutos	83,7	-49,3	33,4	-18,4
Vaihto-omaisuuden muutos	-0,4	0,7	-2,2	-1,8
Osto- ja muiden velkojen muutos	-199,3	162,7	46,9	70,6
Käyttöpääoman muutos	-116,0	114,1	78,1	50,4
Maksetut rahoituskulut, netto	-12,1	-21,6	-31,5	-79,9
Maksetut tuloverot	-3,0	-13,0	-11,9	-
Liiketoiminnan nettorahavirta	-133,5	148,3	564,5	503,6

Investointien rahavirta				
Investoinnit laivastoon	-113,4	-120,4	-453,1	-309,7
Investoinnit muuhun käyttöomaisuuteen	-9,3	-6,4	-25,2	-26,0
Käyttöomaisuuden myynti	2,1	0,0	1,3	213,8
Saadut vuokrasopimus- ja korkomaksut	4,0	4,1	16,3	-
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvien korkosijoitusten nettomuutos	49,2	52,6	-53,4	-81,8
Muiden pitkäaikaisten varojen muutos	0,0	-0,2	0,8	1,2
Investointien nettorahavirta	-67,3	-70,2	-513,2	-202,6
Rahoituksen rahavirta				
Lainojen nostot	175,0	-	-	-
Lainojen takaisinmaksut	-9,5	-4,8	-42,0	-112,5
Vuokrasopimusvelkojen takaisinmaksut	-29,9	-31,8	-132,2	-118,9
Oman pääoman ehtoisen lainan korot ja kulut	-	-	-15,8	-15,8
Omien osakkeiden hankinnat	-	-0,5	-0,5	-3,7
Maksetut osingot	-	-	-35,0	-38,4
Rahoituksen nettorahavirta	135,5	-37,1	-225,4	-289,2
Rahavirtojen muutos	-65,3	40,9	-174,1	11,8
Rahavarat tilikauden alussa	481,7	655,8	655,8	643,9
Rahavirtojen muutos	-65,3	40,9	-174,1	11,8
Rahavarat kauden lopussa*	416,4	696,7	481,7	655,8
*Rahavarat				
Muut rahoitusvarat	713,7	929,2	800,8	892,2
Rahat ja pankkisaamiset	118,8	132,6	151,9	180,9
Kassavarat	832,5	1 061,9	952,7	1 073,1
Yli kolmen kuukauden päästä erääntyvät	-416,1	-365,2	-470,9	-417,3
Rahavarat	416,4	696,7	481,7	655,8

Avainluvut

Seuraavassa taulukossa esitetään Finnairin keskeisiä tunnuslukuja ilmoitettuna päivinä ja ajanjaksoina:

	31.3. ja 31.3. päättynyt kolmen kuukauden jakso 2020 2019 (tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu)		31.12. ja 31.12. päättynyt vuosi 2019 2018 (tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu)	
(miljoonaa euroa, ellei toisin ilmoitettu)				(oikaistu)
Liikevaihto ja kannattavuus				
Liikevaihto	561,2	668,2 ¹	3 097,7 ²	2 836,1
Vertailukelpoinen liiketulos	-91,1	-16,2	162,8 ²	218,4
Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-61,9	-5,6	205,7	218,4 ³
Vertailukelpoinen liiketulos liikevaihdosta, %	-16,2	-2,4	5,3	7,7
Liiketulos	-95,6	-17,6	160,0 ²	256,3
Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta, %	-1,5	8,9	15,8	18,1
Osakekohtainen tulos (EPS), laimentamaton ja laimennettu, euroa	-1,14	-0,33	0,49 ²	0,70
Yksikkötuotto tarjotulta henkilökilometritä (RASK), senttiä/ASK	5,80	6,26	6,56	6,69
RASK kiintein valuuttakurssein, senttiä/ASK	5,77	6,24	6,53	6,69
Yksikkötuotto myydyltä henkilökilometritä (yield), senttiä/CPK	6,03	6,13	6,44	6,48
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK), senttiä/ASK	6,75	6,41	6,22	6,18
CASK ilman polttoainetta, senttiä/ASK	5,26	5,05	4,76	4,81
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, senttiä/ASK	6,41	6,29	6,10	6,18
Pääomarakenne				
Omavaraisuusaste, %	19,6	22,2	24,9	23,3
Nettovelkaantumisaste, %	125,5	75,9	64,3 ²	76,9
Korollinen nettovelka	923,0	682,8	621,0 ²	706,7

Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen				
EBITDA, edelliset 12 kk	2,2	1,4	1,3	1,4
Bruttoinvestoinnit	187,4	158,2	443,8	474,0
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	3,7	8,4	6,3	9,3
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	27,8	37,0	30,8	37,8
Liikenne				
Matkustajamäärä, tuhatta henkilöä	2 656	3 148	14 650	13 281
Lentojen lukumäärä, kpl	28 047	31 307	131 186	125 848
Tarjotut henkilökilometrit (ASK), milj. km	9 671	10 670	47 188	42 386
Myydyt henkilökilometrit (RPK), milj. km	7 025	8 356	38 534	34 660
Matkustajakäyttöaste (PLF), %	72,6	78,3	81,7	81,8
Operatiivinen laadukkuus				
Lentopolttoaineen kulutus, tonnia	226 381	260 350 ⁵	1 132 219	1 031 125
Saapumistämällisyys, %	87,4	72,6	79,3	79,7
Moderni laatulentoyhtiö				
Nettosuosittelutulos (NPS)	43	37	38	47 ⁴
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus, %	33,0	26,7	25,9	23,9
finnair.com-sivustolla kävijöiden kuukausikeskiarvo, miljoonaa	2,3	1,6	2,0	1,9
Finnair-mobiilisovelluksen aktiiviset käyttäjät, tuhatta	338,0	290,0	332,6	265,5
Lisämyynti	42,8	40,7	176,2 ²	160,8
Vastuullisuus				
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia	713 101	820 103	3 566 491 ⁵	3 248 045
Lentoihin liittymättömät CO ₂ päästöt, tonnia	3 770	4 434	13 938 ⁵	18 862
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/ASK	0,0737	0,0769	0,0756	0,0766
Lentojen CO ₂ päästöt, tonnia/RTK	0,8723	0,8319	0,7853	0,7917
Yhteinen kulttuuri ja toimintatavat				
Henkilöstö, keskimäärin, hlöä	6 804	6 541	6 771	6 360
Sairauspoissaolot, %	4,82	4,86	4,62	4,24
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk, %	3,9	3,5	3,8	3,3

¹ Oikaistu.

² Tilintarkastettu.

³ Historiallinen, ei ole oikaistu kiintein valuuttakurssein.

⁴ Uusi asiakastytyväisyyskysely käynnistettiin tammikuun 2019 alussa. Tämän vuoksi vuoden 2018 tiedot eivät ole täysin vertailukelpoisia vuoden 2019 kanssa. Uudessa tutkimuksessa NPS lasketaan kaikkien asiakkaiden vastausten perusteella, kun taas vuonna 2018 NPS oli laskettu vain Finnair Plus -jäsenten vastausten perusteella. Siksi vuosien 2018 ja 2019 tulokset eivät ole vertailukelpoisia keskenään.

⁵ Määrät tyypillisesti tarkentuvat osana vastuullisuustunnuslukujen varmentamista ja eroavat siksi alun perin raportoiduista.

Eräiden vaihtoehtoisten tunnuslukujen laskentakaavat, keskeiset operatiiviset mittarit ja muut tunnusluvut

Eräiden vaihtoehtoisten tunnuslukujen laskentakaavat

Vaihtoehtoinen tunnusluku	Laskentakaava	Käyttötarkoitus
Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Lentokaluston huoltovarausten realisoitumattomat valuuttakurssimuutokset + Suojauslaskennan ulkopuolisten johdannaisten käyvän arvon muutokset + Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot ja -tappiot + Uudelleenjärjestelykulut	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liike tuloksen laskennassa.
Vertailukelpoinen liike tulos	Liike tulos - Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät	Vertailukelpoisen liike tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Vertailukelpoinen liike tulos liikevaihdosta, %	Vertailukelpoinen liike tulos / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen liike tuloksen katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan

		liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin.
Liikevaihto kiintein valuuttakurssein	Liikevaihto + Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liiketuloksen kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin ja RASK kiintein valuuttakurssein laskennassa. Valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Liiketoiminnan muut tuotot + Liiketoiminnan kulut, jotka sisältyvät vertailukelpoiseen liiketulokseen + Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein + Polttoainehinnan vaikutuksen oikaisu vuoden 2018 hinnoin	Osatekijää käytetään vertailukelpoisen liiketuloksen kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin ja CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin laskennassa. Polttoainehinnan, valuuttakurssin ja suojaustuloksen muutos sitten vuoden 2018 on laskennassa eliminoitu.
Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Liikevaihto kiintein valuuttakurssein + Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Vertailukelpoinen liiketulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin pyrkii antamaan vertailukelpoisen valuutta- ja polttoainehintaneutraalin kuvan vertailukelpoisesta liiketuloksesta.
Vertailukelpoinen EBITDA	Vertailukelpoinen liiketulos + Poistot ja arvonalentumiset	Vertailukelpoisen EBITDAn katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liiketuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Vertailukelpoinen EBITDA liikevaihdosta, %	Vertailukelpoinen EBITDA / Liikevaihto x 100	Vertailukelpoisen EBITDAn katsotaan antavan vertailukelpoisen kuvan liiketoiminnan tuloksesta verrattuna aikaisempiin kausiin. Vertailukelpoinen EBITDA on lentoliiketoiminnassa yleisesti käytetty tunnusluku. Sen tavoitteena on kuvata vertailukelpoisen liiketuloksen kehitystä ilman pääomakuluja.
Oikaistut korolliset velat	Vuokrasopimusvelat + Muut korolliset velat + Valuutan- ja koronvaihtosopimukset	Osatekijää käytetään nettovelkaantumisasteen laskennassa.

johdannaissopimuksiin perustuvissa saamisissa ja veloissa

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

Keskeiset operatiiviset mittarit ja muut tunnusluvut

Laimentamaton osakekohtainen tulos (EPS)	(Kauden tulos - Oman pääoman ehtoisen lainan kulut verojen jälkeen) / Kauden keskimääräinen ulkona olevien osakkeiden määrä
Laimennettu osakekohtainen tulos (EPS)	(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 henkilökilometritä (RASK)	Yksikkötuotto (RASK) saadaan jakamalla konsernin liikevaihto tarjotuilla henkilökilometreillä (ASK).
Yksikkötuotto myydyttä henkilökilometritä (yield)	Matkustajaliikenteen liikevaihto tuotteittain jaettuna myydyillä henkilökilometreillä (RPK).
Yksikkökustannus tarjotulta henkilökilometritä (CASK)	Yksikkökustannus (CASK) saadaan jakamalla konsernin toiminnalliset kulut tarjotuilla henkilökilometreillä. Liiketoiminnan muut tuotot on vähennetty toiminnallisista kuluista.
CASK ilman polttoainetta	$(\text{Vertailukelpoinen liike-tulos} - \text{Liikevaihto CASK} - \text{polttoainekustannukset}) / \text{ASK} \times 100$
RASK kiintein valuuttakurssein	Liikevaihto kiintein valuuttakurssein / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)
CASK kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin / Tarjotut henkilökilometrit (ASK)
Tarjotut henkilökilometrit (ASK)	Tarjottujen paikkojen lukumäärä $\times$ lennetyt kilometrit
Myydyt henkilökilometrit (RPK)	Matkustajien lukumäärä $\times$ lennetyt kilometrit
Matkustajakäyttöaste (PLF)	Myytyjen henkilökilometrien osuus tarjotuista henkilökilometreistä
Saapumistäsmällisyys	Alle 15 minuuttia myöhässä saapuneiden lentojen osuus
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 suosittelevien osuudesta (vastaukset 9-10).
Digitaalisen suoran lippumyynnin osuus	Finnairin omissa suorakanavissa tapahtuvan lippumyynnin osuus kauden kokonaislippumyynnistä. Suorakanavia ovat Finnair.com, Finnair-mobiilisovellus, New Distribution Capability (NDC) -ratkaisut ja Finnair Holidays.
Lentojen CO ₂ päästöt	CO ₂ päästöt lentopolttoaineen kulutuksesta
Lentoihin liittymättömät CO ₂ päästöt	CO ₂ päästöt kiinteistöjen sähkön ja lämmityksen kulutuksesta ja maataluston polttoaineen kulutuksesta
Sairauspoissaolot	Sairauspoissaolotuntien määrä suhteessa suunniteltuihin työtunteihin
Henkilöstön vaihtuvuus, edelliset 12 kk	Omasta pyynnöstä lähteneiden työntekijöiden määrä edellisen 12 kuukauden aikana verrattuna aktiivisiin työsuhteisiin raportointipäivänä ja omasta pyynnöstä edellisen 12 kuukauden aikana lähteneet työntekijät

Eräiden Vaihtoehtoisten Tunnuslukujen Täsmäyttäminen

Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät

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

vertailukelpoisessa liikeluokituksessa ei huomioida lentokone- ja muiden transaktioiden voittoja ja tappioita ja uudelleenjärjestelykuluja. Transaktioiden voitot ja tappiot sisältävät myyntivoitot ja -tappiot sekä muut erät, joiden voidaan katsoa liittyvän suoraan omaisuuden myyntiin. Esimerkiksi alaskirjaus, joka voi tapahtua, kun erä on luokiteltu myytävänä olevaksi omaisuuseräksi IFRS 5:n mukaisesti, raportoidaan transaktioiden voittolina ja tappioina. Uudelleenjärjestelykulut sisältävät irtisanomisen yhteydessä suoritettavat etuudet ja muut kulut, jotka liittyvät suoraan toimintojen uudelleenjärjestelyihin.

(miljoonaa euroa)	1.1.–31.3.2020			1.1.–31.3.2019		
	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät		Vertailukelpoinen liikeluokitus	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät		Vertailukelpoinen liikeluokitus
	Liikeluokitus			Liikeluokitus		
	(tilintarkastamaton)			(tilintarkastamaton)		
Liikevaihto	561,2	-	561,2	668,2	-	668,2
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-
Liiketoiminnan muut tuotot	14,0	-	14,0	14,6	-	14,6
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstökulut	-136,6	0,5	-136,1	-129,7	-	-129,7
Polttoainekulut	-144,1	0,2	-143,9	-144,5	-0,7	-145,2
Kapasiteettivuokrat	-29,9	-	-29,9	-32,1	-	-32,1
Lentokaluston huoltokulut	-43,9	3,7	-40,2	-48,3	2,0	-46,3
Liikennöimismaksut	-64,5	-	-64,5	-72,1	-	-72,1
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-30,4	-	-30,4	-41,6	-	-41,6
Matkustaja- ja maapalvelut	-104,7	-	-104,7	-122,8	-	-122,8
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntitappiot	-0,1	0,1	-	-	-	-
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-34,1	0,0	-34,1	-33,3	-	-33,3
EBITDA	-13,1	4,5	-8,6	58,3	1,3	59,7
Poistot ja arvonalentumiset	-82,5	-	-82,5	-75,9	-	-75,9
Liikeluokitus	-95,6	4,5	-91,1	-17,6	1,3	-16,2

(miljoonaa euroa)	1.1.–31.12.2019			1.1.–31.12.2018		
	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät		Vertailukelpoinen liikeluokitus	Vertailukelpoisuuteen vaikuttavat erät		Vertailukelpoinen liikeluokitus
	Liikeluokitus			Liikeluokitus		
	(tilintarkastettu)			(tilintarkastamaton)		(oikaistu)
Liikevaihto	3 097,7	-	3 097,7	2 836,1	-	2 836,1
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntivoitot	0,2	-0,2	-	44,1	-44,1	-
Liiketoiminnan muut tuotot	56,4	-	56,4	73,7	-	73,7
Liiketoiminnan kulut						
Henkilöstökulut	-536,6	1,9	-534,7	-499,7	0,1	-499,6
Polttoainekulut	-686,0	-1,3	-687,3	-581,0	-	-581,0
Kapasiteettivuokrat	-130,2	-	-130,2	-122,4	-	-122,4
Lentokaluston huoltokulut	-202,5	1,4	-201,2	-167,8	4,9	-162,9
Liikennöimismaksut	-331,3	-	-331,3	-300,8	-	-300,8
Myynti-, markkinointi- ja jakelukulut	-172,1	-	-172,1	-159,0	-	-159,0
Matkustaja- ja maapalvelut	-476,7	-	-476,7	-440,3	-	-440,3
Lentokone- ja muiden transaktioiden myyntitappiot	-	-	-	-1,3	1,3	-
Kiinteistö-, IT- ja muut kulut	-133,5	1,0	-132,4	-131,1	-0,1	-131,3
EBITDA	485,4	2,8	488,3	550,4	-37,9	512,6
Poistot ja arvonalentumiset	-325,4	-	-325,4	-294,2	-	-294,2
Liikeluokitus	160,0	2,8	162,8	256,3	-37,9	218,4

Vertailukelpoinen liike-tulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin, liikevaihto kiintein valuuttakurssein sekä kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin

(miljoonaa euroa)	1.1.–31.3.		1.1.–31.12.	
	2020 (tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu)	2019	2019 (tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu) (oikaistu)	2018
Liikevaihto	561,2	668,2	3 097,7 ¹	2 836,1
Valuuttavaikutuksen oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein	-3,4	-2,8	-14,8	-
Liikevaihto kiintein valuuttakurssein	557,8	665,4	3 082,9	2 836,1 ²
Muut vertailukelpoiseen liike-tulokseen sisältyvät erät*	-652,3	-684,5	-2 934,9	-2 617,7
Valuuttavaikutuksen ja polttoainehinnan oikaisu vuoden 2018 valuuttakurssein ja hinnoin	32,6	13,5	57,7	-
Kulut kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-619,7	-671,0	-2 877,2	-2 617,7 ²
Vertailukelpoinen liike-tulos kiintein valuuttakurssein ja polttoainehinnoin	-61,9	-5,6	205,7	218,4²

* Muut vertailukelpoiseen liike-tulokseen sisältyvät erät koostuu kaikista vertailukelpoiseen liike-tulokseen sisältyvistä eristä liikevaihtoa lukuunottamatta.

¹ Tilintarkastettu.

² Historiallinen, ei ole oikaistu kiintein valuuttakurssein.

Nettovelkaantumisaste

(miljoonaa euroa)	31.3.		31.12.	
	2020 (tilintarkastamaton)	2019	2019 (tilintarkastettu)	2018 (tilintarkastamaton) (oikaistu)
Vuokrasopimusvelat	1 066,7	1 134,4	1 054,0	1 159,3
Muut korolliset velat	693,6	611,3	520,8	614,7
Valuutan- ja koronvaihtosopimukset*	-4,7	-0,9	-1,1	5,8
Oikaistut korolliset velat	1 755,5	1 744,7	1 573,7	1 779,8
Muut rahoitusvarat	-713,7	-929,2	-800,8	-892,2
Rahat ja pankkisaamiset	-118,8	-132,6	-151,9	-180,9
Kassavarat	-832,5	-1 061,9	-952,7	-1 073,1
Korollinen nettovelka	923,0	682,8	621,0	706,7
Oma pääoma yhteensä	735,7	899,3	966,4	918,5
Nettovelkaantumisaste, %	125,5	75,9	64,3	76,9

* 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 johdannaisopimuksiin perustuviin saamisiin/velkoihin, pidetään korollisena velkana nettovelan laskennassa.

Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk

(miljoonaa euroa)	31.3.		31.12.	
	2020 (tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu)	2019	2019 (tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu) (oikaistu)	2018
Korollinen nettovelka	923,0	682,8	621,0 ¹	706,7
Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	420,0	485,7	488,3 ¹	512,6
Korollinen nettovelka / Vertailukelpoinen EBITDA, edelliset 12 kk	2,2	1,4	1,3	1,4

¹ Tilintarkastettu.

Omavaraisuusaste

(miljoonaa euroa)	31.3.		31.12.	
	2020 (tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu)	2019	2019 (tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu)	2018 (oikaistu)
Oma pääoma yhteensä	735,7	899,3	966,4 ¹	918,5
Oma pääoma ja velat yhteensä	3 756,5	4 052,0	3 877,9 ¹	3 943,6
Omavaraisuusaste, %	19,6	22,2	24,9	23,3

¹ Tilintarkastettu.

Bruttoinvestoinnit

(miljoonaa euroa)	31.3.		31.12.	
	2020 (tilintarkastamaton)	2019	2019 (tilintarkastamaton)	2018 (oikaistu)
Lisäykset käyttöomaisuudessa	166,8	154,3	420,2	339,6
Uudet sopimukset käyttöoikeusomaisuudessa	2,3	4,0	29,2	122,7
Uudelleenarvostukset ja modifikaatiot	18,3	-	-5,6	11,8
Bruttoinvestoinnit	187,4	158,2	443,8	474,0

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

(miljoonaa euroa)	31.3.		31.12.	
	2020 (tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu)	2019	2019 (tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu)	2018 (oikaistu)
Tulos ennen veroja, edelliset 12 kk	-36,8	62,0	93,0 ¹	127,2
Rahoituskulut, edelliset 12 kk	151,2	85,1	83,6 ¹	84,6
Kurssivoitot ja -tappiot, edelliset 12 kk	-20,0	73,8	-12,7 ¹	42,3
Tuotto, edelliset 12 kk	94,4	220,9	163,9	254,0
Oma pääoma	735,7	899,3	966,4 ¹	918,5
Pitkäaikaiset vuokrasopimusvelat	925,1	1 003,1	913,6 ¹	1 034,3
Pitkäaikaiset muut korolliset velat	473,9	508,7	477,3 ¹	514,2
Lyhytaikaiset vuokrasopimusvelat	141,6	131,3	140,4 ¹	125,1
Lyhytaikaiset muut korolliset velat	219,6	102,5	43,5 ¹	100,5
Sijoitettu pääoma	2 495,9	2 644,9	2 541,1	2 692,5
Sijoitettu pääoma, raportointikauden ja vertailukauden keskiarvo	2 570,4	2 641,2²	2 616,8	2 717,6²
Sijoitetun pääoman tuotto (ROCE), edelliset 12 kk, %	3,7	8,4	6,3	9,3

¹ Tilintarkastettu.

² Sijoitettu pääoma oli 2 637,5 miljoonaa euroa 31.3.2018 ja 2 742,7 miljoonaa euroa 1.1.2018.

Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %

(miljoonaa euroa)	31.3.		31.12.	
	2020 (tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu)	2019	2019 (tilintarkastamaton, ellei toisin ilmoitettu)	2018 (oikaistu)
Muut rahoitusvarat	713,7	929,2	800,8 ¹	892,2
Rahat ja pankkisaamiset	118,8	132,6	151,9 ¹	180,9
Kassavarat	832,5	1 061,9	952,7¹	1 073,1
Liikevaihto, edelliset 12 kk	2 990,6	2 868,8	3 097,7¹	2 836,1
Kassavarat liikevaihdosta, edelliset 12 kk, %	27,8	37,0	30,8	37,8

¹ Tilintarkastettu.

HALLITUS JA JOHTORYHMÄ

Yleistä

Finnairin hallinnoinnissa ja johtamisessa noudatetaan Osakeyhtiölakia, Arvopaperimarkkinalakia ja muuta suomalaisiin julkisiin osakeyhtiöihin soveltuvaa lainsäädäntöä sekä Yhtiön yhtiöjärjestystä. Finnair noudattaa myös listayhtiöihin soveltuvia Helsingin Pörssin sääntöjä ja suosituksia. Suomalaisena listayhtiönä Finnair noudattaa 1.1.2020 voimaan tullutta Arvopaperimarkkinayhdistys ry:n julkaisemaa Hallinnointikoodia 2020. Finnair ei poikkea mistään Hallinnointikoodin suosituksesta.

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

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

Hallitus

Hallitus valvoo Finnairin liiketoimintaa ja hallintoa sekä tekee päätökset merkittävässä asioissa koskien Yhtiön strategiaa, investointeja, organisaatorakennetta ja rahoitusta. Osakeyhtiölain mukaan hallitus edustaa Yhtiön kaikkia osakkeenomistajia ja sen on huolellisesti toimien edistettävä Yhtiön etua. Lain mukaan hallitus on vastuussa osakkeenomistajille Yhtiön asianmukaisesta hallinnosta ja toiminnan järjestämisestä. Hallituksen lakisääteisten velvollisuuksien lisäksi hallituksen työjärjestyksessä on määritelty tietyistä merkittävistä asioista päättäminen hallitukselle. Hallitus valmistelee ja hyväksyy hallituksen ja valiokuntien työjärjestykset. Hallitus vahvistaa myös sisäisen tarkastuksen työjärjestyksen. Hallitus asettaa Yhtiön strategiset tavoitteet ja valvoo tavoitteiden saavuttamista. Hallitus hyväksyy strategisesti tärkeitä hankkeita, liiketoimintasuunnitelmat ja kumppanuudet sekä muut päätökset, jotka ylittävät hallituksen toimitusjohtajalle asettamien päätöksentekovaltuuksien rajat. Hallitus päättää takauksista ja muista ulkoisista sitoumuksista. Hallitus kokoontuu yleensä kahdeksan (8) kertaa vuodessa. Tämän Esitteen päivämääränä Yhtiön hallitus koostuu seuraavista henkilöistä:

Nimi:	Tausta:
Jouko Karvinen Syntynyt 1957, DI Hallituksen puheenjohtaja (2017–) Hallituksen jäsen vuodesta 2016 lähtien	<i>Stora Enso Oyj</i> , Toimitusjohtaja (2007–2014) <i>Royal Philips N.V., Medical Systems Division</i> , Toimitusjohtaja (2002–2006) <i>ABB Asea Brown Boveri Ltd</i> , useita johtotehtäviä Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>IMD Business School</i> , Säätiön ja hallintoneuvoston jäsen (2016–) <i>Komatsu Ltd</i> , Kansainvälisen neuvoston jäsen (2016–2019) <i>Valmet Oyj</i> , Hallituksen jäsen ja varapuheenjohtaja (2016–2018) <i>Nokia Oyj</i> , Hallituksen jäsen (2011–2016), Hallituksen varapuheenjohtaja (2013–2016), Tarkastusvaliokunnan puheenjohtaja ja nimitysvaliokunnan jäsen (2012–2016) <i>SKF AB</i> , Hallituksen ja henkilöstövaliokunnan jäsen (2010–2016)

Tiina Alahuhta-Kasko Syntynyt 1981, KTM, CEMS MIM Hallituksen jäsen (2019–) Henkilö- ja palkitsemisvaliokunnan jäsen	<i>Marimekko Oyj</i>, Toimitusjohtaja (nimikkeellä President & CEO 2016–), Toimitusjohtaja (nimikkeellä President 2015–2016), Operatiivinen johtaja ja johtoryhmän jäsen (2014–2015), Markkinointijohtaja ja johtoryhmän jäsen (2012–2015) ja Head of PR, PR-päällikkö (2005–2012)
Colm Barrington Syntynyt 1946, M.A. (Econ.) Hallituksen varapuheenjohtaja sekä jäsen (2017–) Tarkastusvaliokunnan jäsen	<i>Fly Leasing Limited</i>, Toimitusjohtaja (2007–) Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>Aer Lingus Group plc</i>, Hallituksen puheenjohtaja (2008–2015) <i>Hibernia REIT Plc</i>, Senior Independent Non-Executive Director (2013–) <i>IFG Group Plc</i>, Independent Non-Executive Director (2005–2019), Senior Independent Non-Executive Director (2014–2019)
Montie Brewer Syntynyt 1957, BA (Business Administration) Hallituksen jäsen (2018–) Tarkastusvaliokunnan jäsen	<i>Air Canada</i>, Toimitusjohtaja (2004–2009) ja Kaupallinen johtaja (2002–2004) Ylimmän johdon tehtävät <i>United Airlinesissa</i>, <i>Northwest Airlinesissa</i>, <i>Republic Airlinesissa</i>, <i>Braniff and Trans World Airlinesissa</i> Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>ID90 Travel Inc.</i> Hallituksen jäsen (2018–) <i>Allegiant Travel Company</i>, Hallituksen jäsen (2009–) <i>Radixx International</i>, Hallituksen jäsen (2015–2019) <i>AirHelp Limited</i>, Hallituksen jäsen (2015–2018) <i>Swiss International Air Lines AG</i>, Hallituksen jäsen (2012–2017) <i>Aer Lingus Group Plc</i>, Hallituksen jäsen (2010–2015) <i>Air Canada</i>, Hallituksen jäsen (2002–2010) <i>Star Alliance Services GmbH</i>, Hallituksen jäsen <i>The International Air Transport Association (IATA)</i>, Hallituksen jäsen

Mengmeng Du Syntynyt 1980, M. Sc. (Econ.), M. Sc. (Tietojenkäsittelytiede) Hallituksen jäsen (2017–) Henkilö- ja palkitsemis- valiokunnan jäsen	<i>GetGeek AB</i>, Perustajaosakas (2016–2017) <i>Iridis AB</i>, Perustaja ja toimitusjohtaja (2014–) <i>Acast AB</i>, Operatiivinen johtaja (2015–2016) <i>Spotify AB</i>, Operaatioiden, markkinoinnin ja kansainvälisen kasvun johtaja (2011–2014) <i>Stardoll AB</i>, Tuotekehitysjohtaja (2008–2010) Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>Saminvest AB</i>, Hallituksen jäsen (2019–) <i>Netonnet Group AB</i>, Hallituksen jäsen (2016–) <i>Swedish National Innovation Council</i>, Jäsen (2015–2018) <i>Livförsäkringsbolaget Skandia, ömsesidigt</i>, Hallituksen jäsen (2015–2020) <i>Filippa K AB</i>, Hallituksen jäsen (2015–2017) <i>Skånska Byggvaror AB</i>, Hallituksen jäsen (2012–2016) <i>Qliro Group AB</i>, Hallituksen jäsen (2010–2016)
Jukka Erlund Syntynyt 1974, KTM, eMBA Hallituksen jäsen (2019–) Tarkastusvaliokunnan puheenjohtaja	<i>Kesko Oyj</i>, Talous- ja rahoitusjohtaja (2011–), Talousjohtaja (2007–2010) ja Corporate Business Controller (2004–2007) <i>Ruokakesko Oy</i>, Talousjohtaja (2010–2011) Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varma</i>, Hallintoneuvoston jäsen (2018–) <i>Elinkeinoelämän keskusliitto (EK)</i>, Talous- ja verovaliokunnan jäsen (2012–) <i>Suomen Luotto-osuuskunta</i>, Hallituksen jäsen (2012–) <i>Kaupan liitto</i>, Vero- ja talouspoliittisen valiokunnan puheenjohtaja (2011–)
Henrik Kjellberg Syntynyt 1971, M. Sc. (Econ.) Hallituksen jäsen (2018–) Tarkastusvaliokunnan jäsen	<i>Awaze Limited</i>, Toimitusjohtaja (2018–) <i>Expedia Group</i>, monia johtotehtäviä, muun muassa Hotwire Groupin toimitusjohtaja ja Expedia® Affiliate Networkin toimitusjohtaja (2001–2017) Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>eLong, Inc</i>, Hallituksen jäsen (2006–2015) <i>VOYAGES-SNCF.COM</i>, Hallituksen jäsen (2007–2013)
Maija Strandberg Syntynyt 1969, KTM Hallituksen jäsen (2020–)	<i>Valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto</i>, Finanssineuvos (2019–) <i>Uponor Oyj</i>, Talousjohtaja ja johtoryhmän jäsen (2017–2019) <i>Valmet Oyj</i>, VP Finance (2013–2017) Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>Nordic Morning Group Oyj</i>, Hallituksen jäsen ja tarkastusvaliokunnan puheenjohtaja (2020–) <i>Vapo Oyj</i>, Hallituksen jäsen (2019–)

	<i>VR Group Oyj</i>, Hallituksen jäsen ja tarkastusvaliokunnan jäsen (2014–2020), tarkastusvaliokunnan puheenjohtaja (2016–2020) <i>Exel Composites Oyj</i>, Hallituksen jäsen (2019–2020) <i>Dustin Group AB</i>, Hallituksen jäsen ja tarkastusvaliokunnan jäsen (2013–2017), tarkastusvaliokunnan puheenjohtaja (2014–2016)
Jaana Tuominen Syntynyt 1960, DI Hallituksen jäsen (2014–) Henkilö- ja palkitsemisvaliokunnan puheenjohtaja	<i>Fiskars Group</i>, Toimitusjohtaja (2017–2020) <i>Paulig Group</i>, Toimitusjohtaja (2008–2017) <i>GE Healthcare Finland Oy</i>, Toimitusjohtaja ja maailmanlaajuisen potilasvalvontalaiteyksikön vetäjä (2002–2008) Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>Suominen Oyj</i>, Hallituksen jäsen (2014–2019) <i>Suomen Messut</i>, Hallituksen jäsen (2014–2017) <i>Fuchs Gruppe</i>, Neuvottelukunnan puheenjohtaja (2016–2017) <i>Elinkeinoelämän keskusliitto (EK)</i>, Hallituksen jäsen (2016–2017) <i>Elintarviketeollisuusliitto ry</i>, Hallituksen puheenjohtaja (2016–2017), Hallituksen jäsen (vuodesta 2009 lähtien)

Hallituksen valiokunnat

Yleistä

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

Tarkastusvaliokunta

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

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

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

Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta

Tämän Esitteen päivämääränä henkilöstö- ja palkitsemisvaliokuntaan kuuluvat Jaana Tuominen (puheenjohtaja), Tiina Alahuhta-Kasko, Mengmeng Du ja Maija Strandberg. Kaikki henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan jäsenet Maija Strandbergia lukuun ottamatta ovat riippumattomia Yhtiöstä ja sen merkittävistä osakkeenomistajista. Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta avustaa hallitusta Yhtiön toimitusjohtajan ja muun ylimmän johdon palkitsemiseen, suorituksen arviointiin, nimityksiin sekä seuraajasuunnitteluun liittyvissä asioissa. Valiokunta avustaa hallitusta myös Konsernin palkitsemisperiaatteiden ja henkilöstöpolitiikan valmistelussa ja arvioinnissa. Hallituksen antaman valtuutuksen nojalla valiokunta arvioi ja vahvistaa lyhyen aikavälin kannustinpalkkiotavoitteiden toteutumisen sekä hyväksyy kannustimien maksatuksen toimitusjohtajalle ja muulle ylimmälle johdolle.

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

Toimitusjohtaja ja johtoryhmä

Toimitusjohtaja

Toimitusjohtajan nimittää Yhtiön hallitus. Toimitusjohtajan tehtävänä on johtaa Yhtiön toimintaa Osakeyhtiölain ja hallituksen antamien ohjeiden ja määräysten mukaisesti. Toimitusjohtaja vastaa siitä, että yhtiön kirjanpito on soveltuvien lakien mukainen ja varainhoito luotettavalla tavalla järjestetty. Toimitusjohtaja vastaa Yhtiön päivittäisten toimintojen johtamisesta sekä liiketoiminta-alueiden valvonnasta ja ohjauksesta. Tämän Esitteen päivämääränä Yhtiön toimitusjohtajana toimii Topi Manner.

Johtoryhmä

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

Nimi:	Tausta:
Topi Manner Syntynyt 1974, KTM Toimitusjohtaja (2019–)	<i>Nordea Bank Oyj</i> , useita johtotehtäviä (2006–2018), johtoryhmän jäsen ja Personal Banking -liiketoiminta-alueen johtaja (2016–2018) Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>Suomen Keskuskauppakamari</i> , Varapuheenjohtaja (2019–) <i>Elisa Oyj</i> , Hallituksen jäsen (2020–)
Nicklas Ilebrand Syntynyt 1980, tietojenkäsittelytieteen maisteri Strategiajohtaja (2019–)	<i>Nordea Bank Oyj</i> , useita strategian ja liiketoiminnan kehityksen johtotehtäviä sekä Personal banking -liiketoiminta-alueen tuote- ja liiketoiminnan kehityksestä vastaava johtaja (2011–2019) Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>Nordea Hypotek AB</i> , Hallituksen puheenjohtaja (2016–) <i>Nordea Kredit</i> , Hallituksen puheenjohtaja (2016–)

Piia Karhu Syntynyt 1976, Kauppatieteiden tohtori Asiakaskokemuksesta vastaava johtaja (2016–30.6.2020)	<i>Finnair Oyj</i> , Verkoston suunnittelusta vastaava johtaja (2015–2016), Liiketoiminnan kehityksestä vastaava johtaja (2014–2015) ja Liiketoiminnan kehityksestä vastaava projektipäällikkö (2013–2014) Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>Kesko Oyj</i> , Hallituksen jäsen (2018–)
Johanna Karppi Syntynyt 1968, OTK, VT Henkilöstöjohtaja (2019–)	<i>Suomen Terveystalo Oy</i> , Henkilöstöjohtaja (2007–2019) <i>Rautaruukki Oyj</i> , Yrityksen henkilöstöhallinnon johtaja (2004–2007) <i>Orion Oyj</i> , Henkilöstöhallinnon johtaja (2001–2004) Muut hallituksen jäsenyydet ja luottamusasemat <i>Finnpilot Pilotage Oy</i> , Hallituksen jäsen (2014–)
Ole Orvér Syntynyt 1966 Kaupallinen johtaja (2019–)	Useita johtotehtäviä <i>Qatar Airwaysissa</i> , <i>LOT Polish Airlinesissa</i> , <i>Air Berlinissä</i> and <i>SAS Groupissa</i> (2002–2017)
Tomi Pienimäki Syntynyt 1973, TkT, DI, KTM Chief Digital Officer (CDO) (2019–)	<i>Vincit Oyj</i> , Toimitusjohtaja (2016–2018) <i>Jolla Oy</i> , Toimitusjohtaja (2013–2015) <i>Itella Oyj</i> , Tiedotuspäällikkö (2005–2013) <i>Hackman Oyj</i> , Tiedotuspäällikkö (2000–2005)
Sami Sarelius Syntynyt 1971, OTM Lakiasiainjohtaja (1998–)	<i>Finnair Oyj</i> , Lakiasiainjohtaja (1998–)
Jaakko Schildt Syntynyt 1970, MBA, Insinööri Operatiivinen johtaja (2016–)	<i>Thomas Cook Group Plc</i> , Accountable Manager (2015–2016), Head of Group Maintenance Organisation (2014–2015) <i>Finnair Oyj</i> , Tekniikan johtaja (2012–2014)
Mika Stirkkinen Syntynyt 1968, KTM Talousjohtaja (2019–)	<i>Finnair Oyj</i> , Tuottojohtamisesta ja hinnoittelusta vastaava johtaja (2016–2019), Konsernin rahoitusjohtaja (2004–2016), väliaikainen kaupallinen johtaja ja talousjohtaja
Arja Suominen Syntynyt 1958, FM, eMBA Viestintä- ja yhteiskunta-vastuujohtaja (2011–)	<i>Nokia Oyj</i> , Viestintäjohtaja (2004–2011)

Osakkeenomistajien nimitystoimikunta

Finnairilla on pysyvä osakkeenomistajien nimitystoimikunta ("**Nimitystoimikunta**"). Nimitystoimikunta koostuu neljästä (4) jäsenestä. Yhtiön kolme suurinta osakkeenomistajaa ovat kukin oikeutettuja nimeämään yhden

jäsenen, ja Yhtiön kulloinenkin hallituksen puheenjohtaja toimii Nimitystoimikunnan neljäntenä jäsenenä. Nimitystoimikunnan jäsenet nimitetään vuosittain ja jäsenen toimikausi päättyy, kun Nimitystoimikuntaan on nimitetty uudet jäsenet. Nimitystoimikunnan tehtävänä on valmistella ja esitellä varsinaiselle yhtiökokoukselle ja tarvittaessa ylimääräiselle yhtiökokoukselle ehdotus hallituksen jäsenten palkitsemisesta, ehdotus hallituksen jäsenten lukumääräksi ja ehdotus hallituksen jäseniksi. Lisäksi toimikunnan tehtävänä on etsiä hallituksen jäsenten seuraajaehtokkaita. Tämän Esitteen päivämääränä Nimitystoimikunnan jäsenet ovat Minna Pajumaa, Timo Sallinen, Mikael Etola and Jouko Karvinen.

Yhtiön hallitusta ja johtoa koskeva lausunto

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

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

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

Eturistiriidat

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

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

Yhtiön hallituksen jäsenet Jukka Erlundia ja Maija Strandbergia lukuun ottamatta ovat riippumattomia Yhtiöstä ja sen merkittävistä osakkeenomistajista. Jukka Erlund ei ole riippumaton Yhtiöstä, koska Finnairin asiakaskokemuksesta vastaava johtaja ja johtoryhmän jäsen Piia Karhu on Kesko Oyj:n hallituksen jäsen ja Jukka Erlund on Kesko Oyj:n talous- ja rahoitusjohtaja. Maija Strandberg ei ole riippumaton Yhtiön merkittävästä osakkeenomistajasta, koska hän on Suomen valtion virkamies.

Avainhenkilöiden suoritusperusteinen pitkän aikavälin kannustinohjelma

Finnairin johtoryhmän jäsenet kuuluvat suoritusperusteisen pitkän aikavälin kannustinohjelman piiriin.

Ohjelman osallistujilla on mahdollisuus ansaita Finnairin Osakkeita pitkän aikavälin kannustinpalkkiona, jos hallituksen ohjelmalle asettamat suoritustavoitteet täyttyvät. Järjestelmän tarkoituksena on kannustaa johtoa työskentelemään omistaja-arvon kasvattamiseksi pitkällä aikavälillä ja sitouttaa johtoa Yhtiöön.

Vuosittain alkaviin ohjelmiin sisältyy kolmivuotinen suoritusjakso. Ohjelman nojalla mahdollisesti maksettavat osakepalkkiot toimitetaan osallistujille yhtenä eränä suoritusjakson jälkeen. Toimitusjohtajan ja johtoryhmän jäsenten odotetaan kerryttävän osakeomistustaan vähintään puolella ansaituista netto-osakkeista, kunnes osakeomistus vastaa heidän kiinteän vuosipalkkansa määrää.

Minään vuonna maksettavat kokonaiskannustinpalkkiot eivät voi ylittää 120 prosenttia henkilön vuosittaisesta peruspalkasta.

OMISTUSRAKENNE JA LÄHIPIIRILIIKETOIMET

Omistusrakenne

Yhtiöllä oli 46 947 osakkeenomistajaa 10.6.2020, joista kymmenen suurinta ja näiden omistusosuus on esitetty alla. 10.6.2020 Yhtiöllä oli hallussaan 209 600 omaa osaketta, jotka vastaavat noin 0,2 prosenttia Yhtiön Osakkeista ja äänistä.

Seuraavassa taulukossa esitetään Euroclear Finlandin ylläpitämässä osakasluettelossa 10.6.2020 olleet Yhtiön kymmenen suurinta osakkeenomistajaa:

Osakkeenomistaja	Osakkeiden lukumäärä	Osakkeista, %	Äänistä, %
Suomen valtio (valtioneuvoston kanslian edustamana)	71 515 426	55,81	55,90
Keva	5 191 756	4,05	4,06
Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varma	3 261 933	2,55	2,55
Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen	3 005 642	2,35	2,35
Valtion Eläkerahasto	2 000 000	1,56	1,56
U.S. Global Jets Etf	1 876 102	1,46	1,47
Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Elo	1 333 788	1,04	1,04
Laakkonen Mikko Kalervo	720 000	0,56	0,56
Finnair Oyj:n Henkilöstörahasto Hr	659 400	0,51	0,52
Pensionsförsäkringsaktiebolaget Veritas	236 767	0,18	0,19
Muut	38 125 701	29,75	29,80
Yhteensä	127 926 515	99,84	100
Yhtiön omat osakkeet	209 600	0,16	-
Yhtiön Osakkeet yhteensä	128 136 115	100	100

Tämän Esitteen päivämääränä Suomen valtio (valtioneuvoston kanslian edustamana) omisti 55,9 prosenttia Yhtiön ulkona olevista Osakkeista. Näin ollen Suomen valtiolla on Arvopaperimarkkinalain 2 luvun 4 pykälän mukainen määräysvalta Yhtiössä.

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

Valtion omistajaohjaus ja valtion omistajapolitiikkaa koskeva valtioneuvoston periaatepäätös

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

Valtioneuvoston omistajapolitiittisessa periaatepäätöksessä 8.4.2020 ("**Periaatepäätös**") tietyt valtioneuostoimiset yhtiöt, mukaan lukien Finnair, on luokiteltu yhtiöiksi, joissa valtiolla on strateginen intressi perustuen muun muassa huoltovarmuuteen, infrastruktuurin ylläpitämiseen tai maanpuolustukseen. Suomen valtion strateginen intressi Finnairissa määritellään Suomen aseman edelleen kehittämisenä kansainvälisen lentoliikenteen keskuksena, ja täten Suomen valtion omistuksen alaraja on 50,1 prosenttia.

Valtion omistajapolitiikkaa koskeva periaatepäätös

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

Valtion omistajaohjaus

Valtion omistajaohjauksella tarkoitetaan Omistajaohjauslain mukaan valtion äänioikeuden käyttämistä yhtiökokouksissa sekä muita toimenpiteitä, joilla valtio osakkeenomistajana myötävaikuttaa yhtiöiden hallintoon ja toimintaperiaatteisiin. Valtion omistajaohjaus korostaa corporate governancen eli hyvän hallintotavan

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

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

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

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

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

Valtion omistajaohjauksen linjaukset palkitsemisesta

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

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

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

Kiinteän kokonaispalkan lisäksi maksettavien tulospalkkioiden perusteena olevien tavoitteiden on oltava vaativia ja palkkionsaajan on omalla panoksellaan kyettävä vaikuttamaan tavoitteen saavuttamiseen. Valtion omistajaohjauksessa pörssi-yhtiöiden ja niihin rinnastettavien listaamattomien yhtiöiden muuttuvan palkitsemisen yhteenlaskettu kokonaismäärä on vuosittain enintään 50 prosenttia palkkionsaajan kiinteästä vuosipalkasta. Jos yhtiön ja palkkionsaajan suoritus on poikkeuksellisen hyvä, voi maksettavien palkkioiden enimmäismäärä olla vuosittain enintään 120 prosenttia kiinteästä vuosipalkasta. Valtio ei kuitenkaan hyväksy palkitsemisohjelmia,

joihin sisältyy optioita tai muita uusien osakkeiden liikkeeseen laskemista edellyttäviä instrumentteja. Valtion omistajaohjauksen palkitsemislinjausten mukaan valtio-omistaja odottaa yhtiöiltä yritys vastuun integroimista palkitsemiseen.

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

Lähipiiriliiketoimet

Finnairin lähipiiriin kuuluvat sen tytäryhtiöt, osakkuusyhtiöt, yhteisyritykset ja Finnairin eläkesäätiö sekä hallituksen ja johtoryhmän jäsenet ja heidän läheiset perheenjäsenensä ja määräysvalta yhteisönsä.

Seuraavissa taulukoissa esitetään Finnairin lähipiiriliiketoimet 1.1.2020 ja 31.3.2020 välisenä aikana. Lähipiirin kanssa toteutetut transaktiot on tehty tavanomaisin markkinaehdoin. Lähipiiritapahtumina on esitetty sellaiset liiketoimet lähipiirin kanssa, jotka eivät eliminoidu konsernitilinpäätöksessä.

(miljoonaa euroa)	31.3.2020 päättynyt kolmen kuukauden jakso (tilintarkastamaton)
Tavaroiden ja palvelujen myynnit	
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	7,1
Eläkesäätiö	0,2
Tavaroiden ja palvelujen ostot	
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	28,7
Eläkesäätiö	4,1
Rahoitustuotot ja -kulut	
Osakkuusyhtiöt ja yhteisyritykset	0,8
Eläkesäätiö	-0,2
Saamiset	
Pitkäaikaiset saamiset yhteisyrityksiltä	30,3
Lyhytaikaiset saamiset osakkuusyhtiöiltä ja yhteisyrityksiltä	24,4
Velat	
Pitkäaikaiset velat yhteisyrityksille	3,6
Pitkäaikaiset velat eläkesäätiölle	39,0
Lyhytaikaiset velat osakkuusyhtiöille ja yhteisyrityksille	0,6

Yhtiön suurin osakkeenomistaja, Suomen valtio, on antanut Osakeantia koskevan Merkintäsitoumuksen.

Seuraavissa taulukoissa esitetään toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkkiot sekä hallituksen jäsenten palkkiot 31.3.2020 päättyneeltä kolmen kuukauden jaksolta. Johdon palkkiot on esitetty suoriteperusteisina.

	31.3.2020 päättynyt kolmen kuukauden jakso (tilintarkastamaton)		
Toimitusjohtajan ja johtoryhmän palkat ja palkkiot (tuhatta euroa)	Toimitusjohtaja Topi Manner	Johtoryhmä	Yhteensä
Kiinteä palkka	186	538	724
Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot ¹	56	161	217
Luontoisedut	4	15	19
Pitkän aikavälin kannustimet (osakepalkkiot)	-5	192	187
Lakisääteinen eläke ²	41	118	159
Maksupohjainen lisäeläke	-	20	20
Yhteensä	282	1 044	1 327

¹ Lyhyen aikavälin kannustinpalkkiot on arvioitu tavoitetasolla maksettavaan palkkioon perustuen.

² Lakisääteinen eläke sisältää Suomen lakisääteisen eläkejärjestelmän TyELiin liittyvät työnantajamaksut.

31.3.2020 päättynyt kolmen kuukauden jakso (tilintarkastamaton)				
Hallituspalkkiot (euroa)	Kiinteä palkkio	Kokouspalkkiot	Luontoisedut	Yhteensä
Alahuhta-Kasko Tiina	7 500	3 000	-	10 500
Barrington Colm	8 100	9 600	-	17 700
Brewer Montie	7 500	9 600	-	17 100
Du Mengmeng	7 500	6 600	1 740	15 840
Erlund Jukka	8 100	2 400	-	10 500
Karvinen Jouko	15 300	4 800	1 723	21 823
Kjellberg Henrik	7 500	9 600	-	17 100
Tuominen Jaana	8 100	3 000	-	11 100
Yhteensä	69 600	48 600	3 463	121 663

Edellä esitettyjen tietojen lisäksi Finnairilla ei ole ollut merkittäviä lähipiiriliiketoimia eikä lähipiiriliiketoimissa ole tapahtunut merkittäviä muutoksia ajanjakson 1.1.2020–31.3.2020 jälkeen.

OSAKKEET JA OSAKEPÄÄOMA

Yleistä

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

Tiedot osakkeista

Yleistä

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

Tämän Esitteen päivämääränä Yhtiön rekisteröity osakepääoma on 75 442 904,30 euroa ja Yhtiö on laskenut liikkeeseen 128 136 115 täysin maksettua Osaketta. 10.6.2020 Yhtiöllä oli hallussaan 209 600 omaa osakettaan.

Voimassaolevat valtuutukset

Yhtiön 29.5.2020 pidetty varsinainen yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään Yhtiön omien osakkeiden hankkimisesta ja/tai pantiksi ottamisesta. Hankittavien ja/tai pantiksi otettavien omien osakkeiden lukumäärä voi olla yhteensä enintään 5 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 3,9 prosenttia Yhtiön kaikista Osakkeista. Omia osakkeita voidaan valtuutuksen nojalla hankkia vain vapaalla omalla pääomalla. Omia osakkeita voidaan hankkia hankintapäivänä julkisessa kaupankäynnissä muodostuvaan hintaan tai muuten markkinoilla muodostuvaan hintaan.

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

Lisäksi 29.5.2020 pidetty varsinainen yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään Yhtiön hallussa olevien omien osakkeiden luovuttamisesta. Valtuutuksen nojalla luovutettavien omien osakkeiden lukumäärä voi olla yhteensä enintään 5 000 000 osaketta, mikä vastaa noin 3,9 prosenttia Yhtiön kaikista Osakkeista. Hallitus päättää kaikista luovutuksia koskevista ehdoista, mukaan lukien kenelle, mihin hintaan ja millä tavoin Yhtiön omia osakkeita luovutetaan. Omien osakkeiden luovuttaminen voi tapahtua myös osakkeenomistajien merkintätuoikeudesta poiketen esimerkiksi Yhtiön pääomarakenteen kehittämiseksi, mahdollisten yrityskauppojen, investointien tai muiden Yhtiön liiketoimintaan kuuluvien järjestelyjen rahoittamiseksi tai toteuttamiseksi tai Yhtiön kannustin- tai palkkiojärjestelmien toteuttamiseksi. Valtuutus on voimassa 18 kuukautta varsinaisen yhtiökokouksen päätöksestä lukien.

Lisäksi 29.5.2020 pidetty varsinainen yhtiökokous valtuutti hallituksen päättämään enintään 6 500 000 000 uuden Osakkeen antamisesta noin 500 miljoonan euron suuruisen merkintätuoikeusannin toteuttamiseksi. Osakkeet tarjotaan Yhtiön osakkeenomistajille merkittäväksi siinä suhteessa kuin he osakeannin täsmäytyspäivänä

omistavat Yhtiön Osakkeita (merkintätuoikeusanti). Valtuutus sisältää hallituksen oikeuden päättää niiden Osakkeiden antamisesta, joita ei ole merkitty ensisijaisen merkintäoikeuden nojalla. Valtuutusta voidaan käyttää vain yhden osakeannin toteuttamiseen. Hallitus on valtuutettu päättämään osakeannin kaikista muista ehdoista. Valtuutus on voimassa seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättymiseen asti, mutta valtuutus päättyy kuitenkin viimeistään 30.6.2021.

Osakkeenomistajien oikeudet

Osakkeenomistajien oikeudet uuden osakkeenomistajien oikeudet -direktiivin nojalla

Euroopan unionin muutosdirektiivi osakkeenomistajien oikeuksista (EU) 2017/828, (**”SHRD II”**) implementoitiin Suomessa 10.6.2019. SHRD II:n uudet säännökset ovat johtaneet muutoksiin muun muassa Osakeyhtiölaissa ja Arvopaperimarkkinalaissa ja koskevat listayhtiöitä, institutionaalisia sijoittajia, varainhoitajia sekä valtakirjaneuvonantajia. Lisäksi Hallinnointikoodia on muutettu vuoden 2019 aikana, ja muutettu Koodi on tullut voimaan 1.1.2020. SHRD II:n tavoitteena on vahvistaa osakkeenomistajien asemaa saadakseen tehokasta sananvaltaa lähipiiritoimia sekä johtajien palkkioita koskevissa kysymyksissä sekä kannustaa tiedonvälitykseen ja lisätä läpinäkyvyyttä listayhtiöiden ja niiden osakkeenomistajien välillä. SHRD II:n ydin koostuu muun muassa teemoista johtajien palkkiot, lähipiiritoimet, osakkeenomistajan tunnistaminen ja tiedon välittäminen sekä läpinäkyvyysedellytykset institutionaalisille sijoittajille, varainhoitajille ja valtakirjaneuvonantajille. Uudet vaatimukset ovat astuneet voimaan asteittain vuosina 2019 ja 2020.

Osakkeenomistajien merkintätuoikeus

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

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

Yhtiökokous

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

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

Oikeus osallistua yhtiökokoukseen ja äänestää siellä edellyttää, että osakkeenomistaja on arvo-osuusjärjestelmästä annetun lain mukaan rekisteröity Euroclear Finlandin ylläpitämään osakasluetteloon viimeistään kahdeksan arkipäivää ennen yhtiökokousta (yhtiökokouksen täsmäytyspäivä). Hallintarekisteröidyn osakkeenomistajan, joka haluaa osallistua yhtiökokoukseen, tulee hakea tilapäistä rekisteröintiä osakasluetteloon. Tilapäistä rekisteröintiä koskeva ilmoitus on tehtävä viimeistään yhtiökokouskutsussa ilmoitettavana ajankohtana, joka Osakeyhtiölain

mukaan on yhtiökokouksen täsmäytyspäivän jälkeen, ja tällainen ilmoitus tilapäisestä rekisteröinnistä katsotaan ilmoittautumiseksi yhtiökokoukseen. Mikäli osakkeenomistaja osallistuu yhtiökokoukseen usean asiamiehen välityksellä, ilmoittautumisen yhteydessä on ilmoitettava osakkeet, joiden perusteella kukin asiamies edustaa osakkeenomistajaa.

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

Äänioikeus

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

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

Osingot ja muun vapaan pääoman jakaminen

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

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

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

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

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

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

Oikeus osinkoihin vanhenee kolmessa vuodessa osingonmaksupäivästä.

Muun vapaan oman pääoman jakaminen tapahtuu pääpiirteissään edellä osingonjaosta sanottua vastaavalla tavalla.

Lisätietoja osinkojen verotuksesta on esitetty kohdassa ”Verotus”.

Velvollisuus tehdä pakollinen ostotarjous sekä lunastusvelvollisuus ja -oikeus

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

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

Omistuksen laimentuminen

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

Yhtiön oma pääoma per Osake 31.3.2020 oli 5,75 euroa.

Osakkeiden luovutus

Myytäessä osakkeita arvo-osuusjärjestelmän kautta kyseiset osakkeet siirretään tilisiirtona myyjän arvo-osuustililtä ostajan arvo-osuustilille. Myyntiä varten Euroclear Finlandin Infinity 2 -selvitysjärjestelmään merkitään jakotieto, ja tarvittaessa arvo-osuustilille kirjataan arvo-osuuksia koskeva varaus. Kauppa merkitään ennakkokaupaksi siihen saakka, kunnes se on selvitetty ja osakkeet maksettu, minkä jälkeen ostaja merkitään automaattisesti Yhtiön osakasluetteloon. Mikäli osakkeet ovat hallintarekisteröityjä ja myyjän ja ostajan osakkeet säilytetään samalla omaisuudenhoitotilillä, osakkeiden myynti ei aiheuta merkintöjä arvo-osuusjärjestelmään, ellei osakkeiden hallintarekisteröinnin hoitaja vaihdu tai osakkeita siirretä omaisuudenhoitotililtä myynnin seurauksena.

Valuuttakontrolli

Ulkomaalaiset voivat hankkia suomalaisen osakeyhtiön osakkeita ilman erityistä valuuttakontrollilupaa. Ulkomaalaiset voivat myös vastaanottaa osinkoja ilman erityistä valuuttakontrollilupaa, mutta osinkoa jakava yhtiö joutuu pidättämään lähdeveron Suomesta siirrettävistä varoista, ellei soveltuvasta verosopimuksesta muuta johdu. Ulkomaalaiset, jotka ovat hankkineet suomalaisen osakeyhtiön osakkeita, voivat saada osakkeita rahastoannin yhteydessä tai osallistua uusmerkintään ilman erityistä valuuttakontrollilupaa. Ulkomaalaiset voivat myydä suomalaisen yhtiön osakkeita Suomessa ja tällaisesta myynnistä saadut varat voidaan siirtää pois Suomesta

missä tahansa vaihdettavassa valuutassa. Suomessa ei ole voimassa valuuttakontrollisäännöksiä, jotka rajoittaisivat suomalaisen yhtiön osakkeiden myymistä toiselle ulkomaalaiselle.

OSAKEANNIN JÄRJESTÄMINEN

Merkintätakausta

Finnair ja Pääjärjestäjät solmivat 10.6.2020 Merkintätakaussopimuksen, jonka mukaan Pääjärjestäjät ovat kukin erikseen sitoutuneet tiettyjen ehtojen täyttyessä hankkimaan merkittäjiä niille Tarjottaville Osakkeille, jotka jäävät merkitsemättä Osakeannissa lukuun ottamatta niitä Tarjottavia Osakkeita, jotka Merkintäsitoumukset kattavat, tai merkitsemään kyseiset Tarjottavat Osakkeet ("**Merkitsemättä Jääneet Osakkeet**") itse Merkintähintaan alla esitettyjen prosentiosuuksien mukaisesti:

Prosentiosuus Merkitsemättä Jääneistä Osakkeista	
Nordea	50
Citi	50

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

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

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

Palkkiot ja kulut

Finnair odottaa maksavansa Osakeannin yhteydessä noin 10,8 miljoonaa euroa palkkioina ja kuluina, mukaan lukien Järjestäjille maksettavat palkkiot ja kulut.

Järjestäjien intressit

Järjestäjät ja/tai niiden lähipiiriin kuuluvat tahot ovat kukin tarjonneet ja saattavat tulevaisuudessa tarjota Finnairille neuvonanto-, konsultointi- tai pankkipalveluita osana tavanomaista liiketoimintaansa, josta ne ovat saaneet, tai tulevat saamaan, tavanomaiset palkkiot ja kulukorvaukset. Lisäksi tietyt Järjestäjät tai niiden lähipiiriin kuuluvat tahot ovat toimineet ja voivat tulevaisuudessa toimia järjestäjinä, lainanantajina tai takaajina tietyissä Finnairin rahoitussopimuksissa, joista ne ovat saaneet, tai tulevat saamaan, tavanomaiset palkkiot ja kulukorvaukset. Nordea esimerkiksi toimii koordinoijana ja valtuutettuna pääjärjestäjänä Finnairin 175 miljoonan euron syndikoidussa valmiusluottoliittisopimuksessa, joka allekirjoitettiin 18.1.2019 ja jota on muutettu 15.5.2020, ja Nordea on taannut Finnairin Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen kanssa solmiman 600 miljoonan euron TyEL-takaisineläin pääomasta 10 prosenttia (katso "*Yhtiön liiketoiminta – Olenneiset sopimukset – Rahoitussopimukset*").

Suomen valtion osallistuminen

Finnair on saanut Yhtiön suurimmalta osakkeenomistajalta, Suomen valtiolta, peruuttamattoman sitoumuksen merkitä Tarjottavia Osakkeita. Kyseinen Merkintäsitoumus edustaa noin 55,9 prosenttia Tarjottavista Osakkeista. Suomen valtion antama Merkintäsitoumus on ehdollinen muun muassa Merkintätakaussopimuksen mukaisten Pääjärjestäjien merkintätakaussitoumusten voimassaololle. Lisäksi Euroopan komissio on hyväksynyt Suomen valtion osallistumisen Osakeantiin sillä perusteella, että Suomen valtion suhteellinen omistusosuus Yhtiössä ei

kasva (lukuun ottamatta Osakeannille ominaisesta teknisestä toteutuksesta johtuvia vähäisiä muutoksia). Katso myös ”Osakeannin tausta ja syyt sekä varojen käyttö – Valtiontuki ja Finnairia koskevat ehdot”.

Osakkeiden luovutusta koskeva rajoitus (Lock-up)

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

Omistuksen laimentuminen

Osakeannissa Tarjottavien Osakkeiden enimmäislukumäärä vastaa 90,9 prosenttia kaikista Osakkeista Osakeannin toteuttamisen jälkeen. Mikäli Finnairin nykyiset osakkeenomistajat eivät merkitse Osakeannissa Tarjottavia Osakkeita (lukuun ottamatta Suomen valtion osallistumista, katso edellä kohta ”– Suomen valtion osallistuminen”), heidän kokonaisomistuksensa Finnairissa laimenisi 90,9 prosenttia.

Osakkeiden ottaminen pörssilistalle

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

Yleistä

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

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

Osakeannin yhteydessä jokainen Järjestäjä ja niiden lähipiiriin kuuluvat tahot, jotka toimivat sijoittajina omaan lukuunsa, voivat käyttää Merkintäoikeuksia tai merkitä Tarjottavia Osakkeita Osakeannissa ja tässä ominaisuudessaan pitää hallussaan, ostaa tai myydä omaan lukuunsa Merkintäoikeuksia tai Tarjottavia Osakkeita tai niihin liittyviä sijoituksia ja ne voivat tarjota tai myydä Merkintäoikeuksia tai Tarjottavia Osakkeita tai muita sijoituksia muutoin kuin Osakeannin yhteydessä. Näin ollen tässä Esitteessä viittaukset osakkeiden tarjoamiseen tarkoittavat myös Merkintäoikeuksien tai Tarjottavien Osakkeiden tarjoamista Järjestäjille tai niiden lähipiiriin kuuluville tahoille tällaisessa ominaisuudessa toimissaan. Kukaan Järjestäjistä ei aio julkistaa kyseisiä sijoituksia tai transaktioita muutoin kuin niissä tilanteissa, joihin laki tai säännökset ne velvoittavat.

SUOMEN ARVOPAPERIMARKKINAT

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

Yleistä

Suomen arvopaperimarkkinoita valvova viranomainen on Finanssivalvonta. Keskeisiä arvopaperimarkkinoita säänteleviä säädöksiä ovat Arvopaperimarkkinalaki, joka sisältää määräyksiä muun muassa yhtiöiden ja osakkeenomistajien tiedonantovelvollisuudesta, esitevaatimuksista ja julkisista ostotarjouksista, esiteasetus ((EU) 2017/1129), joka sisältää sääntelyä muun muassa esitteen laatimisvelvollisuudesta ja sisällöstä, sekä markkinoiden väärinkäyttöasetus ((EU) N:o 596/2014), joka sisältää sääntelyä muun muassa sisäpiiritiedon julkistamisesta sekä liikkeeseenlaskijoiden johtohenkilöiden kaupparaportoinnista. Arvopapereiden ja muiden rahoitusvälineiden ottamista julkisen kaupankäynnin kohteeksi ja noteerattujen rahoitusvälineiden kauppaa koskeva sääntely on koottu lakiin kaupankäynnistä rahoitusvälineillä (1070/2017, muutoksineen). Finanssivalvonnan tehtävänä on valvoa näiden määräysten noudattamista. Finanssivalvonta voi antaa tarkempaa sääntelyä Arvopaperimarkkinalain ja muiden lakien nojalla.

Arvopaperimarkkinalaki ja Markkinoiden väärinkäyttöasetus määrittävät tiedonantovelvollisuuden vähimmäisvaatimukset yhtiöille, jotka hakevat listautumista Helsingin Pörssiin tai joiden arvopaperit ovat julkisen kaupankäynnin kohteena tai jotka tarjoavat arvopapereita yleisölle. Sisäpiiritieto on julkistettava siten, että yleisöllä on nopea pääsy kyseiseen tietoon ja että tietoa voidaan arvioida perusteellisesti, asianmukaisesti ja oikea-aikaisesti yleisön keskuudessa. Suomalainen pörssiyhtiö eli yhtiö, jonka liikkeeseen laskemat osakkeet ovat kaupankäynnin kohteena säännellyllä markkinalla, on velvollinen julkistamaan säännöllisesti taloudellista tietoa yhtiöstä sekä kaikki sellaiset seikat, jotka ovat omiaan olennaisesti vaikuttamaan sen arvopapereiden arvoon.

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

Arvopaperimarkkinalain mukaan osakkeenomistajan, jonka ääniosuus kasvaa yli 30 prosentin tai yli 50 prosentin yhtiön osakkeiden äänimäärästä sen jälkeen, kun yhtiön osake tai osakkeeseen oikeuttava arvopaperi on otettu julkisen kaupankäynnin kohteeksi säännellylle markkinalle, on tehtävä käypään hintaan perustuva julkinen ostotarjous kaikista muista yhtiön liikkeeseen laskemista osakkeista ja yhtiön liikkeeseen laskemista sen osakkeisiin oikeuttavista arvopapereista (pakollinen ostotarjous). Osakeyhtiölain (624/2006, muutoksineen) mukaan osakkeenomistaja, jolla on yli 90 prosenttia yhtiön kaikista osakkeista ja äänistä, on oikeutettu käyvään hinnasta lunastamaan muiden osakkeenomistajien osakkeet (lunastusoikeus). Lisäksi osakkeenomistajalla, jonka osakkeet voidaan lunastaa edellä kuvatulla tavalla, on vastaavasti oikeus vaatia enemmistöomistajalta osakkeidensa lunastamista (enemmistöomistajan lunastusvelvollisuus). Yllä mainittujen osake- ja äänimäärien laskemisesta on annettu yksityiskohtaisia säännöksiä.

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

Lyhyet nettopositiot Helsingin Pörssissä kaupankäynnin kohteena olevissa osakkeissa on ilmoitettava Finanssivalvonnalle lyhyeksimyynnistä ja tietyistä luottoriskinvaihtosopimuksiin liittyvistä kysymyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen ((EU) N:o 236/2012) mukaisesti. Lyhyiden nettopositoiden ilmoitusvelvollisuus koskee kaikkia sijoittajia ja markkinatoimijoita. Kaupankäynnin kohteeksi säännellyllä markkinalla otetun yhtiön osakkeita koskeva lyhyt nettopositio on ilmoitettava, kun positio saavuttaa, ylittää tai alittaa 0,2 prosenttia kohdeyhtiön liikkeeseen lasketusta osakepääomasta. Uusi ilmoitus on tehtävä kynnysarvon ylittymisen jälkeen 0,1 prosenttiyksikön välein. Finanssivalvonta julkistaa ilmoitetut lyhyet nettopositiot verkkosivustollaan, jos lyhyt nettopositio saavuttaa, ylittää tai alittaa 0,5 prosenttia kohdeyhtiön liikkeeseen lasketusta osakepääomasta.

Rikoslaki (39/1889, muutoksineen) sisältää säännöksiä julkistamisvaatimusten rikkomisesta, sisäpiiritiedon väärinkäytöstä, sisäpiiritiedon laittomasta ilmaisemisesta ja markkinoiden manipuloinnista. Säännöksissä kuvattu toiminta on kriminalisoitu. Markkinoiden väärinkäyttöasetuksessa, Arvopaperimarkkina-laissa ja Finanssivalvonnasta annetussa laissa (878/2008, muutoksineen) on annettu Finanssivalvonnalle oikeus määrätä muun muassa julkistamisvelvollisuutta, sisäpiiritiedon väärinkäyttöä, markkinoiden manipulaatiota ja johtohenkilöiden kaupparaportointia koskevien säännösten rikkomisesta hallinnollisia sanktioita lukuun ottamatta tilanteita, joissa taho epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai taholle on annettu samasta teosta lainvoimainen tuomio. Finanssivalvonta voi esimerkiksi antaa julkisen varoituksen, kieltää henkilöä käymästä kauppaa rahoitusvälineillä taikka määrätä rike- tai seuraamusmaksun. Helsingin Pörssin kurinpitolautakunta voi antaa yhtiölle varoituksen tai muistutuksen taikka määrätä kurinpitomaksun tai määrätä yhtiön pörssilistalta poistettavaksi.

Kaupankäynti ja kauppohenkilöiden selvitys Helsingin Pörssissä

Osakekaupankäynti Helsingin Pörssissä tapahtuu automatisoidussa täsmäytysjärjestelmässä. Helsingin Pörssi käyttää osakekaupassa INET-kaupankäyntijärjestelmää, joka on toimeksiantopohjainen järjestelmä, jossa toimeksiantot täsmäytetään kaupoiksi, kun hinta- ja määrätiedot täsmäävät. INET-kaupankäyntijärjestelmässä kaupankäyntipäivä koostuu lähtökohtaisesti kaupankäyntiä edeltävästä jaksosta, jatkuvasta kaupankäynnistä, päätöshuutokaupasta ja kaupankäynnin jälkeisestä jaksosta.

Kaupankäyntiä edeltävässä jaksossa kello 9.00 ja 9.45 välisenä aikana toimeksiantoja voidaan tallentaa, muuttaa tai poistaa. Päivän avaus alkaa kello 9.45 ja päättyy kello 10.00. Päivän avaukseen siirretään automaattisesti pörssierälliset kaupankäyntiä edeltävän jakson aikana tallennetut tarjoukset sekä järjestelmässä jo olevat tarjoukset, joiden voimassaoloaika voi olla useita päiviä. Jatkuva kaupankäynti tapahtuu kello 10.00 ja 18.25 välisenä aikana. Jatkuva kaupankäynti alkaa jaksoittain välittömästi päivän avauksen päätyttyä kello 10.00, jolloin ensimmäisen osakkeen avauskurssi määrätään, minkä jälkeen jatkuva kaupankäynti kyseisellä osakkeella alkaa. Noin kymmenen minuutin kuluttua kaikkien osakkeiden avauskurssit on määritetty, ja markkinakysyntään perustuva kaupankäynti jatkuu kello 18.25 asti. Päivän päätöshuutokauppa alkaa kello 18.25 ja päättyy noin kello 18.30, jolloin määritetään päätöskurssi ja jolloin myös jatkuva kaupankäynti päättyy. Kaupankäynnin jälkeisen jakson aikana kello 18.30 ja 19.00 välillä voidaan tallentaa vain osakkeiden sopimuskauppoja jälkipörssikauppoina päivän kaupankäynnissä määrättyneeseen hintaan.

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

Kaupankäynti arvopapereilla Helsingin Pörssissä ja kauppohenkilöiden selvitys Euroclear Finlandissa tapahtuu euroissa, ja pienin mahdollinen hinnanmuutos (tick size) noteerauksissa riippuu osakkeen tikkivälitalulukosta ja on alimmillaan 0,0001 euroa. Hintatiedot tuotetaan ja julkaistaan ainoastaan euroissa.

Arvo-osuusjärjestelmä

Yleistä

Kaikkien Euroopan unioniin sijoittautuneiden liikkeeseenlaskijoiden, jotka laskevat liikkeeseen tai ovat laskeneet liikkeeseen siirtokelpoisia arvopapereita, jotka otetaan kaupankäynnin kohteeksi tai joilla käydään kauppaa kauppapaikoilla, on huolehdittava siitä, että tällaiset arvopaperit muutetaan arvo-osuusmuotoon. Liikkeeseenlaskijalla on oikeus valita arvopaperikeskus, jossa arvopaperit lasketaan liikkeeseen. Arvopaperikeskus ylläpitää arvo-osuusjärjestelmää. Suomessa arvopaperikeskuksena toimii tämän Esitteen

päivämääränä Euroclear Finland. Euroclear Finland ylläpitää arvo-osuusrekisteriä muun muassa oman pääoman ja vieraan pääoman ehtoisista arvopapereista. Euroclear Finlandin rekisteröity osoite on Urho Kekkosen katu 5C, 00100 Helsinki.

Suomalaisessa arvopaperikeskuksessa on pidettävä liikkeeseenlaskijoiden lukuun osakasluetteloita arvo-osakkeenomistajista. Arvopaperikeskuksilla ei ole arvopaperikeskusasetuksen ((EU) N:o 909/2014) mukaan velvollisuutta tarjota osakkeenomistajille maksuttomia liikkeeseenlaskijoiden kustantamia tilejä, mutta arvopaperikeskukset voivat tarjota tällaisia tilejä vapaaehtoisen liiketoimintapäätöksen perusteella. Tilinhoitajayhteisöt, jollaisina toimivat muun muassa pankit, sijoituspalveluyritykset ja arvopaperikeskuksen valtuuttamat selvitysosapuolet, hallinnoivat arvo-osuustilejä sekä tekevät kirjauksia niille.

Rekisteröintimenettely

Kaikkien arvo-osuusjärjestelmään liittyneiden yhtiöiden osakkeenomistajien on avattava arvo-osuustili tilinhoitajayhteisössä taikka hallintarekisteröitävä osakkeensa tilikirjausten toteuttamiseksi. Suomalaisella osakkeenomistajalla ei ole oikeutta säilyttää osakkeitaan hallintarekisteröidyllä tilillä suomalaisessa arvo-osuusjärjestelmässä. Osakkeenomistajille, jotka eivät ole vaihtaneet osakkeitaan arvo-osuuksiksi, avataan Euroclear Finlandin arvo-osuusrekisteriin yhteistili, jonka tilinhaltijaksi merkitään liikkeeseenlaskija. Kaikki arvo-osuusjärjestelmään rekisteröityjen arvopapereiden siirrot toteutetaan tilisiirtoina tietojärjestelmässä. Tilinhoitajayhteisö vahvistaa kirjaukset toimittamalla tilinhaltijalle tili-ilmoituksen kaikista arvo-osuustileille tehdyistä kirjauksista. Arvo-osuustilien haltijat saavat myös vuosi-ilmoituksen omistuksistaan kalenterivuoden päättyessä.

Jokaiselle arvo-osuustilille on merkittävä tiedot tilin omistajasta ja muista tilille kirjattuihin arvo-osuuksiin kohdistuvien oikeuksien haltijoista tai hallintarekisteröinnin hoitajasta, joka hallinnoi hallintarekisteröidyn tilin varoja, sekä tieto tilinhoitajayhteisöstä, jonka hoidossa tili on. Vaadittavat tiedot sisältävät tilille kirjattujen arvo-osuuksien lajin ja määrän sekä tiliin ja sille kirjattuihin arvo-osuuksiin kohdistuvat oikeudet ja rajoitukset. Mahdollisesta hallintarekisteröidystä tilistä tehdään kirjattaessa merkintä. Euroclear Finland ja kaikki tilinhoitajayhteisöt ovat velvollisia pitämään saamansa tiedot luottamuksellisina. Yhtiöllä on kuitenkin velvollisuus pitää osakasluettelo jokaisen nähtävänä yhtiön pääkonttorissa tai, yhtiön osakkeiden kuullessa arvo-osuusjärjestelmään, arvopaperikeskuksen toimipaikassa Suomessa. Finanssivalvonnalla on oikeus pyynnöstä saada määrättyjä tietoja hallintarekisteröidyistä arvopaperiomistajista.

Kukin tilinhoitajayhteisö on vastuussa hallinnoimassaan arvo-osuusrekisterissä mahdollisesti esiintyvistä virheistä ja laiminlyönneistä sekä tietosuojan rikkomisesta. Mikäli tilinomistajalle on aiheutunut vahinkoa johtuen virheellisestä kirjauksesta ja mikäli asianomainen tilinhoitajayhteisö ei pysty korvaamaan tällaista vahinkoa, on tilinomistaja oikeutettu saamaan korvauksen Euroclear Finlandin lakisääteisestä kirjausrahastosta. Kirjausrahaston pääoman vähimmäismäärän on oltava 0,0048 prosenttia arvo-osuusjärjestelmässä viiden (5) viimeksi kuluneen kalenterivuoden aikana säilytettävänä olleiden arvo-osuuksien yhteenlasketun markkina-arvon keskiarvosta, kuitenkin vähintään 20 miljoonaa euroa. Samalle vahingonkärsijälle maksetaan kirjausrahaston varoista korvauksena vahingonkärsijän samalta tilinhoitajayhteisöltä olevan korvaussuorituksen määrä, kuitenkin enintään 25 000 euroa. Kirjausrahasto on velvollinen korvaamaan samaan vahinkotapahtumaan liittyviä vahinkoja enintään 10 miljoonaa euroa.

Arvopapereiden säilyttäminen ja hallintarekisteröinti

Suomen lain mukaan muu kuin suomalainen osakkeenomistaja voi valtuuttaa tilinhoitajayhteisön (tai arvopaperikeskuksen hyväksymän ulkomaisen yhteisön) toimimaan osakkeenomistajan puolesta hallintarekisteröinnin hoitajana. Suomalaisten osakkeenomistajien hallintarekisteröinti ulkomailla voi olla mahdollista joissain tapauksissa EU:n arvopaperikeskusasetuksen ((EU) N:o 909/2017) tai muun EU-säätelyn perusteella, tai jos suomalainen yhtiö laskee osakkeita liikkeeseen toisessa EU-maassa. Hallintarekisteröityjen osakkeiden omistajilla on oikeus osinkoihin sekä kaikkiin nimiinsä rekisteröityihin osakkeisiin liittyviin merkintäoikeuksiin, taloudellisiin oikeuksiin ja hallinnoimisoikeuksiin. Jos hallintarekisteröityjen osakkeiden omistaja haluaa osallistua yhtiökokoukseen ja käyttää siellä äänioikeuttaan, hänen tulee rekisteröidä osakkeet omiin nimiinsä Euroclear Finlandin ylläpitämään osakasluetteloon viimeistään yhtiökokouskutsussa ilmoitettavana ajankohtana, jonka täytyy olla yhtiökokouksen täsmäytyspäivän jälkeen. Hallintarekisteröityjen osakkeiden hoitajaksi valtuutettu omaisuudenhoitaja on pyydettyessä velvollinen ilmoittamaan Finanssivalvonnalle sekä asianomaiselle yhtiölle todellisen osakkeenomistajan henkilöllisyyden, mikäli se on tiedossa, sekä tämän omistamien arvopapereiden määrän. Mikäli todellisen osakkeenomistajan nimi ei ole

tiedossa, on hallintarekisteröinnin hoitajaksi valtuutetun omaisuudenhoitajan ilmoitettava vastaavat tiedot todellisen osakkeenomistajan edustajana toimivasta tahosta ja toimitettava kirjallinen vakuutus siitä, ettei todellinen osakkeenomistaja ole suomalainen luonnollinen tai oikeushenkilö.

Euroclear Finlandin välittäjänä toimivan Euroclear Bank S.A./N.V.:n ja Clearstreamin lukuun toimivilla suomalaisilla omaisuudenhoitajilla on säilytystili arvo-osuusjärjestelmässä ja ulkomaalaiset osakkeenomistajat voivat siten säilyttää Helsingin Pörssissä noteerattuja osakkeitaan Euroclear Bank S.A./N.V.:ssä ja Clearstreamissä olevilla tileillä.

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

Sijoittajien korvausrahasto

Suomen lain mukaan sijoittajat jaetaan ammattimaisiin ja ei-ammattimaisiin sijoittajiin. Ammattimaisia sijoittajia ovat sellaiset liikeyritykset ja julkisyhteisöt, joiden voidaan olettaa tuntevan arvopaperimarkkinat ja niiden riskit. Asiakas voi lisäksi itse kirjallisesti ilmoittaa olevansa ammattitaitonsa ja sijoituskokemuksensa perusteella ammattimainen sijoittaja. Yksityishenkilöt ovat kuitenkin pääsääntöisesti ei-ammattimaisia sijoittajia.

Luottolaitosten ja asiakasvaroja hallinnoivien tai hallussaan pitävien sellaisten sijoituspalveluyritysten, jotka eivät tarjoa vain yksinomaan toimeksiantojen välittämistä tai sijoitusneuvontaa tai monenkeskisen kaupankäynnin järjestämistä, on kuuluttava sijoittajien korvausrahastoon. Korvausrahasto turvaa sijoittajien selvien, riidattomien ja erääntyneiden saamisten suorituksen silloin, kun sijoituspalveluyritys tai luottolaitos ei muuten pysty muun kuin tilapäisen maksukyvyttömyyden vuoksi maksamaan sijoittajien saamia tietyn määräajan kuluessa. Korvausrahasto korvaa ainoastaan ei-ammattimaisten sijoittajien saamia. Sijoittajalle maksetaan 90 prosenttia hänen saamisestaan, kuitenkin enintään 20 000 euroa. Rahasto ei korvaa osakekurssien laskusta tai vääristä sijoituspäätöksistä johtuvia tappioita, joten asiakas vastaa edelleen omien sijoituspäätöksensä seurauksista. Luottolaitosten tallettajille korvataan pankin maksukyvyttömyystilanteessa saamiset 100 000 euroon asti talletussuojarahaston varoista. Tallettajan varat ovat joko talletussuojarahaston tai korvausrahaston piirissä, joten samoilla varoilla ei ole kaksinkertaista suojaa.

VEROTUS

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

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

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

Kuvaus perustuu:

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

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

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

Yleistä

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

Luonnollisen henkilön katsotaan olevan Suomessa yleisesti verovelvollinen silloin, kun hän jatkuvasti oleskelee Suomessa yli kuuden kuukauden ajan tai hänellä on Suomessa varsinainen asunto ja koti. Ansiotuloa, palkkatulo mukaan lukien, verotetaan progressiivisen veroasteikon mukaan. Pääomatuloa verotetaan tällä hetkellä 30 prosentin verokannalla. Kuitenkin, jos pääomatulojen yhteismäärä ylittää 30 000 euroa kalenterivuoden aikana, on vero ylimenevästä määrästä 34 prosenttia. Suomen lain mukaan perustetut yhtiöt ovat Suomessa yleisesti verovelvollisia ja siten Suomessa verovelvollisia maailmanlaajuisista tuloistaan. Yhteisöverokanta on tällä hetkellä 20 prosenttia.

Seuraavassa on yhteenveto tietyistä Tarjottavien Osakkeiden ja Merkintäoikeuksien omistukseen ja myyntiin liittyvistä veroseuraamuksista Suomessa yleisesti ja rajoitetusti verovelvollisille osakkeenomistajille. Yhteenvedossa käsitellään lyhyesti myös Tarjottavien Osakkeiden ja Merkintäoikeuksien hankintaan liittyviä veroseuraamuksia.

Osinkojen ja pääomanpalautusten verotus

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

Yleisesti verovelvolliset luonnolliset henkilöt

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

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

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

Suomalaiset osakeyhtiöt

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

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

Hallintarekisterin kautta osakkeita omistavan tahon ollessa Suomessa yleisesti verovelvollinen yhteisö, ennakonpidätyksen suuruus on 50 prosenttia.

Rajoitetusti verovelvolliset

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

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

Kun osakkeita hallitaan hallintarekisterin kautta, osinkoja maksava suomalainen yhtiö maksaa osingon omaisuudenhoitajalle, joka välittää maksetut osingot osakkeenomistajille. Jos hallintarekisteröidylle osakkeelle maksetun osingon saaja asuu verosopimusvaltiossa, osingosta peritään soveltuvan verosopimuksen mukainen lähdevero. Lähdevero on kuitenkin aina vähintään 15 prosenttia, mikäli maksaja (osinkoa jakava yhtiö tai suomalainen säilytysyhteisö) on varmistanut riittävän huolellisesti, että kyseisen verosopimuksen ehdot soveltuvat hallintarekisteröityjen osakkeiden osakkeenomistajaan. Jos verosopimuksen mukainen lähdevero on alhaisempi kuin 15 prosenttia, liikaa peritty lähdevero voidaan hakea palautettavaksi samassa yhteydessä, kun esitetään tarvittavat tiedot osingon saajan kansalaisuudesta ja henkilöllisyydestä. Tämä merkitsee sitä, että hallintarekisteröidylle osakkeelle maksettavasta osingosta peritään verosopimuksen mukainen tai aina vähintään 15 prosentin lähdevero ilman perusteellista selvitystä todellisesta osingonsaajasta. Tällainen menettely kuitenkin edellyttää, että ulkomainen omaisuudenhoitaja on merkitty Verohallinnon pitämään rekisteriin ja että hänen kotipaikkansa on valtiossa, jonka kanssa Suomella on verosopimus. Lisäksi edellytetään, että ulkomaisella omaisuudenhoitajalla on suomalaisen tilinhoitajayhteisön kanssa sopimus osakkeiden säilyttämisestä. Tällaisessa sopimuksessa ulkomaisen omaisuudenhoitajan on muun muassa sitouduttava ilmoittamaan osingonsaajan asuinvaltio tilinhoitajayhteisölle ja antamaan tarvittaessa lisätietoja veroviranomaisille. Mikäli mainitut kriteerit eivät täyty, hallintarekisteröidylle osakkeelle maksettavasta osingosta peritään rajoitetusti verovelvolliselta luonnolliselta henkilöltä 30 prosentin lähdevero ja rajoitetusti verovelvolliselta yhteisöltä 20 prosentin lähdevero.

Yllä kuvattuja sääntöjä koskien hallintarekisteröityjä osakkeita suomalaisessa yhtiössä on päivitetty. Uudet säännöt tulevat voimaan 1.1.2021 ja soveltuvat siten osinkojen jakamiseen, joka toimitetaan 1.1.2021 tai sen jälkeen. Yhteenvetona voidaan todeta, että uudet säännöt lakkauttavat yksinkertaistetun menettelyn, jota tällä hetkellä sovelletaan hallintarekisteröityihin osakkeisiin sekä tiukentavat verosopimusten lähdeverokannan soveltamisen edellytyksiä. Lisäksi uusien sääntöjen seurauksena tunnistamattoman tosiasiallisen edunsaajan lähdeverokanta nousee 35 prosenttiin.

Euroopan unionin jäsenvaltioissa asuvat ulkomaiset yhteisöt

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

Euroopan talousalueella asuvat ulkomaiset yhteisöt

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

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

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

suomalaisen yhtiön osakkeet kuuluvat osinkoa saavan yhtiön sijoitusomaisuuteen, sovelletaan 15 prosentin lähdeverokantaa. Sovellettavasta verosopimuksesta riippuen sovellettava lähdevero voi olla myös alempi kuin 15 prosenttia (katso edellä ”– *Rajoitetusti verovelvolliset*”).

Euroopan talousalueella asuvat ulkomaiset luonnolliset henkilöt

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

Luovutusvoittoverotus

Yleisesti verovelvolliset luonnolliset henkilöt

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

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

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

Jos ostettujen Merkintäoikeuksien perusteella merkitään Tarjottavia Osakkeita, katsotaan Tarjottavat Osakkeet hankituiksi Merkintäoikeuksien hankinta-ajankohdaksi, jonka mukaan myös hankintameno-olettaman määrä ratkaistaan. Mikäli näin hankittujen osakkeiden myynnin yhteydessä luovutusvoiton tai -tappion laskemisessa halutaan käyttää todellista hankintamenoa, myyntihinnasta vähennetään Merkintäoikeuksista maksettu määrä ja Tarjottavista Osakkeista maksettu määrä (sekä niiden myynnistä syntyneet kustannukset). Jos ostetut Merkintäoikeudet myydään käyttämättä niitä Tarjottavien Osakkeiden merkitsemiseen Osakeannissa, niiden

myyjä voi valita, käytetäänkö luovutusvoittoa laskettaessa hankintamenona hankintameno-olettamaa vai Merkintäoikeuksien todellisen hankintahinnan ja myyntikulujen yhteismäärää.

Yleisesti verovelvollinen luonnollinen henkilö voi vähentää arvopaperien, kuten Tarjottavien Osakkeiden, luovutuksesta mahdollisesti aiheutuneet tappiot ensisijaisesti verovelvollisen luonnollisen henkilön luovutusvoitoista ja toissijaisesti muusta pääomatulosta samana ja viitenä luovutusta seuraavana kalenterivuotena. Luovutustappioita ei huomioida vahvistettaessa pääomatulolajin alijäämää verovuodelle. Näin ollen tappiot eivät myöskään vaikuta alijäämähyvityksen määrään.

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

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

Suomalaiset osakeyhtiöt

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

Osakkeet voivat kuulua osakeyhtiön käyttö-, vaihto-, sijoitus- (ainoastaan raha-, vakuutus- ja eläkelaitoksilla voi olla tässä yhteydessä sijoitusomaisuutta), rahoitusomaisuuteen tai muuhun omaisuuteen. Osakkeiden luovutusten ja arvonalentumisten verotuskohtelu vaihtelee osakkeiden omaisuuslajista riippuen. Suomalaisiin osakeyhtiöihin (ja eräisiin muihin yhteisöihin) sovellettavat verosäännökset ovat muuttuneet verovuodesta 2020 alkaen. Muutoksen jälkeen osakkeet voivat vain hyvin poikkeuksellisesti olla osakeyhtiön muuta kuin elinkeinotoiminnan tulolähteen omaisuutta. Tuloverolain säännöksiä sovelletaan luovutusvoittoihin, jotka kertyvät muun toiminnan tulolähteeseen kuuluvan omaisuuden luovutuksesta.

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

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

Rajoitetusti verovelvolliset

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

Varainsiirtoverotus

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

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

OIKEUDELLISET SEIKAT

Osakeannin tiettyihin oikeudellisiin seikkoihin liittyvästä neuvonannosta Yhtiölle vastaa Roschier Asianajotoimisto Oy ja tiettyihin EU:n valtiontukiasioihin liittyvästä neuvonannosta Yhtiölle vastaa Borenius Asianajotoimisto Oy. Osakeannin tiettyihin oikeudellisiin seikkoihin liittyvästä neuvonannosta Järjestäjille vastaa White & Case LLP.

VIITTAAMALLA SISÄLLYTETYT TIEDOT

Yhtiön tilintarkastettu konsernitilinpäätös 31.12.2019 päättyneeltä tilikaudelta ja tilintarkastamaton konsernin osavuositarkastus 31.3.2020 päättyneeltä kolmen kuukauden jaksolta on sisällytetty tähän Esitteeseen viittaamalla. Esitteeseen viittaamalla sisällytetyissä asiakirjoissa esitettyjen muiden tietojen ei katsota olevan merkityksellisiä sijoittajille tai löytyvät muualta Esitteestä. Viittaamalla sisällytetyt asiakirjat ovat saatavilla Yhtiön verkkosivuilla osoitteessa www.finnair.com/osakeanti.

Asiakirja	Viittaamalla sisälletyt tiedot
Finnair-konsernin vuosikertomus 2019, sivut 43–98	Tilintarkastettu konsernitilinpäätös ja tilintarkastuskertomus 31.12.2019 päättyneeltä tilikaudelta
Finnair-konsernin osavuositarkastus 1.1.–31.3.2020	Tilintarkastamaton konsernin osavuositarkastus 31.3.2020 päättyneeltä kolmen kuukauden jaksolta

NÄHTÄVILLÄ OLEVAT ASIAKIRJAT

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

YHTIÖ

Finnair Oyj
Tietotie 9
FI-01053 Vantaa

PÄÄJÄRJESTÄJÄT

Citigroup Global Markets Limited
Citigroup Centre, Canada Square
London E14 5LB, United Kingdom

Nordea Bank Oyj
Satamaradankatu 5
FI-00020 NORDEA

JÄRJESTÄJÄT

OP Yrityspankki Oyj
Gebhardinaukio 1
FI-00510 Helsinki

Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ) Helsingin sivukonttori
Eteläesplanadi 18
FI-00130 Helsinki

Swedbank AB (publ)
SE-105 34, Tukholma
Ruotsi

YHTIÖN OIKEUDELLINEN NEUVONANTAJA

Roschier Asianajotoimisto Oy
Kasarmikatu 21 A
FI-00130 Helsinki

JÄRJESTÄJIEN OIKEUDELLINEN NEUVONANTAJA

White & Case LLP
Aleksanterinkatu 44
FI-00100 Helsinki

TILINTARKASTAJA

KPMG Oy Ab
Töölönlahdenkatu 3 A
FI-00100 Helsinki