



Toimintakertomus ja tilinpäätös 2025



Kohti maailman turvallisinta, sujuvinta ja ympäristöystävällisintä liikennettä

Tarjoamme ja kehitämme liikenteenohjauksen ja -hallinnan palveluita kaikissa liikennemuodoissa. Autamme ihmiset ja tavarat perille turvallisesti, sujuvasti ja ympäristöä huomioiden. Älykkäät liikenteenohjauspalvelut, digipalvelut yrityksille ja kuluttajille sekä ajantasainen liikennetieto vauhdittavat Suomen kehittymistä kestävä liikenteen ja logistiikan edelläkävijäksi.

Haluamme olla erinomainen ja houkutteleva työpaikka huippuosaajille. Palveluksessamme on 1 193 ammattilaista.

Näin luet raporttikokonaisuutta



Vuosikatsaus 2025

Strategia, vuoden 2025 keskeiset tapahtumat ja katsaus vastuullisuuteen.

[Lue raportti täältä.](#)



Hallinnointi- ja palkitsemisselvitys 2025

Tietoa yhtiön hallinto- ja ohjausjärjestelmästä sekä toimitusjohtajan ja hallituksen jäsenten palkoista ja palkkioista.

[Lue raportti täältä.](#)



Toimintakertomus ja tilinpäätös 2025

Kuvaus yhtiön toiminnasta vuodelta 2025 sekä yhteenveto yhtiön taloudellisesta tuloksesta ja taloudellisesta asemasta.

Emoyhtiö

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy tarjoaa liikenteenohjauspalveluita kaikissa liikennemuodoissa sekä tuottaa digipalveluita ja avointa tietoa eri toimijoille.

Tytäryhtiöt

Fintraffic Lennonvarmistus Oy vastaa lennonvarmistuksesta.

Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy vastaa meriliikenteenohjauksesta.

Fintraffic Raide Oy vastaa raideliikenteenohjauksesta ja -hallinnasta.

Fintraffic Tie Oy vastaa tieliikenteenohjauksesta ja -hallinnasta.

Sisältö

Hallituksen toimintakertomus	3
Tilinpäätös	12
Konsernin tuloslaskelma	13
Konsernin tase	14
Konsernin rahoituslaskelma	15
Emoyhtiön tuloslaskelma	16
Emoyhtiön tase	17
Emoyhtiön rahoituslaskelma	18
Liitetiedot	19
Tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen allekirjoitukset	27
Tilintarkastuskertomus	28

Tilinpäätös on säilytettävä vähintään 10 vuotta tilikauden päättymisestä (KPL 2:10 §).

Tilikauden tositeaineisto on säilytettävä vähintään 6 vuotta sen vuoden lopusta, jonka aikana tilikausi on päättynyt.



Hallituksen toimintakertomus 1.1.–31.12.2025

Yhtiön toiminta

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy on vuonna 2018 perustettu valtion omistama erityistehtäväyhtiö, joka toimii liikenne- ja viestintäministeriön omistaja-ohjauksessa. Emoyhtiön kotipaikka on Helsinki.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy toimii konsernin emoyhtiönä vastaten ekosysteemi- ja konsernipalveluiden tuottamisesta. Konserniin kuuluvat Fintraffic Lennonvarmistus Oy, joka vastaa lennonvarmistuspalveluista, Fintraffic Raide Oy, joka vastaa raideliikenteenohjauspalveluista, Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy, joka vastaa meriliikenteenohjauspalveluista ja Fintraffic Tie Oy, joka vastaa tieliikenteenohjauspalveluista. Emoyhtiö omistaa konsernin tytäryhtiöt 100 prosenttisesti.

Fintraffic-konserni (myöhemmin myös Fintraffic, yhtiö) tuottaa yhteiskunnan, elinkeinoelämän sekä viranomaisten tarvitsemat välttämättömät liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut, joilla varmistetaan liikenteen turvallisuus ja sujuvuus sekä huolehditaan liikenteenohjauksen ja -hallinnan toimintavarmuudesta normaaliolojen kaikissa tilanteissa. Tehokas liikenne- ja logistiikkajärjestelmä tarvitsee reaaliaikaisen ja ehyen tiedon liikenteen olosuhteista ja tapahtumista. Fintraffic kerää, hallinnoi ja jakaa rajapinnoissaan avointa dataa sekä rakentaa liikenteen datainfrastruktuuria luomalla sovelluksia, yhteisiä toimintamalleja ja kumppanuuksia ekosysteemisen toiminnan avulla.

Toimintaympäristö ja asiakkaat

Venäjän hyökkäyssodan vaikutukset ovat edelleen näkyneet Fintrafficin toiminnassa. Toiminnan jatkuvuudenhallintaa sekä liikenne- ja kyberturvallisuutta on edelleen kehitetty. Yhtiöön kohdistettujen kyberhyökkäysten vaikutukset jäivät rajallisiksi. Edellisvuosien tapaan edelleen voimassa olevat pakotteet rajoittivat liikennekehitystä lennonvarmistuksessa. Vuonna 2025 laskutettavat palveluyksiköt Suomen ilmatilassa olivat 67 prosenttia vuoden 2019 tasosta laskien edellisvuodesta kymmenellä prosentilla. Helsinki-Vantaan lennonjohtopalveluiden laskutettavat palveluyksiköt sen sijaan kasvoivat edellisvuodesta neljällä prosentilla. Lennonvarmistuksen toiminta pysyi kannattavana EU-säänneltyjen korotettujen yksikköhintojen tukemana.

Valtion velkaantumisen hillitseminen ja budjettitasapainon saavuttaminen edellyttävät säästötoimenpiteitä ja priorisointeja myös liikennesektorilla. Fintrafficin palveluista noin 64 prosenttia myydään verovarolla toimiville julkisen sektorin asiakkaille. Yhtiö tukee julkisen talouden kestävyyttä digitalisoidulla ja automatisoidulla liikennesektoria sekä huolehtimalla pitkäjänteisesti oman toimintansa tehokkuudesta. Tilikaudella konsernin suurin asiakas oli Väylävirasto 62 prosentin liikevaihtosuudella. Muita julkisen sektorin asiakkaita olivat Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, puolustus- ja turvallisuusviranomaiset, satamat, kaupungit ja

kunnat. Lisäksi Fintraffic tarjosi palveluita muun muassa lentoyhtiöille, lentoasemille ja kansainvälisille lennonvarmistustoimijoille sekä toimi liikenteen vientiklusterin organisaattorina useille suomalaisille kansainvälisille markkinoille tähtääville yrityksille. Viime aikoina sekä kansainvälinen että kansallinen lainsäädäntö on päivittynyt merkittävästi vaikuttaen tietoturvan ja varautumisen lisäksi myös liikenteen ja tiedon sääntelyyn. Vuoden 2025 lopulla vahvistettiin laki liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista. Uuden lain mukaan vuoden 2026 alusta Fintrafficille siirtyi vastuu kansallisen yhteyspisteen ja liikennejärjestelmän perustietopalvelun järjestämisestä. Vastuullisuusdirektiivin mukaisesti raportointivaateisiin liittyy toistaiseksi epävarmuustekijöitä. Vuonna 2025 julkaistun tiedon mukaan Fintraffic ei kuulu CSRD-soveltamisalan piiriin. Yhtiö raportoi kuitenkin vastuullisuusdirektiiviä myötäillen ja seuraa lainsäädännön päivittymistä.

Tilikauden merkittävimmät tapahtumat Turvallisuus

Fintrafficin keskeisenä tehtävänä on liikennejärjestelmän sekä liikenteenhallinnan ja -ohjauksen turvallisuustason ylläpito ja jatkuva kehittäminen. Turvallisuustyön piiriin kuuluvat muun muassa liikenneturvallisuus, häiriöjohtaminen, riskienhallinta, varautuminen, turvallisuuspoikkeamien hallinta, tieto- ja kyberturvallisuus sekä toimitila-



turvallisuus. Turvallisuustyö on suunnitelmallista, pitkäjänteistä ja riskiperusteista varmistaen konsernin yhteiskunnallisen tehtävän toteuttamisen.

Turvallisuuden keskeiset haasteet liittyvät toimintaympäristön epävarmuuteen, digitaalisten järjestelmien turvallisuuteen ja kriittisen infrastruktuurin suojaamiseen. Suomeen kohdistui edelleen GNSS-häirintää vaikuttaen lennonvarmistuksen ja meriliikenteenohjauksen toimintaympäristöön. Fintrafficin nimeä on myös hyödynnetty yksityisille ihmisille kohdistetuissa verkkohuijausryityksissä. Yhtiön turvallisuus pysyi hyvällä tasolla kaikissa liikennemuodoissa. Liikenteen sujuvuus pysyi hyvänä eikä yhtiön toiminnasta aiheutunut onnettomuuksia vuonna 2025. Meriliikenteenohjauksessa estettiin 8 mahdollista karilleajoa.

Fintraffic on kehittänyt varautumistaan NIS2- (ISO 27001) ja CER- (ISO 22301 ja 31000) sääntelyn ja niihin liittyvien standardien mukaisesti vuodesta 2024 lähtien. Kehitystyössä on rakennettu varautumis- ja jatkuvuussuunnitelmat roolituksineen sekä tuotu varautuminen osaksi johtamisjärjestelmää ja sisäistä viestintää. Viranomaiset ovat lisäksi auditoineet yhtiön varautumiskyvykkyyttä. Vuonna 2025 NIS2-direktiivin mukaisia merkittäviä poikkeamia ilmoitettiin viranomaisille seitsemän kappaletta. Poikkeustilanteisiin reagoitiin viiveettä,

tapahtumien juurisyyt arvioitiin ja toimintaa kehitettiin vastaavien tapahtumien välttämiseksi. Fintraffic tekee laajasti yhteistyötä viranomaisten kanssa tukien muun muassa puolustus- ja turvallisuusviranomaisten toimintaa liikenteenohjauspalveluilla ja tarjoamalla liikenteen tilannekuvaa.

Toiminnan tehostaminen

Kustannustehokkuuden jatkuva parantaminen on yksi keskeisistä Fintrafficin strategian mukaisista tavoitteista. Raide-, tie- ja meriliikenteenohjauksessa tehostumisesta koituneet hyödyt siirtyvät Fintrafficilta täysimääräisesti Väylävirastolle. Lennonvarmistusliiketoiminnassa tehostaminen nivoutuu EU-säädösten mukaisiin suorituskykysuunnitelmiin, jossa tehostamisesta hyötyvät kaikki lentoliikennealan toimijat. Kaikissa liikennemuodoissa tehostumista verifioi ulkopuolinen tarkastaja.

Vuonna 2022 Fintrafficin hallitus päätti tavoitella raide-, tie- ja meriliikenteenohjauksessa 30 miljoonan euron tehostumista ajanjaksolla 2023–2028. Vuoteen 2025 mennessä yhtiössä on kumuloitunut 24 miljoonan euron tehostuminen automaatioasteen nostamisen, liikenteenohjauksen toiminnan organisoinnin, omaisuuden tehokkaan elinkaarihallinnan sekä kustannustehokkaiden hankintojen avulla. Hyödyntämällä skaalaetuja yhtiö

on laajentanut palveluitaan ilman, että kustannukset ovat kasvaneet samassa suhteessa.

EU-komissio vahvisti lennonvarmistuksen vuosien 2025–2029 tehostumistavoitteet osana RP4-suorituskykysuunnitelmaa vuonna 2025. Kustannustehokkaan palvelutuotannon ansiosta lennonvarmistuksen toteutuneet kustannukset alittivat suorituskykysuunnitelman määritetyt kustannukset vuonna 2025. Lentoreittipalvelun laskutettavien palveluyksiköiden jäätyä Venäjän hyökkäyssodan vaikutusten vuoksi selvästi suorituskykysuunnitelman tasosta yksikkökustannushityksessä ei päästy tältä osin tavoitteisiin. Sen sijaan Helsinki-Vantaan lennonjohtopalveluiden yksikkökustannukset alittivat suorituskykysuunnitelman yksikkökustannustason palveluyksikkökasvun tukemana.

Vastuullisuusjohtaminen

Fintrafficin vastuullisuus perustuu liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tehokkaaseen tuottamiseen osana yhteiskunnan turvallista, sujuvaa ja ympäristövaikutuksiltaan kestäväää liikennejärjestelmää. Lisäksi yhtiö varmistaa avoimen liikennedatan saatavuuden ja sen hyödyntämisen tukien siten yhteiskunnan kilpailukykyä ja tiedolla johtamista. Vaikuttavuudeltaan Fintraffic toimii kokoaan suuremmassa roolissa.

Vuonna 2025 Fintraffic jatkoi vastuullisuusjohtamisen kehittämistä päivittämällä vuoteen 2030 ulottuvan vastuullisuusohjelmansa. Ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet ovat integroitu yhtiön strategiaan ja liiketoimintaan huomioiden vastuullisuusohjelman periaatteet. Yhtiössä päivitettiin kaksoisolennaisuusanalyysiä ja kehitettiin vastuullisuusohjelman toteuttamisen sekä raportoinnin käytäntöjä.

EU:n Omnibus-paketin perusteella Fintraffic ei kuulu lakisääteisen CSRD-raportointivelvoitteen piiriin. Yhtiö julkaisee kuitenkin vuodesta 2025 vastuullisuusraportin, joka mukailee CSRD-direktiivin periaatteita ja ESRS-linjan mukaisia raportointistandardeja. Samalla Fintraffic seuraa aktiivisesti sääntelyprosessin edistymistä ja päivittää vastuullisuusraportointiaan direktiivien soveltamisalan ja vaatimusten tarkentuessa.

Pääkaupunkiseudun toimitilahanke

Fintrafficin pääkaupunkiseudun toimitilahanke valmistui vuoden 2025 lopulla, kun raide- ja tieliikenteenohjauksen pääkaupunkiseudun toiminnot siirtyivät ajanmukaisiin tiloihin. Uudet tilat mahdollistavat tulevaisuuden tarpeisiin skaalautuvat työskentelytilat pääkaupunkiseudun asiantuntijoille sekä yhteistyömahdollisuudet tärkeiden sidosryhmien kanssa.



Lennonvarmistus

Lennonvarmistuksessa lentoreittipalvelun ja Helsinki-Vantaan lennonvarmistuspalvelun hinnoittelu määräytyy EU-lainsäädännön ja suorituskyky-suunnitelman perusteella. Suomen suorituskyky-suunnitelma RP4 vuosille 2025–2029 hyväksyttiin vuonna 2025. Venäjän hyökkäyssodan jatkuminen ja ylilentojen väheneminen ovat edellyttäneet lennonvarmistuksen varautumista liiketoiminnan aiempaa matalampaan tasoon. Siten käyttömenokehitys pyrittiin pitämään maltillisena samalla kuitenkin varmistuen riittävä palvelutaso. Lentoliikenteeseen ei kohdistunut lennonvarmistuksen toiminnasta johtuvia viiveitä tai palvelukatkoksia.

Etälennonjohtohankkeen kilpailutus saatiin päätökseen heinäkuussa. Valitusprosessin takia sopimusneuvotteluja ei kuitenkaan voitu aloittaa ja hanke eteni markkinaoikeuden käsiteltäväksi. Rajat ylittävän lennonvarmistuspalvelu FINESTin valmistelua jatkettiin Virossa palveluja tuottavan Estonian Air Navigation Services -yhtiön (EANS) kanssa. Yhteisesti sovittuihin FINEST-menetelmiin perustuvan palvelun käynnistäminen edellyttää kansallisten valtiosopimusten päivittämistä. Ilmatila 2027-hankkeen keskeisinä tavoitteina ovat lentoturvallisuuden lisäksi maanpuolustuksen tarpeiden huomiointi, Suomen kilpailukyky ja saavutettavuus, ympäristötavoitteet ja vastuullisuus sekä kaikkien

ilmatilankäyttäjien huomioiminen. Hankkeen ilmatilan käytön muutostarkastelu valmistui joulukuussa. Ilmailun tilannekuvasovellus Fintraffic Sky lanseerattiin ilmailualan toimijoiden käyttöön keväällä 2025. Kaikille avoin palvelu kokoa keskeisen ja reaaliaikaisen ilmailutiedon samaan paikkaan ja tarjoaa muun muassa mahdollisuuden lentosuunnitelmien tekemiseen. Lennonvarmistuksen pääjärjestelmän TopSky ATCOne -hankintasopimus allekirjoitettiin joulukuussa. Hankinta toteutetaan yhteistyössä Viron ja Tšekin lennonvarmistusorganisaatioiden kanssa.

Geopoliittinen tilanne vaatii jatkuvaa huomiota ja aktiivista sopeutumista mahdollisiin turvallisuusuuhkiin. Lennonvarmistuksessa on tehty muun muassa teknisiä investointeja lentoliikenteen jatkuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi kaikissa olosuhteissa. Lennonvarmistuksen toimintaa ohjaa ISO 9001:n mukainen laatujärjestelmä. Vuonna 2025 sille myönnettiin myös ISO 27001 -sertifikaatti.

Raideliikenteenohjaus

Raideliikenteenohjauksen operatiivisten palveluiden saatavuus pysyi hyvänä ja toiminnan turvallisuus parani vuonna 2025. Toiminnan tehokkuutta parannettiin muun muassa aloittamalla ratapihojen liikenteenohjauksen tuottaminen osittain liikenteenohjauskeskuksissa. Rautatieturvallisuuden

johtaminen painottui hallintajärjestelmän vaatimustenmukaisuuteen, nollatavoitteeseen onnettomuuksissa, vaaratilanteiden vähentämiseen ja turvallisuuskulttuurin vahvistamiseen. Liiketoiminnan organisointia päivitettiin tukemaan tulevaisuuden merkittäviä kehityspanostuksia. Uusi ohjelmistokehitykseen keskittyvä yksikkö perustettiin mahdollistamaan tulevaisuuden liikenteenohjaus- ja hallintajärjestelmä Atlaksen kehitys. Vuoteen 2040 asti ulottuvan Atlas-hankkeen arvioidaan olevan suuruudeltaan noin 200 miljoonaa euroa.

Uuden kapasiteetin hallinnan järjestelmäkehitys käynnistyi yhteistyössä asiakkaiden ja Väyläviraston kanssa. Pohjois-Suomen kauko-ohjausjärjestelmän käyttöönotot etenivät suunnitellusti ja toivat uusia mahdollisuuksia operatiivisen toiminnan tehokkaampiin järjestelyihin. Matkustajainformaatiojärjestelmän kehityksessä keskityttiin poikkeustilanteiden tiedottamisen toiminnallisuuksiin, tietojen välittämiseen avoimen datan rajapintaan, varajärjestelmän kehittämiseen sekä asemalaitteiden energianhallintaan.

Vuonna 2025 jatkettiin raideliikenteen teknologiaa uudistavan Digirata-hankkeen edistämistä. Suomen ensimmäisen Digirata-rataosa, Lielähti–Pori/Rauma, rakentamistyöt turvalaitteiden ja kauko-ohjauksen osalta samoin kuin Kouvola–Kotka/Hamina-rataosan radioverkkopohjaisen

ETCS-järjestelmän testaukset jatkuivat. Digiradan toteutusvaiheessa Fintrafficilla on vahva rooli rautateiden digitaalisessa kehityksessä ja uusi Digirata-hankkeen toteutusvaiheen valmistelevien töiden sopimus allekirjoitettiin joulukuussa 2025.

Tieliikenteenohjaus

Liikenne sujui tieverkolla, ja laajavaikutteisilta poikkeamatilanteilta vältyttiin vuonna 2025. Tieliikenteenohjauksessa jalostettiin tietovirtoja datasta, jota kerättiin kumppaneiden rinnalla noin 20 000 liikenteenhallinta- sekä keli- ja säälaitteesta. Keli-, olosuhde- ja häiriötiedot kulkivat eri viranomaisten, kuten poliisin ja pelastuksen, sekä tieliikennekeskusten välillä. Reaaliaikaista kelidataa hyödynnettiin laajasti teiden kunnossapidossa, jossa kelitiedon merkitys korostui erityisesti talvikaudella. Keli- ja olosuhdetietoa jaettiin suoraan tien käyttäjille radiotiedotteina sekä suoraan autojen navigaattoreihin. Kaikkiaan tieliikenteenohjauksesta lähetettiin 11 000 liikennetiedotetta ja vastaanotettiin 100 000 asiakaspuhelua.

Vuonna 2025 tieliikenteenohjauksessa jatkettiin toimintavarmuuden vahvistamista ja laitteiston elinkaaren mukaista uudistamista. Uusia toteutuksia tehtiin useisiin tunnelikohteisiin sekä tietoliikenneverkkoon, liikennelaskentaan ja tienvarren ohjauslaitteisiin ja -järjestelmiin. Kansallista ja



kansainvälistä yhteistyötä jatkettiin entistä kattavamman ja häiriötilanteissa varman tilannekuvan mahdollistamiseksi. Tieliikenteenohjauksessa kehitettiin tieliikennekeskuksien välistä varakäyttövalmiutta entistä pidemmälle. Toimintaympäristön muutoksiin ja kiristyyiin vaatimuksiin vastattiin vahvistamalla tietoturvaa sekä kehittämällä jatkuvuuden- ja tiedonhallintaa.

Fintraffic Tie Oy sai 5,4 miljoonan euron tukirahoituspäätöksen Verkkojen Eurooppa -välineen (CEF) rahoituksesta vuosille 2025–2028. Tukea saadaan liiketoiminnan merkittävimmän investoinnin, Vuosaaren tietunnelin liikenteenohjausjärjestelmän uusimisen kustannuksiin, sekä tieliikennekustointimintojen automaation lisäämiseen ja toimintojen integrointiin liikenteen ajantasaiseen tilannekuvaan.

Meriliikenteenohjaus

Vuonna 2025 meriliikenteenohjauksen toimintavarmuus ja laatu pysyivät hyvällä tasolla. Operatiivisen liikenteenohjausjärjestelmän teknisen tietoturvallisuuden tilaa arvioitiin KATAKRI-auditoinnissa (kansallinen turvallisuusauditointikriteeristö). Vuonna 2025 alusliikenteen turvallisuutta vahvistettiin kartoittamalla ja ottamalla käyttöön erikoiskuljetusten varoalueita Suomen rannikolla. Meriliikenteen satelliittipaikannuksen häiriöiden hallintaan toteutettiin tilannekuvapalvelu, jonka tavoitteena on

nostaa viranomaisten tilannetietoisuutta ja merenkulun turvallisuutta lisääntyneissä GNSS-häiriöissä. Lisäksi digitaalisten VTS-palvelujen reittivaihtopalvelun toteutus käynnistettiin ja digitaalisten VTS-palvelujen sekä merivaroitusten eNavigaatiopalvelun ensimmäisen vaiheen toteutus valmistui.

Kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmä NEMOn kehityksessä saavutettiin vaatimuksen mukainen tekninen tuotantokyvykyys, mutta tilaaja päätti siirtää käyttöönottoa eteenpäin viranomaisprosessien ja vaatimusten muutosten vuoksi. Fintraffic on käynyt tilaajan kanssa vuonna 2025 tiivistä keskustelua päivittyneiden järjestelmävaatimusten takia syntyneiden lisäkustannusten rahoituksesta. Hankkeen rahoitukselle pyritään löytämään ratkaisu vuonna 2026. Osa neuvottelun alaisista investoinneista alaskirjattiin, minkä seurauksena liiketoiminnan tulos kääntyi tappiolliseksi. D/S POLO -palvelussa kehitys painottui palveluportfolion ja käyttäjäkunnan laajentamiseen sekä asiakaskokemuksen parantamiseen tulevaisuuden kannattavuuden parantamiseksi.

Kehitystoiminnan mahdollistamisessa ja investointien tukemisessa EU-rahoitteisilla hankkeilla oli edelleen keskeinen rooli. Tilikauden aikana käynnistyi meriliikenteenohjauksen koordinoima NELSON-hanke EU:n CEF-tukirahoituksella, jossa toteutetaan alusliikenteen ohjauksen ja hallinnan digitaalisia palveluja ja tuetaan elinkaari-investointeja.

eNavigaatiopalveluiden kehittämisessä osa työstä toteutettiin EU-tukihankkeiden, kuten MaDaMe- ja NELSON-ohjelmien puitteissa.

Digitaaliset ekosysteemipalvelut

Digitaaliset ekosysteemipalvelut kehittyivät vuonna 2025 keskeiseksi osaksi liikennejärjestelmän tiedolla johtamista. Digitaaliset palvelut, kuten Fintraffic Mobiili, Liikennetilanne, Palauteväylä sekä muut informaatiopalvelut, tukivat tiedon keruuta ja liikenteen reaaliaikaista tilannekuvaa. Palveluissa hyödynnettiin sekä operatiivisen liikenteenohjauksen tuottamaa tietoa että kansalaisilta ja sidosryhmiltä saatavaa joukkoistettua dataa. Digitrtraffic-palvelun tarjoamiin liikennedatan rajapintoihin tehtiin 5,6 (vuonna 2024 6,1) miljardia kyselyä. Joukkoliikenteen reittioppaiden hyödyntämään Digitransit-tietopohjaan tehtiin 17 (17) miljardia rajapintakutsua. Digitaalisten palvelujen käyttö kehittyi suotuisasti, kun vierailumäärät Fintrafficin palveluissa kasvoivat lähes 50 prosentilla ja Fintraffic Mobiilin latausmäärät kaksinkertaistuivat edellisvuoteen verrattuna. Fintrafficin rooli liikennetiedon fasilitaattorina vankistui vuoden 2025 lopussa eduskunnan vahvistettua lain, jossa liikenteen digitaaliset tietopalvelut katsottiin sellaisiksi yleishyödyllisiksi ja lakisääteisiksi palveluiksi, että niiden rahoitus päätettiin toteuttaa Fintrafficille kohdistettavana valtionavustuksena.

Vuoden 2025 aikana Fintraffic jatkoi eFTI-asetuksen mukaista kehitystyötä sähköisten rahtitietojen käyttöönottoon liittyen sekä osallistui EU-rahoitteisiin hankkeisiin, joissa kehitettiin yhteiseurooppalaisia liikennedatan jakamisen toimintamalleja ja palveluja. Kehitystyön tavoitteena on ollut luoda edellytyksiä rajat ylittävälle tiedonvaihdolle ja liikenteen digitalisaatiolle. Fintrafficin koordinoima liikenteen dataekosysteemi toimi aktiivisena yhteistyöfoorumina, joka yhdisti julkisia ja yksityisiä toimijoita liikennedatan hyödyntämisen, palvelukehityksen ja viennin edistämiseksi. Ekosysteemiyhteistyötä vahvistettiin Business Finland -rahoitteisen Vientiklusteri-toiminnan kautta sekä käynnistämällä uusia työryhmiä kiihdyttämään tekoälyn hyödyntämistä ja digitaalisen kaksosen rakentamista.

Konsernin tulokset

Fintraffic-konsernin liikevaihto oli 267,7 (253,6) miljoonaa euroa. Liikevaihdosta 59 (60) prosenttia muodostui Väyläviraston tilaamista tie-, meri- ja raideliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluista, joiden kumppanuussopimuksen mukainen myynnin arvo oli 158,5 (151,8) miljoonaa euroa. Eduskunta määrittää vuotuisen maksimiarvon kumppanuussopimuksen laajuudelle. Tilikauden liikevaihto alitti vuodelle 2025 määritellyn maksimisumman 168 miljoonaa euroa. Kumppanuussopimuksessa tarjottavien liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden lisäksi



Fintraffic tarjosi Väylävirastolle muun muassa Digiradan kehitys- ja verifiointipalveluita 7,9 (9,2) miljoonalla eurolla.

Vaikka Venäjän hyökkäyssodan jatkuminen ja ylilentojen väheneminen ovat edellisvuosien tavoin vaikuttaneet lennonvarmistuksen palveluiden kysyntään, laskutettu liikevaihto kasvoi edellisvuodesta EU-sääntelyn mukaisten yksikköhinta-korotusten tukemana 16,1 prosentilla 99,7 (85,9) miljoonaan euroon. Korotuksilla kompensoidaan erityisesti vuosien 2020–2023 poikkeuksellisten matalien laskutettavien palveluyksiköiden takia yhtiölle tulouttamatonta liikevaihtoa. Korotetut yksikköhinnat pienensivät lennonvarmistuksen arviota tulevaisuuden saamisista 2,8 miljoonalla eurolla, kun edellisvuonna regulaatio-oikaisu kasvatti saamisia 2,9 miljoonalla eurolla.

Taulukko 1: Fintraffic-konsernin tunnusluvut

	2025	2024	2023
Liikevaihto (M€)	267,7	253,6	242,2
Tulos ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja (M€)	18,1	15,1	5,4
Tulos ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja (%)	6,8	6,0	2,2
Tilikauden tulos (M€)	18,1	14,9	5,0
Investoinnit (M€)	45,1	54,0	45,0
Korolliset velat (M€)	44,8	50,7	72,7
Omavaraisuusaste (%)	66,9	64,7	59,1
Nettovelkaantumisaste (%)	11,4	22,5	25,2
Henkilöstö keskimäärin (HTV)	1 124	1 128	1 093

Konsernin tilikauden voitto verojen jälkeen oli 18,1 (14,9) miljoonaa euroa. Liiketoiminta Väyläviraston kanssa perustui vakaan kannattavaan kustannusperusteiseen kaupalliseen malliin. Lennonvarmistuksen liiketoiminta oli EU-sääntelyperusteisen hinnoittelun ansiosta edellisvuotta kannattavampaa. Konsernin tulos ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja oli 18,1 (15,1) miljoonaa euroa, 6,8 (6,0) prosenttia liikevaihdosta, mikä ylitti Fintrafficin pitkän tähtäimen maltillisen kannattavuuden tavoitetason, 3–5 prosenttia liikevaihdosta. Taulukossa 1 on esitetty konsernin keskeiset tunnusluvut. Taulukkoon 2 on koottu liiketoimintakohtaiset avainluvut.

Emoyhtiö Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n liikevaihto oli 171,7 (164,8) miljoonaa euroa. Emoyhtiön liikevaihto muodostui Väyläviraston tilaamista tytäryhtiöiltä hankituista tie-, meri- ja raideliikenteenohjauspalveluista, ekosysteemi-palveluista sekä konsernin sisäisistä palveluista. Liikevaihto nousi edellisvuodesta 4,2 prosenttia

Taulukko 2: Fintrafficin liiketoiminta-alueiden tunnusluvut

	Lennon-varmistus	Raide-liikenteen ohjaus	Tieliikenteen ohjaus	Meriliikenteen ohjaus	Digitaaliset ekosysteemi-palvelut
Liikevaihto (M€)	96,9 (88,7)	88,8 (86,5)	55,1 (54,5)	23,2 (20,8)	4,0 (3,4)
Tulos ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja (M€)	12,4 (8,1)	4,4 (4,5)	2,8 (2,7)	-0,9 (0,5)	-0,2 (-0,3)
Tulos ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja (%)	12,8 (9,1)	5,0 (5,2)	5,1 (5,0)	-3,9 (2,2)	-4,1 (-8,4)
Henkilöstö keskimäärin	436 (425)	475 (495)	98 (96)	110 (106)	8 (7)

Väylävirastolle tuotettavien liikenteenohjauspalvelumuutosten myötä.

Emoyhtiön tulos ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja oli -0,2 (-0,2) miljoonaa euroa, -0,1 (-0,1) prosenttia liikevaihdosta. Tilikauden tulos oli 0,1 (0,2) miljoonaa euroa. Omavaraisuusaste oli 61,9 (64,9) prosenttia. Henkilöstöä oli tilikauden aikana keskimäärin 75 (76) henkilöä. Vuonna 2025 emoyhtiö antoi edellisvuoden tapaan Fintraffic Lennonvarmistus Oy:lle konserniavustusta 7,2 (6,2) miljoonaa euroa.

Investoinnit ja T&K-toiminta

Vuonna 2025 Fintraffic-konsernissa investoinnit olivat edellisvuotta matalammat 45,1 (54,0) miljoonaa euroa. Merkittävimmät investoinnit kohdistuivat lennonvarmistuksen pääjärjestelmä-uusintaan sekä raideliikenteenohjauksen liikenteenhallinnan järjestelmäkehitykseen ja Pohjois-Suomen kauko-ohjausjärjestelmän uudistamiseen. Vuosaaren tunnelin tekniikan korvausinvestointi

käynnistyi suunnittelutyöllä. Hankkeen varsinainen rakennusvaihe siirtyi vuodelle 2026. Meriliikenteenohjauksessa NEMO-järjestelmän rakentamisen ohella toteutettiin tietoliikenne- ja sensoriverkon elinkaarisuunnitelman mukaisia korvausinvestointeja sekä kehitettiin meriliikenteenohjausjärjestelmää. Pääkaupunkiseudun toimitilahanke saatiin päätökseen vuoden 2025 lopulla.

Fintrafficissa tutkimus- ja kehitystoimintana pidetään suunnitelmallista uudistamistyötä, joka tyypillisesti kohdistuu toimintatapojen modernisointiin, uuden palvelun rakentamiseen tai teknologian innovatiiviseen hyödyntämiseen. Kehitystoimintaan liittyy tyypillisesti riski hankkeen onnistumisesta. Vuonna 2025 tutkimus- ja kehitystoiminta painottui prosessikehittämisen ohella järjestelmätoiminnallisuuksien tuotteistamiseen, tieto- ja automaatiokyvykkyyden kasvattamiseen sekä digitaalisen kaksosen rakentamiseen luomaan ajantasaista tilannekuvaa liikenteestä sekä tukemaan optimointia ja liikenneturvallisuutta. T&K-toimintaa toteutettiin vuonna 2025 3,3 miljoonalla eurolla. Kehitystyössä sekä investointien toteutuksessa hyödynnettiin useita tukirahoitusohjelmia, joista tilitettiin yhtiölle tukia yhteensä 3,7 miljoonalla eurolla. Itsenäisen kehitystyön ohella Fintraffic jatkoi yhteistyössä Väyläviraston kanssa junakulunvalvonnan uudistamiseen tähtäävän Digirata-hankkeen kehitys- ja verifiointityötä.



Rahoitus, tase ja taloudellinen asema

Fintrafficin taloudellinen asema käy ilmi tuloslaskelmasta ja taseesta. Konsernin taloudellinen asema on hyvä. Tilikauden tulos oli 18,1 (14,9) miljoonaa euroa voitollinen. Vuoden 2025 investoinnit rahoitettiin tulorahoituksella. Konsernin kassavirta investointien jälkeen oli 19,4 miljoonaa euroa ylijäämäinen. Tilikaudella lyhennettiin kauden aikana erääntyneet lainat ilman uusien lainojen nostotarvetta. Yritystodistuksia emittoitiin edellisvuotta vähemmän. Rahoituspolitiikan mukaisesti yhtiön lainavarat olivat 50-prosenttisesti korkosuojattuja, jolloin rahoituskulujen kehitys oli maltillista. Nettovelat olivat tilikauden lopussa 24,2 (43,5) miljoonaa euroa ja nettovelkaantumisaste 11,4 (22,5) prosenttia. Konsernin omavaraisuusaste oli 66,9 (64,7) prosenttia. Konsernin maksuvalmius ja vakavaraisuus säilyivät vahvoina.

Ei-taloudelliset tunnusluvut

Henkilöstö

Fintraffic-konsernin palveluksessa työskenteli vuoden 2025 aikana keskimäärin 1 193 (1 198) henkilöä. Heistä 24 prosenttia oli naisia ja 76 prosenttia miehiä. Henkilöstön keski-ikä oli 46 (45) vuotta. Vuoden 2025 aikana aloitti 76 (142) uutta työntekijää. Lähtövaihtuvuus oli 5,0 (6,5) prosenttia. Henkilöstön avaintunnuksien kehitys on summattu taulukkoon 3. Yhtiön hallinnointi- ja

palkitsemisselvityksessä on kuvattu palkitsemiseen liittyvät periaatteet sekä maksetut palkkiot henkilöstölle. Koko henkilöstö kuuluu emoyhtiön hallituksen vahvistaman tavoitepalkkiojärjestelmän piiriin.

Henkilöstön työtyytyväisyys oli erinomainen vuonna 2025. Henkilöstötyytyväisyystutkimuksen kokonaisindeksi 4,0/5,0 pysyi samalla tasolla kuin edellisvuonna. Henkilöstön suositteluhalukkuus eNPS oli vuonna 2025 28 (vuonna 2024 26) pysyen hyvällä tasolla. Vuonna 2025 Fintrafficissa painotettiin yrityskulttuurin kehittämistä sekä henkilöstön hyvinvoinnin, työkyvyn ja jaksamisen vahvistamista. Henkilöstön kuormitusta seurattiin systemaattisesti ja henkilöstön työkyvyn edellytyksiä kehitettiin Fit for Future Fintraffic -ohjelmalla. Työelämän joustoja ja työn ja vapaa-ajan yhteensovittamista edistettiin osana Perheystävällinen työpaikka -ohjelmaa. Fintraffic oli lisäksi pilottiyrityksenä mukana Työterveyslaitoksen EU-osarahoitteisessa Career4Career -hankkeessa, jossa edistetään sukupuolten tasa-arvoa, työn ja perheen yhteensovittamista sekä perheystävällisiä käytäntöjä työelämässä. Sairauspoissaolot pysyivät matalalla tasolla. Yhtiön kannalta strategisten osaamisten nykytilaa ja kehitystarpeita kartoitettiin asiantuntijoiden osaamiskartoituksilla. Yhtiössä jatkettiin työtä Fintrafficin yhtenäisen yrityskulttuurin vahvistamiseksi. Kehitystyön keskeisinä periaatteina olivat yhteiset toimintatavat, esihenkilötyön laatu sekä

henkilöstön osallistaminen kulttuurin kehittämiseen. Fintrafficin henkilöstölle sattui 11 työpaikkatapaturmaa ja 15 työmatkatapaturmaa. Työpaikalla sattuneista tapaturmista kaksi johti sairauspoissaoloihin, joten vuoden 2025 tapaturmataajuus oli 1,27.

Taulukko 3: Fintraffic-konsernin henkilöstön tunnusluvut

	2025	2024	2023
Henkilöstö keskimäärin	1 193	1 198	1 160
Henkilöstö vuoden lopussa	1 202	1 196	1 180
Maksetut palkat ja palkkiot (M€)	92,4	90,1	85,7
Henkilöstökulut (M€)	110,8	107,7	103,3
Sairauspoissaolo-%	2,3	2,4	2,5

Vuoden 2025 aikana raideliikenteenohjauksessa käytiin neljät muutosneuvottelut tavoitteena kehittää liiketoiminnan organisaatiota strategian mukaisesti sekä vahvistaa operatiivista johtamista. Muutosneuvottelut johtivat yhden tehtävän lakkautamiseen. Emoyhtiön yhteisissä palveluissa käytiin kesällä 2025 muutosneuvottelut, joiden seurauksena organisaatiota ja tehtäväkokonaisuuksia uudelleen järjesteltiin. Neuvotteluiden tuloksena kuusi tehtävää lakkautettiin.

Ympäristö

Fintrafficin toimintakulttuuri ja periaatteet perustuvat kestävän kehityksen linjauksiin ja ohjaavat

yhtiön toimintaa erityisesti ilmastonmuutoksen hillinnässä ja siihen sopeutumisessa. Yhtiö edistää kestäväää liiketoimintaa huolehtimalla velvoitteiden noudattamisesta ja ympäristötavoitteiden pitkäjänteisestä johtamisesta osana yhtiön strategiaa ja vastuullisuusohjelmaa. Toiminnallaan Fintraffic tukee sidosryhmiensä ympäristötavoitteiden saavuttamista ja vahvistaa laajempia yhteiskunnallisia ja ympäristöllisiä periaatteita, kuten kestäväää kehitystä.

Vuonna 2025 päivitetty konsernin ympäristöpolitiikka linjaa Fintrafficin periaatteet ympäristövaikutusten hallitsemiseksi, ympäristövastuun edistämiseksi ja liikenteen ympäristökuormituksen vähentämiseksi. Vastuullisuusohjelman päivittämisen yhteydessä tarkennettiin ilmastosiirtymäsuunnitelman tavoitteita yhtiön asettaessa seuraavat tieteeseen perustuvat päästövähennystavoitteet (SBTi) päästölähteilleen:

Oma toiminta | Scope 1 ja 2

- 63 % vähennys vuoteen 2035 mennessä
- 90 % vähennys vuoteen 2050 mennessä (SBTi:n mukainen nettonollatavoite)

Arvoketju | Scope 3

- 63 % vähennys vuoteen 2035 mennessä
- 90 % vähennys vuoteen 2050 mennessä (SBTi:n mukainen nettonollatavoite)



Vuonna 2025 Fintrafficin oman toiminnan päästöt (scope 1 ja 2) olivat 1151,86 tCO₂e ja kokonaispäästöt (scope 1, 2 ja 3) 15 823 tCO₂e. Arvoketjun päästöjen raportointia ja hallintaa kehitettiin edelleen ja keskeisille hankinnoille määriteltiin vähähiilisyys-toimenpiteitä. Hankintojen vähähiilisyyttä edistetään järjestelmällisesti vastuullisuusohjelman ohjaamana.

Fintraffic on seurannut vuonna 2020 voimaan astuneen Euroopan unionin kestävän rahoituksen luokittelujärjestelmän, EU-taksonomian, linjauksia. Vuoden 2025 Omnibus-esityksen perusteella on todennäköistä, ettei yhtiö kuulu taksonmiaraportoinnin piiriin tulevaisuudessa. Tämä johtuu siitä, että yhtiön toiminta koostuu pääosin digitaalisten ja operatiivisten ohjauspalvelujen tuottamisesta, joita ei luokitella taksonomian mukaisiksi taloudellisiksi toiminnoiksi. Fintraffic varautuu päivittämään analyysιάän ja raportointikäytäntöjään tarvittaessa lain tulkintojen tarkentuessa.

Riskienhallinta

Fintrafficin tavoitteena on varmistaa liikenteen-ohjaus- ja hallintapalveluiden ja turvallisuus-kulttuurin korkea taso sekä toiminnan jatkuvuuden turvaaminen eri tilanteissa. Fintraffic pyrkii minimoimaan ennakoivalla toimintatavallaan liikenteessä tapahtuvia onnettomuuksia. Yhtiöllä

on käytössään kattavat politiikat keskeisten liike-toimintariskien hallintaan.

Tieto- ja kyberturvallisuusriskit ovat pysyneet korkeina geopoliittisen tilanteen takia. Fintrafficiin on kohdistettu kyberhyökkäyksiä, mutta tietoturva-työn ansiosta rajallisin vaikutuksin. Fintrafficin toimintaympäristössä erilaiset GNSS-häirintä-tilanteet sekä kriittisen infrastruktuurin häiriöt voivat pahimmillaan aiheuttaa riskejä liikenne-turvallisuudelle. Yhtiö tunnistaa oman kriittisen roolinsa palvelutuotannon jatkuvuuden turvaamisessa sekä onnettomuuksien välttämisessä. Varautumisessa keskeisissä rooleissa ovat ennakointi, teknisten järjestelmien toimintavarmuuden varmistaminen sekä tiivis turvallisuus-yhteistyö niin sisäisesti kuin turvallisuusviranomaisten kanssa. Kyberturvallisuuslain tultua voimaan huhtikuussa 2025 konsernin yhtiöt ovat ilmoittautuneet kyberturvallisuuslain mukaiseen toimijaluetteloon ja toimeenpanneet laissa tarkoitetun riskienhallinnan toimintamallin. Toimintamalli perustuu aikaisemmin toteutettuun ISO 27001:n mukaiseen hallintajärjestelmäkehitystyöhön. Valvova viranomainen on käynnistänyt lain mukaiset valvontatoimenpiteet Fintrafficin yhtiöihin. Vuonna 2025 häiriönsietokyvyn ja riskienhallinnan menetelmien kehittämistä jatkettiin ottaen huomioon CER-direktiivin toimeenpano.

Venäjän hyökkäyssodan vaikutuksiin altistuneessa lennonvarmistuksessa keskeisinä epävarmuustekijöinä ovat ilmailualan yleinen kehittyminen sekä mahdollisten äkillisten muutosten vaikutukset liiketoiminnan taloudellisiin edellytyksiin. Ilmailun yleisiin pitkän aikatahtäimen kehitysmuutoksiin varautuminen edellyttää jatkuvaa tehokkuuden parantamista, mikä on mahdollista muun muassa etälennonjohtopalveluiden rakentamisen avulla sekä yhteistyön tiivistämisellä Viron kanssa FINEST-hankkeessa.

Valtio on omistajastrategiassaan määritellyt Fintrafficile erityistehtäväroolin viranomaisten tarvitsemien liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden tuottajana ja kehittäjänä sekä liikenteenohjaukseen liittyvän tiedon kerääjänä, hallinnoijana ja hyödyn-täjänä sekä markkinoille syntyvän uuden liiketoi-minnan mahdollistajana. Valtiontalouden alijää-mäisyys johtaa julkisella rahoituksella rahoitettavien hankkeiden ja palveluiden mitoittamiseen määrära-hojen mukaisesti tai vaihtoehtoisesti mahdollisten uusien rahoituslähteiden identifiointiin. Taloudel-listen riskien hallitsemiseksi yhtiössä huolehditaan toiminnan tehokkuudesta sekä tarvittaessa palvelu-tuotannon tehtävien pitkän tähtäimen ennakkoinnista ja priorisoinnista valtion budjettimäärärahojen ja lentoliikenteen kysynnän määrittelemien rajojen puitteissa. Yhtiön viime vuosien velkaantuminen on

ollut rajallista, kun lennonvarmistuksen paran-tuneen kannattavuuden myötä investoinnit on rahoi-tettu tulo-rahoituksella. Yhtiöllä on hyvän taloudel-lisen asemansa ja omistuspohjansa ansiosta ehdoiltaan kohtuulliset rahoitusfasiliteetit täyden-tämään tarvittaessa tulo-rahoitusta.

Digirata-hanke on välttämätön hanke suoma-laisen raideliikenteen turvallisuuden, häiriöttö-myyden ja taloudellisen tehokkuuden mahdollista-miseksi. Pitkäkestoiseen hankkeeseen sisältyy sekä teknologisia että taloudellisia riskejä, joiden hallitta-vuutta tulevaisuuden toteutustyössä parannetaan käynnissä olevalla hankkeen kehitys- ja verifiointi-työllä. Digiradan turvalaiteomaisuus kuuluu Väylä-virastolle, mikä pienentää Fintrafficin hankerahoi-tukseen liittyviä riskejä. Digiradan käyttöönotto kuitenkin edellyttää liikenteenohjauksen järjes-telmiin merkittäviä kehitysinvestointeja, joiden toteuttamisesta Fintraffic vastaa. Sidosryhmäyh-teistyöllä varmistetaan, että järjestelmäkokonaisuus tulevaisuuden raideliikenteen ohjaukseen pystytään rakentamaan tavoitellulla tavalla ja että kehitys-työlle on allokoitu rahoitus valtion niukoista budjettivaroista.



Hallitus ja hallituksen valiokunnat

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n hallituksessa oli vuoden 2025 alussa hallituksen puheenjohtajana Tero Ojanperä ja jäseninä Minna Björkman, Janne Jakola, Kirsi Nuotto, Kaisa Olkkonen ja Teemu Penttilä. Yhtiökokous valitsi 8.4.2025 hallituksen puheenjohtajaksi Kaisa Olkkosen sekä hallituksen jäseniksi Minna Björkmanin, Jonas Geustin, Lasse Heinosen, Janne Jakolan, Kirsi Nuoton ja Teemu Penttilän.

Hallituksella on kaksi valiokuntaa, tarkastus- sekä henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunta. Vuonna 2025 tarkastusvaliokunnan puheenjohtajana toimi 8.4.2025 asti Kaisa Olkkonen ja Olkkosen siirryttyä hallituksen puheenjohtajaksi 8.4.2025 jälkeen Lasse Heinonen. Tarkastusvaliokunnan jäseninä toimivat 8.4.2025 asti Janne Jakola, Tero Ojanperä ja Teemu Penttilä sekä 8.4.2025 jälkeen Minna Björkman, Janne Jakola ja Kaisa Olkkonen. Henkilöstö- ja palkitsemisvaliokunnan puheenjohtajana toimi Kirsi Nuotto. Valiokunnan jäseninä 8.4.2025 asti toimivat Minna Björkman ja Tero Ojanperä sekä 8.4.2025 jälkeen Jonas Geust, Kaisa Olkkonen ja Teemu Penttilä. Tilikaudella konsernin toimitusjohtajana toimi Pia Julin.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n neljällä tytäryhtiöllä on sisäisesti organisoidut hallitukset, joissa puheenjohtajana toimii konsernin toimitus-

johtaja ja jäseninä konsernin johtoryhmän nimetyt johtajat.

Konsernin yhtiöiden tilintarkastajana toimi Tilintarkastusyhteisö Ernst & Young Oy päävastuullisena tilintarkastajana Antti Suominen (KHT).

Tilikauden jälkeiset tapahtumat

VR Yhtymä Oyj on nostanut kanteen Väylävirastoa ja Fintraffic Raide Oy:tä vastaan vaatien niitä yhteisvastuullisesti suorittamaan sille noin 4 miljoonan euron suuruisen vahingonkorvauksen vuonna 2024 Iitin Mankalan ratavauriosta aiheutuneiden vahinkojen perusteella. Yhtiö pitää vaatimusta perusteetomana ja siihen kohdistunutta korvausvelvoitetta epätodennäköisenä.

Tulevaisuuden näkymät

Fintraffic-konserni jatkaa nykystrategiansa mukaista toimintaa liikenteenohjauksen ja liikenteen digitalisaation kehittäjänä. Yhtiön tarjoamien palveluiden laajuuteen vaikuttaa valtion budjettimäärärahoiden allokointi liikenteenohjaukseen ja liikenteen datatalouden kehittämiseen. Valtiolla on omistajana vahva tahto edistää liikenneinfran korjausvelan pienentämistä sekä liikennejärjestelmän modernisointia ja digitalisaatiota. Fintrafficille vuoden 2026 alusta myönnetty valtioavusteinen julkinen hallinto-tehtävä liikenteen digitaalisten tietopalveluiden tuottajana lisää yhtiön mahdollisuuksia vauhdittaa

liikennetiedon keräämistä, jalostamista ja hyödyntämistä suomalaisen yhteiskunnan hyväksi.

Kiristynyt geopoliittinen tilanne näkyyyhtiön toiminnassa. Yhtiö kehittää varautumistaan yhteistyössä viranomaisten kanssa. ISO 27001/NIS2 -käytänteitä sekä CER-direktiivin vaatimukset täyttäviä toimintatapoja kehitetään edelleen riskienhallinnan ja liiketoiminnan jatkuvuuden parantamiseksi. Lennonvarmistuksessa lentoliikenteen kehitykseen liittyy epävarmuuksia Venäjän hyökkäyssodasta aiheutuvien ilmatilapakotteiden ja erityisesti kiinalaisten lentoyhtiöiden muuttuneiden lentoreititysten vuoksi. Pakot seurannan piirissä oleville sanktioituille lentoyhtiöille tarjottujen palveluiden veloituksista voi aiheutua potentiaalisia merkittäviä luottotappioriskejä.

Lennonvarmistuksen pitkän tähtäimen suunta- viivoja ohjaa vuonna 2025 hyväksytty suorituskyky-suunnitelma RP4 kausille 2025–2029. EU-sääntelyperusteisesti korotetut lennonvarmistuksen palveluiden yksikköhinnat tukevat liiketoiminnan positivistä kannattavuuskehitystä. Väylävirastolle tarjotut palvelut ovat maltillisen kannattavia. Meriliikenteen ohjauksen tuloksen arvioidaan kääntyvän takaisin voitolliseksi uusien palveluiden palvelutuotannon vakiinnuttua, vaikkakin kehitykseen liittyy epävarmuutta. Valtioavusteisesti rahoitettavia liikenteen digitaalisia tietopalveluja yhtiö tuottaa kustannusperusteisesti ilman katetta. Valtion rahoitusraamit mahdollistavat yhtiön nykyisten palveluiden tuotta-

misen ja hallitun kehittämisen, mutta pidemmällä tähtäimellä suunnitellut toiminta-astemuutokset edellyttävät valtion lisärahoitusta. Tulevaisuuden rahoitustarpeet liittyvät erityisesti yhtiön vuonna 2029 lunastamaan Muurla-Lohja-tieosuuteen, johon kohdistuu mittavat elinkaariuudistukset vuodesta 2030 alkaen sekä Digiradan toteutukseen, mikä edellyttää valtion pitkäaikaista taloudellista sitoutumista hankkeen läpiviemiseksi vuosina 2025–2040. Fintraffic jatkaa edellisvuosien tapaan tehostamistomiaan liikenteenohjaustyössään ja 30 miljoonan euron kumulatiivisen tehostamisen tavoite saavutaneen etuajassa ennen vuotta 2028.

Vuonna 2026 Fintrafficin investointien arvioidaan kasvavan edellisvuoden tasosta. Yhtiön suurin investointi kohdistuu Vuosaaren tunnelin tekniikan uudistamiseen. Yhtiössä toteutetaan eri liikennemuodoissa liikenteenohjausjärjestelmien uudistustöitä tekniikan elinkaariuudistusten ohella. Vuonna 2022 käynnistynyt NEMO-järjestelmäkehitys siirtyy tuotantokäyttöön. Lennonvarmistuksen etälennonjohtohanketta on mahdollista jatkaa hankkeeseen liittyvien hankintajärjestelyiden markkinaoikeuslinjausten vahvistuttua. Digiradan ensimmäisen kaupallisen osuuden työt sekä investoinnit jatkuvat. Helmikuussa 2026 Fintraffic Raide Oy allekirjoitti sopimuksen Väyläviraston kanssa asiantuntijapalveluiden tarjoamisesta Digiradan toteutusvaiheessa. Digiradan edetessä raideliiken-



teenohjauksessa uudistetaan liikenteenohjauksen ja -hallinnan järjestelmäkokonaisuus, millä haetaan kustannustehokkuutta sekä liikenteen turvallisuuden sekä sujuvuuden parannuksia.

Fintraffic jatkaa digitalisaation, tekoälyn ja data-analytiikan hyödyntämismahdollisuuksien rakentamista yhdessä liikennetietoa hyödyntävien sidosryhmien kanssa niin Suomessa kuin kansainvälisesti. Niin raide-, tie- ja meriliikenteenohjauksessa kuin lennonvarmistuksessa panostetaan digitaalisten palveluiden tuotteistamiseen ja liikenne- muodot ylittävien dataa hyödyntävien palveluiden rakentamiseen digitaalisessa kaksosessa. Jatkuvasti päivittyvä lainsäädäntö vaikuttaa yhtiön toimintaan, mikä edellyttää uudistuksia toimintamalleihin, mutta samalla selkeyttää yhtiön toimintaympäristöä. Kaupallisia palveluita yhtiö tarjoaa rajallisesti säilyttäen siten sidosyksikköasemansa muihin valtion toimijoihin nähden.

Yhtiön vuoden 2026 kannattavuuden arvioidaan olevan vuotta 2025 korkeampi lennonvarmistuksen korotettujen yksikköhintojen tukemana. Velkaantuminen pysyy maltillisena ja tase vahvana. Yhtiö pystyy toteuttamaan strategiansa mukaiset investoinnit suunnitellun mukaisesti. Yhtiö on linjannut osinkopolitiikassaan mahdollisuuden lisätä hallitusti velkaantumistaan siten, että konsernin omavaraisuusaste on pidemmällä tähtäimellä noin 50 prosenttia.

Osakkeet

Valtio omistaa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n kaikki 6 210 388 osaketta ja 6 210 388 ääntä; omistusosuus on 100 prosenttia. Yhtiöllä on vain yksi osakelaji. Omistajaohjaajana toimii liikenne- ja viestintäministeriö.

Hallituksen esitys voittoa koskeviksi toimenpiteiksi

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n jakokelpoiset varat olivat 31.12.2025 tilinpäätöksessä 155 759 951,37 (155 694 733,53) euroa. Hallitus esittää, että osinkoa ei jaeta ja tilikauden voitto 65 217,84 (175 679,59) euroa, siirretään kertyneiden voittovarojen tilille.

Erillisenä julkaistavat raportit

Konsernin sidosryhmille suunnattu vuosikertomus sisältää erillisen hallituksen toimintakertomus- ja tilinpäätösraportin sekä vuosikatsauksen, jossa on toimitusjohtajan katsaus, katsaus toimintaympäristön muutoksiin ja konsernin strategiaan, tietoja eri liiketoiminnoista sekä CSRD-raportointistandardia myötäilevä selvitys vastuullisuudesta. Sen lisäksi konserni julkaisee hallinnointi- ja palkitsemiselvitykset. Erillisinä julkaistavia raportteja ei ole varmennettu.



Tilinpäätös

Konsernin tuloslaskelma	13
Konsernin tase	14
Konsernin rahoituslaskelma	15
Emoyhtiön tuloslaskelma	16
Emoyhtiön tase	17
Emoyhtiön rahoituslaskelma	18
Liitetiedot	19



Konsernin tuloslaskelma

milj. euroa	1.1.2025–31.12.2025	1.1.2024–31.12.2024
LIKEVAIHTO	267,7	253,6
Valmistus omaan käyttöön	1,7	2,2
Liiketoiminnan muut tuotot	1,6	1,1
Materiaalit ja palvelut		
Aineet, tarvikkeet ja tavarat		
Ostot tilikauden aikana	-2,9	-3,0
Ulkopuoliset palvelut	-57,3	-56,0
	-60,2	-59,1
Henkilöstökulut		
Palkat ja palkkiot	-92,4	-90,1
Henkilösivukulut		
Eläkekulut	-15,8	-15,6
Muut henkilösivukulut	-2,6	-2,1
	-110,8	-107,7
Poistot ja arvonalentumiset		
Suunnitelman mukaiset poistot	-43,6	-39,0
	-43,6	-39,0
Liiketoiminnan muut kulut	-37,5	-35,0
LIIKEVOITTO (-TAPPIO)	19,0	16,1
Rahoitustuotot ja -kulut		
Muut korko- ja rahoitustuotot		
Muilta	0,9	2,4
Korkokulut ja muut rahoituskulut		
Muille	-1,8	-3,3
	-0,9	-0,9
VOITTO (TAPPIO) ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	18,1	15,1
Tuloverot		
Tilikauden verot	0,0	-0,3
	0,0	-0,3
TILIKAUDEN VOITTO (TAPPIO)	18,1	14,9



Konsernin tase

milj. euroa	31.12.2025	31.12.2024
VASTAAVAA		
Pysyvät vastaavat		
Aineettomat hyödykkeet		
Liikearvo	1,3	1,7
Aineettomat oikeudet	50,1	49,0
Muut aineettomat hyödykkeet	37,7	32,4
Ennakkomaksut	27,9	23,2
	117,0	106,4
Aineelliset hyödykkeet		
Maa- ja vesialueet	0,0	0,0
Rakennukset ja rakennelmat	31,4	37,9
Koneet ja kalusto	62,2	60,4
Muut aineelliset hyödykkeet	1,1	1,2
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	9,7	13,9
	104,4	113,4
Sijoitukset		
Muut saamiset	0,0	0,0
	0,0	0,0
Pysyvät vastaavat yhteensä	221,4	219,8
Vaihtuvat vastaavat		
Pitkäaikaiset saamiset		
Johdannaissaamiset	0,6	0,8
Siirtosaamiset	17,4	21,7
	17,9	22,5
Lyhytaikaiset saamiset		
Myyntisaamiset	30,9	29,5
Muut saamiset	0,4	0,9
Siirtosaamiset	36,3	27,0
	67,6	57,4
Rahat ja pankkisaamiset		
	20,6	7,2
Vaihtuvat vastaavat yhteensä	106,1	87,1
VASTAAVAA YHTEENSÄ	327,5	306,9

milj. euroa	31.12.2025	31.12.2024
VASTATTAVAA		
Oma pääoma		
Osakepääoma	0,5	0,5
Muut rahastot		
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	154,8	154,8
Käyvän arvon rahasto	0,6	0,8
Edellisten tilikausien voitto (tappio)	37,5	22,6
Tilikauden voitto (tappio)	18,1	14,9
Oma pääoma yhteensä	211,5	193,6
Vieras pääoma		
Pitkäaikainen		
Lainat rahoituslaitoksilta	9,9	29,9
Laskennalliset verovelat	3,3	3,3
Saadut ennakot	6,2	4,8
Pitkäaikainen vieras pääoma yhteensä	19,4	38,0
Lyhytaikainen		
Lainat rahoituslaitoksilta	20,0	0,0
Yritystodistukset	14,9	20,8
Saadut ennakot	5,1	2,7
Ostovelat	25,5	22,5
Muut velat	6,0	3,7
Siirtovelat	25,1	25,6
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	96,6	75,3
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	327,5	306,9



Konsernin rahoituslaskelma

milj. euroa	1.1.2025–31.12.2025	1.1.2024–31.12.2024
Liiketoiminnan rahavirta		
Voitto (tappio) ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja	18,1	15,1
Oikaisut		
Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset	43,6	39,0
Muut tuotot ja kulut, joihin ei liity maksua	2,8	-2,9
Rahoitustuotot ja -kulut	0,9	0,9
Pysyvien vastaavien myyntivoitot (-) ja -tappiot (+)	0,0	-0,1
Rahavirta ennen käyttöpääoman muutosta	65,4	52,2
Käyttöpääoman muutos:		
Lyhytaikaisten liikesaamisten lisäys (-) / vähennys (+)	-6,9	-1,4
Lyhytaikaisten velkojen lisäys (+) / vähennys (-)	6,2	1,4
Liiketoiminnan rahavirta ennen rahoituseriä ja veroja	64,7	52,1
Maksetut korot ja maksut muista liiketoiminnan rahoituskuluista	-1,7	-3,0
Saadut korot liiketoiminnasta	1,1	2,0
Maksetut välittömät verot	0,0	-0,1
Rahavirta ennen satunnaisia eriä	64,1	51,1
Liiketoiminnan rahavirta	64,1	51,1
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin	-46,1	-49,8
Saadut investointituet	1,3	0,3
Aineellisten ja aineettomien hyödykkeiden luovutustulot	0,0	0,1
Investointien rahavirta	-44,8	-49,4
Rahoituksen rahavirta		
Lyhytaikaisten lainojen nostot	92,5	87,2
Lyhytaikaisten lainojen takaisinmaksut	-98,4	-109,2
Rahoituksen rahavirta	-5,9	-22,0
Rahavarojen muutos lisäys (+) / vähennys (-)	13,5	-20,3
Rahavarat tilikauden alussa	7,2	24,5
Rahavarat tilikauden lopussa	20,6	7,2
Muut rahavarat tilikauden alussa	0,0	3,0
Muut rahavarat tilikauden lopussa	0,0	0,0
Rahavarat tilikauden lopussa	20,6	7,2



Emoyhtiön tuloslaskelma

milj. euroa	1.1.2025–31.12.2025	1.1.2024–31.12.2024
LIKEVAIHTO	171,7	164,8
Valmistus omaan käyttöön	0,5	0,7
Liiketoiminnan muut tuotot	1,0	0,4
Materiaalit ja palvelut		
Aineet, tarvikkeet ja tavarat		
Ostot tilikauden aikana	0,0	0,0
Ulkopuoliset palvelut	-158,2	-152,1
	-158,2	-152,1
Henkilöstökulut		
Palkat ja palkkiot	-7,1	-6,9
Henkilösivukulut		
Eläkekulut	-1,2	-1,2
Muut henkilösivukulut	-0,2	-0,1
	-8,4	-8,2
Poistot ja arvonalentumiset		
Suunnitelman mukaiset poistot	-1,7	-1,2
	-1,7	-1,2
Liiketoiminnan muut kulut	-4,9	-4,6
LIIKEVOITTO (-TAPPIO)	-0,2	-0,2
Rahoitustuotot ja -kulut		
Muut korko- ja rahoitustuotot		
Saman konsernin yritysiltä	1,1	1,1
Muilta	0,8	2,4
Korkokulut ja muut rahoituskulut		
Saman konsernin yrityksille	-0,2	-0,2
Muille	-1,8	-3,3
	0,0	0,0
VOITTO (TAPPIO) ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA JA VEROJA	-0,2	-0,2
Tilinpäätössiirrot		
Poistoeron muutos	-0,1	-0,1
Konserniavustus	0,4	0,5
	0,3	0,4
Tuloverot		
Tilikauden verot	0,0	0,0
	0,0	0,0
TILIKAUDEN VOITTO (TAPPIO)	0,1	0,2



Emoyhtiön tase

milj. euroa	31.12.2025	31.12.2024
VASTAAVAA		
Pysyvät vastaavat		
Aineettomat hyödykkeet		
Aineettomat oikeudet	5,1	4,8
Muut pitkävaikutteiset menot	3,7	0,6
Ennakkomaksut	2,7	3,9
	11,5	9,3
Aineelliset hyödykkeet		
Koneet ja kalusto	0,8	0,4
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	0,0	0,7
	0,8	1,1
Sijoitukset		
Osuudet saman konsernin yrityksissä	165,1	167,7
	165,1	167,7
Pysyvät vastaavat yhteensä	177,5	178,1
Vaihtuvat vastaavat		
Pitkäaikaiset saamiset		
Johdannaissaamiset	0,6	0,8
	0,6	0,8
Lyhytaikaiset saamiset		
Myyntisaamiset	17,4	18,4
Saamiset saman konsernin yrityksiltä	23,9	23,9
Muut saamiset	0,0	0,2
Siirtosaamiset	17,6	16,1
	58,9	58,5
Rahat ja pankkisaamiset	20,5	7,0
Vaihtuvat vastaavat yhteensä	80,0	66,3
VASTAAVAA YHTEENSÄ	257,5	244,4

milj. euroa	31.12.2025	31.12.2024
VASTATTAVAA		
Oma pääoma		
Osakepääoma	0,5	0,5
Muut rahastot		
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	154,8	154,8
Käyvän arvon rahasto	0,6	0,8
Edellisten tilikausien voitto (tappio)	0,9	0,7
Tilikauden voitto (tappio)	0,1	0,2
Oma pääoma yhteensä	156,8	157,0
Tilinpäätös siirtojen kertymä		
Poistoero	0,2	0,1
Tilinpäätös siirtojen kertymä yhteensä	0,2	0,1
Vieras pääoma		
Pitkäaikainen		
Lainat rahoituslaitoksilta	9,9	29,9
Pitkäaikainen vieras pääoma yhteensä	9,9	29,9
Lyhytaikainen		
Lainat rahoituslaitoksilta	20,0	0,0
Yritystodistukset	14,9	20,8
Saadut ennakot	3,8	2,3
Ostovelat	1,8	1,7
Velat saman konsernin yrityksille	47,0	29,4
Muut velat	0,3	0,3
Siirtovelat	2,8	2,9
Lyhytaikainen vieras pääoma yhteensä	90,6	57,4
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	257,5	244,4



Emoyhtiön rahoituslaskelma

milj. euroa	1.1.2025–31.12.2025	1.1.2024–31.12.2024
Liiketoiminnan rahavirta		
Voitto (tappio) ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja	-0,2	-0,2
Oikaisut		
Suunnitelman mukaiset poistot ja arvonalentumiset	1,7	1,2
Rahoitustuotot ja -kulut	0,0	0,0
Rahavirta ennen käyttöpääoman muutosta	1,5	1,0
Käyttöpääoman muutos		
Lyhytaikaisten liikesaamisten lisäys (-) / vähennys (+)	-1,7	-1,0
Lyhytaikaisten velkojen lisäys (+) / vähennys (-)	3,2	0,5
Liiketoiminnan rahavirta ennen rahoituseriä ja veroja	3,1	0,5
Maksetut korot ja maksut muista liiketoiminnan rahoituskuluista		
Saadut korot liiketoiminnasta	2,2	3,0
Muut rahoituserät liiketoiminnasta	17,2	9,1
Maksetut välittömät verot	0,0	0,0
Rahavirta ennen satunnaisia eriä	20,5	9,4
Liiketoiminnan rahavirta	20,5	9,4
Investointien rahavirta		
Investoinnit aineellisiin ja aineettomiin hyödykkeisiin	-4,2	-5,4
Saadut investointituet	0,1	0,0
Pääomanpalautus	5,0	0,0
Investointien rahavirta	0,9	-5,4
Rahoituksen rahavirta		
Lyhytaikaisten lainojen nostot	92,5	87,2
Lyhytaikaisten lainojen takaisinmaksut	-98,4	-109,2
Saadut konserniavustukset	4,3	3,7
Annetut konserniavustukset	-6,2	-6,0
Rahoituksen rahavirta	-7,9	-24,3
Rahavarojen muutos lisäys (+) / vähennys (-)	13,5	-20,2
Rahavarat tilikauden alussa		
Rahavarat tilikauden lopussa	20,5	7,0
Muut rahavarat tilikauden alussa	0,0	3,0
Muut rahavarat tilikauden lopussa	0,0	0,0
Rahavarat tilikauden lopussa	20,5	7,0



Tilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot

Arvostusperiaatteet ja -menetelmät

Yhtiön pysyvät vastaavat arvostetaan hankinta-menoonsa vähennettynä suunnitelman mukaisilla poistoilla.

Saamiset arvostetaan nimellisarvoonsa tai sitä alempaan todennäköiseen arvoonsa.

Yhtiön rahoitusarvopaperit arvostetaan nimellis-arvoonsa tai tätä alhaisempaan todennäköiseen alempaan luovutushintaan.

Yhtiön vieras pääoma arvostetaan nimellisarvoonsa. Rahoituslaitoslainojen järjestelypalkkiot on jakso-tettu laina-ajalle efektiivisen koron menetelmällä.

Fintraffic-konsernissa noudatetaan johdannaisten kirjauksissa käyvän arvon mallia (KPL 5:2a §, KILA 1963/2016). Konsernin johdannaiset koostuvat koronvaihtosopimuksista. Tehokkaiden korkosuo-jausten käyvät arvot kirjataan johdannaissaamisiksi tai -veloiksi. Tarkemmin konsernin johdannaisista on kerrottu liitetietojen kohdassa suojausinstrumentit ja suojauslaskenta.

Suunnitelman mukaisten poistojen perusteet ja niiden muutokset

Taseeseen merkittyjen aineettomien ja aineellisten hyödykkeiden hankintamenosta on vähennetty suunnitelman mukaiset poistot. Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu tasapoistoina aineet-

tomien ja aineellisten hyödykkeiden taloudellisen pitoajan perusteella. Poistot on tehty hyödykkeen käyttöönottokuukaudesta alkaen. Poistoajat ovat:

Liikearvo	8–10 vuotta
Aineettomat oikeudet	5–10 vuotta
Muut aineettomat hyödykkeet	5–15 vuotta
Rakennukset ja rakennelmat	10–40 vuotta
Koneet ja kalusto	3–15 vuotta
Muut aineelliset hyödykkeet	10–30 vuotta

Konsernin muodostamisen yhteydessä syntynyt liikearvo poistetaan 10 vuodessa liiketoiminnan sopimusten pitkäaikaisen luonteen, käyttöomaisuuden pitoajan sekä toiminnan lupakäytäntöjen vuoksi. Konserniin 1.1.2019 liitettyjen tytäryhtiöiden myötä siirtynyt liikearvo poistetaan kahdeksassa vuodessa voimassa olevien liiketoimintasopimusten pohjalta.

Saadut avustukset on kirjattu hankintamenon vähennykseksi.

Muiden aineettomien hyödykkeiden poistoajoja muutettiin tilikauden aikana. Poistoaika on maksi-missaan 15 vuotta. Poistoaikojen muutos johtui kauko-ohjausjärjestelmien arvioidun pitoajan muutoksesta.

Rahoituslaskelman laatimisperiaatteet

Rahoituslaskelma on laadittu Kilan yleisohjeen mukaisena rahavirtalaskelmana. Liiketoiminnan rahavirta on esitetty epäsuoraa esittämistapaa

noudattaen. Konsernipankkitilien muutos 17,2 miljoonaa euroa (2024 muutos 9,1 miljoonaa euroa) on esitetty emoyhtiön rahoituslaskelmassa liiketoiminnan rahavirrassa muissa rahoituserissä. Emoyhtiön kon-sernipankkitilivelka muille konserniyhtiöille jakautuu seuraavasti ("+" emoyhtiön velkaa, "-" saatavaa):

	2025	2024
Fintraffic Tie Oy	4,9	5,4
Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy	-1,6	2,8
Fintraffic Raide Oy	-9,3	-11,7
Fintraffic Lennonvarmistus Oy	18,6	-1,0
	12,6	-4,5

Konsernitilinpäätöksen laatimisperiaatteet

Konsernitilinpäätökseen on yhdistelty kaikki tytäryhtiöt. Konsernitilinpäätös on laadittu hankin-tamenomenetelmällä. Tytäryhtiöiden hankinta-menon ja hankittua osuutta vastaavan oman pääoman ero on esitetty konserniliikearvona. Konserniliikearvo poistetaan 10 vuodessa.

Konsernin sisäiset liiketapahtumat ja sisäiset saamiset ja velat on eliminoitu.

Tuloslaskelman liitetiedot

Liikevaihto

Tilikauden 2025 liikevaihtoa heikentää 2,8 miljoonan euron regulaatio-oikaisu. Regulaatio-oikaisu sisältää EU-lainsäädäntöön perustuvat erät, jotka koskevat lentoreittipalvelua ja Helsinki-Vantaan lennonvarmis-tuspalvelua. Tilikaudella 2024 regulaatio-oikaisu kasvatti liikevaihtoa 2,9 miljoonaa euroa.

Vuonna 2025 kirjatut regulaatiosaatavat piene-nivät yhteensä 7,7 miljoonaa euroa. Pieneneminen johtuu siitä, että liikennерiski- ja liikenneoikaisuerät sekä inflaatio-oikaisut vuodelta 2023 nostivat vuoden 2025 yksikköhintoja.

Regulaatiovelat pienenivät yhteensä 4,9 miljoonaa euroa. Pieneneminen johtuu siitä, että vuosien 2020–2023 kustannusriskin ulkopuoliset erät alensivat vuoden 2025 yksikköhintoja. Kustannusriskin ulkopuolisia eriä ovat muun muassa investointikulut (poistot ja korot), eläkekulut ja Eurocontrol-kustannukset. Regulaatiovelkaa pienensi myös saatujen EU-tukien välittäminen ilmatilan käyttäjille nopeutetussa aikataulussa. EU-tukivelkaa maksettiin pois yhteensä 3,0 miljoonaa euroa vuonna 2025.

Vuodelta 2025 syntyi myös uutta saatavaa liikennерiskierän ja liikenneoikaisujen kautta, koska liikenne toteutui pienempänä kuin RP4-suoritus-kykysuunnitelmassa oletettiin.

Yhtiön taseessa oli tilikauden 2025 lopussa regulaatio-oikaisusta aiheutuen yhteensä 22,4 miljoonan euron nettosaatava.

Regulaatio-oikaisusta aiheutuvat velat on kirjattu täysimääräisinä. Varovaisuuden periaatteen mukai-sesti saatavia ei ole huomioitu täysimääräisesti. Oikaisuerien liikenneoikaisujen sisällä saatavia ja velkoja on käsitelty nettoperusteisesti.



Regulaatio-oikaisu, milj. euroa	Purku	Lisäys	Nettomuutos	Saldo vuoden lopussa
Inflaatio-oikaisut	-4,6	2,0	-2,6	2,0
Liikenne-riskierät	-15,2	9,2	-6,0	9,2
Vuosien 2020–2021 poikkeuslainsäädäntöerät	-16,6	16,6	0,0	16,6
Kustannusriskimekanismin ulkopuoliset erät	5,5	-2,7	2,8	-2,7
Tuet (EU ja valtio)	10,8	-8,1	2,7	-8,1
Kapasiteetti-insentiivit	0,0	0,0	0,0	0,0
Oikaisuerien liikenneoikaisut	-5,0	5,3	0,3	5,3
Kaikki yhteensä	-25,2	22,4	-2,8	22,4
Saatavat	-41,4	33,8	-7,7	33,8
Velat	16,3	-11,4	4,9	-11,4
Netto	-25,2	22,4	-2,8	22,4

Valmistus omaan käyttöön

Yhtiö on tilikauden aikana aktivoinut kuluja taseen keskeneräisiin hankintoihin.

milj. euroa	Konserni		Emo	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Valmistus omaan käyttöön	1,7	2,2	0,5	0,7
Ulkopuoliset palvelut	57,3	56,0	158,2	152,1
Aktivointi	-0,2	-0,4	-0,2	-0,4
	57,1	55,6	158,1	151,6
Palkat ja palkkiot	92,4	90,1	7,1	6,9
Aktivointi	-1,2	-1,4	-0,3	-0,2
	91,2	88,6	6,8	6,7
Eläkekulut	15,8	15,6	1,2	1,2
Aktivointi	-0,3	-0,3	-0,1	0,0
	15,5	15,3	1,1	1,1
Muut henkilösivukulut	2,6	2,1	0,2	0,1
Aktivointi	0,0	0,0	0,0	0,0
	2,6	2,0	0,2	0,1

Liiketoiminnan muut tuotot

Saadut avustukset	0,8	0,6	0,3	0,2
Vuokra- ja toimitilat tuotot	0,6	0,4	0,7	0,2
Muut liiketoiminnan muut tuotot	0,0	0,1	0,0	0,0
Lisäeläkevastuun palautus	0,3	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	1,6	1,1	1,0	0,4

milj. euroa	Konserni		Emo	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Henkilöstökulut				
Johdon palkat ja palkkiot				
Toimitusjohtajat	1,3	1,2	0,3	0,3
Hallituksen jäsenet	0,2	0,2	0,2	0,2
Yhteensä	1,5	1,5	0,6	0,5

Henkilöstö keskimäärin

Yhtiön palveluksessa oli tilikauden aikana keskimäärin

Yhteensä	1 193	1 198	75	76
----------	-------	-------	----	----

Poistot ja arvonalentumiset

Suunnitelman mukaiset poistot				
Liikearvo	0,4	0,4	0,0	0,0
Aineettomat oikeudet	14,5	13,1	1,3	1,2
Muut aineettomat hyödykkeet	3,7	2,6	0,3	0,0
Rakennukset ja rakennelmat	8,8	7,4	0,0	0,0
Koneet ja kalusto	16,1	15,5	0,1	0,0
Muut aineelliset hyödykkeet	0,1	0,1	0,0	0,0
Yhteensä	43,6	39,0	1,7	1,2

Tilintarkastajan palkkiot

Ernst & Young Oy				
Lakisääteinen tilintarkastus	0,2	0,1	0,0	0,0
Veroneuvonta	0,0	0,0	0,0	0,0
Muut palvelut	0,0	0,0	0,0	0,0
Yhteensä	0,2	0,1	0,1	0,0

Liiketoiminnan muut kulut

Konsernin liiketoiminnan muihin kuluihin sisältyy 1,3 miljoonan euron kertaluonteinen kulukirjaus liittyen Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy:n NEMO/EMSW-hankkeeseen. Taseeseen aktivoituista menoista tulon kertymisen kannalta epävarma osuus kirjattiin tilikauden kuluksi.

Konserniavustukset

Saadut konserniavustukset			7,5	6,7
Annetut konserniavustukset			-7,2	-6,2
Yhteensä			0,4	0,5

Tuloverot

Tuloverot varsinaisesta toiminnasta	0,0	0,0	0,0	0,0
Tuloverot aikaisemmilta tilikausilta	0,0	0,0	0,0	0,0
Laskennallisen verovelan muutos	-0,1	0,2	0,0	0,0
Yhteensä	0,0	0,3	0,0	0,0



Taseen vastaavia koskevat liitetiedot

Pysyvien vastaavien erittely, milj. euroa	Konserni		Emo	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Aineettomat hyödykkeet				
Liikearvo				
Hankintameno 1.1.	0,7	0,7	0,0	0,0
Konserniliikearvo	4,5	4,5	0,0	0,0
Lisäykset/vähennykset:				
Konserniliikearvo				
Kertyneet poistot 1.1.	-3,5	-3,1	0,0	0,0
Poistot 1.1.–31.12. konserniliikearvo	-0,4	-0,4	0,0	0,0
Tasearvo 31.12.	1,3	1,7	0,0	0,0
Aineettomat oikeudet				
Hankintameno 1.1.	120,7	102,3	8,0	5,2
Lisäykset kaudella	15,6	18,4	1,6	2,8
Vähennykset kaudella	-2,5	0,0	0,0	0,0
Hankintameno 31.12.	133,8	120,7	9,6	8,0
Kertyneet poistot ja arvonalennukset 1.1.	-71,6	-58,6	-3,2	-2,0
Poistot 1.1.–31.12.	-14,5	-13,1	-1,3	-1,2
Vähennysten kertyneet poistot	2,5	0,0	0,0	0,0
Kertyneet poistot ja arvonalennukset 31.12.	-83,6	-71,6	-4,5	-3,2
Tasearvo 31.12.	50,1	49,0	5,1	4,8
Muut aineettomat hyödykkeet				
Hankintameno 1.1.	52,1	44,9	0,6	0,0
Siirrot erien välillä	3,9	0,0	0,0	0,0
Lisäykset kaudella	8,9	7,2	3,4	0,6
Vähennykset kaudella	-0,6	0,0	0,0	0,0
Hankintameno 31.12.	64,3	52,1	4,0	0,6
Kertyneet poistot ja arvonalennukset 1.1.	-19,7	-17,1	0,0	0,0
Siirrot erien välillä	-3,9	0,0	0,0	0,0
Poistot 1.1.–31.12.	-3,7	-2,6	-0,3	0,0
Vähennysten kertyneet poistot	0,6	0,0	0,0	0,0
Kertyneet poistot ja arvonalennukset 31.12.	-26,7	-19,7	-0,3	0,0
Tasearvo 31.12.	37,7	32,4	3,7	0,6
Ennakkomaksut aineettomista hyödykkeistä				
Hankintameno 1.1.	23,2	17,6	3,9	2,4
Lisäykset/vähennykset kaudella	4,1	5,6	-1,2	1,5
Siirrot erien välillä	0,5	0,0	0,0	0,0
Tasearvo 31.12.	27,9	23,2	2,7	3,9
Aineettomat hyödykkeet yhteensä	117,0	106,4	11,5	9,3

milj. euroa	Konserni		Emo	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Aineelliset hyödykkeet				
Maa- ja vesialueet				
Hankintameno 1.1.	0,0	0,0	0,0	0,0
Lisäykset kaudella	0,0	0,0	0,0	0,0
Tasearvo 31.12.	0,0	0,0	0,0	0,0
Rakennukset ja rakennelmat				
Hankintameno 1.1.	82,2	78,1	0,0	0,0
Lisäykset kaudella	2,3	4,6	0,0	0,0
Vähennykset kaudella	-8,1	-0,4	0,0	0,0
Hankintameno 31.12.	76,4	82,2	0,0	0,0
Kertyneet poistot ja arvonalennukset 1.1.	-44,4	-37,4	0,0	0,0
Poistot 1.1.–31.12.	-8,8	-7,4	0,0	0,0
Vähennysten kertyneet poistot	8,1	0,4	0,0	0,0
Kertyneet poistot ja arvonalennukset 31.12.	-45,0	-44,4	0,0	0,0
Tasearvo 31.12.	31,4	37,9	0,0	0,0
Koneet ja kalusto				
Hankintameno 1.1.	135,7	122,0	0,5	0,0
Siirrot erien välillä	0,0	0,3	0,0	0,0
Lisäykset kaudella	17,3	13,4	0,5	0,4
Vähennykset kaudella	-1,0	-0,1	0,0	0,0
Hankintameno 31.12.	152,0	135,7	1,0	0,5
Kertyneet poistot ja arvonalennukset 1.1.	-75,3	-59,9	-0,1	0,0
Poistot 1.1.–31.12.	-16,1	-15,5	-0,1	0,0
Vähennysten kertyneet poistot	1,5	0,1	0,0	0,0
Kertyneet poistot ja arvonalennukset 31.12.	-89,9	-75,3	-0,2	-0,1
Tasearvo 31.12.	62,2	60,4	0,8	0,4
Muut aineelliset hyödykkeet				
Hankintameno 1.1.	3,7	3,8	0,0	0,0
Lisäykset kaudella	0,0	0,2	0,0	0,0
Siirrot erien välillä	0,0	-0,3	0,0	0,0
Vähennykset kaudella	-2,4	0,0	0,0	0,0
Hankintameno 31.12.	1,4	3,7	0,0	0,0
Kertyneet poistot ja arvonalennukset 1.1.	-2,5	-2,5	0,0	0,0
Poistot 1.1.–31.12.	-0,1	-0,1	0,0	0,0
Vähennysten kertyneet poistot	2,4	0,0	0,0	0,0
Kertyneet poistot ja arvonalennukset 31.12.	-0,2	-2,5	0,0	0,0
Tasearvo 31.12.	1,1	1,2	0,0	0,0
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat				
Hankintameno 1.1.	13,9	9,3	0,7	0,0
Lisäykset/vähennykset kaudella	-3,7	4,6	-0,7	0,7
Siirrot erien välillä	-0,5	0,0	0,0	0,0
Tasearvo 31.12.	9,7	13,9	0,0	0,7
Aineelliset hyödykkeet yhteensä	104,4	113,4	0,8	1,1



milj. euroa	Konserni		Emo	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Sijoitukset				
Osuudet konserniyrityksissä				
Hankintameno 1.1.			167,7	165,3
Lisäykset kaudella			2,5	2,4
Vähennykset kaudella			-5,0	0,0
Hankintameno 31.12.			165,1	167,7
Kirjanpitoarvo 31.12.			165,1	167,7
Tilikauden lisäykset muodostuvat SVOP-sijoituksesta Fintraffic Raide Oy:n 2,5 miljoonaa euroa ja vähennykset pääomanpalautuksesta Fintraffic Tie Oy:ltä 5,0 miljoonaa euroa.				
Muut saamiset				
Hankintameno 1.1.	0,0	0,0	0,0	0,0
Lisäykset/vähennykset kaudella	0,0	0,0	0,0	0,0
Hankintameno 31.12.	0,0	0,0	0,0	0,0
Kirjanpitoarvo 31.12.	0,0	0,0	0,0	0,0

Omistukset muissa yrityksissä	Konsernin omistusosuus-%	Emoyhtiön omistusosuus-%
Konserniyritykset		
Fintraffic Lennonvarmistus Oy, Vantaa	100	100
Fintraffic Tie Oy, Helsinki	100	100
Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy, Helsinki	100	100
Fintraffic Raide Oy, Helsinki	100	100
Finlogic Oy, Helsinki	100	0

Saamisten erittely, milj. euroa	Emo	
	31.12.2025	31.12.2024
Lyhytaikaiset saamiset		
Saamiset saman konsernin yrityksiltä		
Myyntisaamiset	2,0	2,0
Muut saamiset	18,4	19,5
Siirtosaamiset	3,5	2,4
Yhteensä	23,9	23,9

Muihin konsernisaamisiin sisältyy konsernipankkitilien saldoa 10,9 miljoonaa euroa.

milj. euroa	Konserni		Emo	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Siirtosaamisten olennaiset erät				
Pitkäaikaiset siirtosaamiset				
Regulaatio-oikaisu	14,1	19,5	0,0	0,0
Avustukset ja tuet	3,2	2,2	0,0	0,0
Yhteensä	17,4	21,7	0,0	0,0
Lyhytaikaiset siirtosaamiset				
Siirtosaamiset liikevaihdosta	23,7	18,6	16,5	15,0
Avustukset ja tuet	1,7	0,2	0,0	0,1
Työterveyshuollon saamiset	0,2	0,2	0,0	0,0
Verot	0,0	0,0	0,0	0,0
Korot	0,5	0,8	0,5	0,8
Muut	1,9	1,7	0,5	0,2
Regulaatio-oikaisu	8,2	5,6	0,0	0,0
Yhteensä	36,3	27,0	17,6	16,1
Siirtosaamisten olennaiset erät yhteensä	53,6	48,7	17,6	16,1

Regulaatio-oikaisu sisältää 33,8 miljoonan euron saamisosuuden ja velkojen osuus on 11,4 miljoonaa euroa.

Regulaatiosaatavan/-velan erääntyminen, milj. euroa	0–1 v	1–5 v	Yli 5 v	Yhteensä
Saatavat	13,4	20,4	0,0	33,8
Velat	-5,2	-6,2	0,0	-11,4
Nettosaldo	8,2	14,1	0,0	22,4

Laskennalliset kirjaamattomat verosaamiset, milj. euroa	Konserni	
	31.12.2025	31.12.2024
Laskennallinen verosaaminen vahvistetuista tappioista	5,6	7,9
Laskennallinen verovelka regulaatiosaaamisesta	-4,5	-5,0
Kirjaamattomat laskennalliset verosaamiset yhteensä	1,1	2,8



Taseen vastattavia koskevat liitetiedot

Oman pääoman erittely, milj. euroa	Konserni		Emo	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Sidottu oma pääoma				
Osakepääoma 1.1.	0,5	0,5	0,5	0,5
Osakepääoma 31.12.	0,5	0,5	0,5	0,5
Vapaa oma pääoma				
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto 1.1.	154,8	154,8	154,8	154,8
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto 31.12.	154,8	154,8	154,8	154,8
Käyvän arvon rahasto:				
Koronvaihtosopimukset alle 1 v, käypä arvo 31.12.	0,0	0,0	0,0	0,0
Koronvaihtosopimukset yli 1 v, käypä arvo 31.12.	0,6	0,8	0,6	0,8
Edellisten tilikausien voitto (tappio)				
Tilikauden voitto (tappio)	18,1	14,9	0,1	0,2
Kertyneet voittovarats 31.12.	55,6	37,5	0,9	0,9

Oma pääoma yhteensä	211,5	193,6	156,8	157,0
---------------------	-------	-------	-------	-------

Fintraffic noudattaa KPL 5:2a §:n periaatetta (KILA 1963/2016) kirjaamalla tehokkaiden korkosuojausten käyvät arvot taseeseen käyvän arvon rahastoon. Tehottomien korkosuojausten käyvät arvot kirjataan tulosvaikutteisesti rahoituseriin. Koronvaihtosopimusten oletetaan olevan tehokkaita, kun korkojen odotetaan korkokäyrän mukaan olevan positiivisia yli 50 % sopimusten juoksuajasta. Kaikki koronvaihtosopimukset 31.12.2025 olivat tehokkaita ja niiden käypä arvo, noin 0,6 miljoonaa euroa, kirjattiin kokonaisuudessaan käyvän arvon rahastoon.

Laskelma jakokelpoisista varoista, milj. euroa	Emo	
	31.12.2025	31.12.2024
Sijoitetun vapaan oman pääoman rahasto	154,8	154,8
Voitto edellisiltä tilikausilta	0,9	0,7
Tilikauden voitto	0,1	0,2
Yhteensä	155,8	155,7

Yhtiön osakkeiden määrä osakelajeittain ja kutakin osaketta koskevat yhtiöjärjestyksen pääasialliset määräykset	2025	2024
---	------	------

Yhtiön osakepääoma jakautuu osakelajeittain seuraavasti:		
Osakkeet (1 ääntä/osake)	6 210 388	6 210 388
Yhteensä	6 210 388	6 210 388

Osakkeilla on yhtäläinen oikeus osinkoihin ja yhtiön varoihin.

Vieraan pääoman erittely, milj. euroa	Konserni		Emo	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024

Pitkäaikainen vieras pääoma				
Velat muille				
Rahoituslaitoslainat	10,0	30,0	10,0	30,0
Efektiivinen korko	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Saadut ennakot	6,2	4,8	0,0	0,0
Yhteensä	16,1	34,6	9,9	29,9

Velat, jotka erääntyvät myöhemmin kuin viiden vuoden kuluttua				
Siirtovelka regulaatio-oikaisusta	0,0	4,8	0,0	0,0
Yhteensä	0,0	4,8	0,0	0,0

Laskennalliset verovelat, milj. euroa	Konserni	
	31.12.2025	31.12.2024
Tilinpäätössiirroista	3,3	3,3
Yhteensä	3,3	3,3

Tilinpäätössiirrot muodostuvat kertyneestä poistoerosta.



milj. euroa	Emo	
	31.12.2025	31.12.2024
Lyhytaikainen vieras pääoma		
Velat saman konsernin yrityksille		
Ostovelat	0,1	0,3
Muut velat	30,7	14,4
Siirtovelat	16,2	14,6
Yhteensä	47,0	29,4

Muihin konsernivelkoihin sisältyy konsernipankkitilien saldoa 23,5 miljoonaa euroa.

milj. euroa	Konserni		Emo	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Siirtovelkojen olennaiset erät				
Palkat sosiaalikuluineen	23,2	23,5	2,1	2,0
Korot	0,5	0,4	0,5	0,4
Verot	0,0	0,0	0,0	0,0
Muut	1,4	1,7	0,2	0,5
Yhteensä	25,1	25,6	2,8	2,9

Regulaatio-oikaisun siirtovelkojen lyhytaikainen osuus on netotettu vuoden 2025 osalta lyhytaikaisiin saamisiin.

Vakuudet ja vastuusitoumukset

Kaikki vastuita koskevat summat on ilmoitettu alv 0 % summilla.

Vakuudet, vastuusitoumukset ja taseen ulkopuoliset järjestelyt, milj. euroa	Konserni		Emo	
	2025	2024	2025	2024
Leasingsopimukset				
Seuraavalla tilikaudella maksettavat	1,5	1,3	0,5	0,5
Myöhempinä tilikausina maksettavat	1,8	1,6	0,6	0,5
Yhteensä	3,2	3,0	1,1	1,0

Muut vastuusitoumukset				
Seuraavalla tilikaudella maksettavat	42,9	23,9	2,4	1,7
Myöhempinä tilikausina maksettavat	41,2	15,9	0,4	1,8
Yhteensä	84,1	39,8	2,8	3,4

Muut vastuusitoumukset koostuvat pääosin pitkäaikaisista investointisitoumuksista sekä ylläpitosopimuksista.

Vastuut vuokrasopimuksista				
Seuraavalla tilikaudella maksettavat	6,4	6,6	2,8	2,7
Myöhempinä tilikausina maksettavat	43,1	44,6	35,1	37,1
Yhteensä	49,5	51,2	37,9	39,9

Eläkevastuut				
Lisäeläkevastuut	0,3	0,3	0,0	0,0
Yhteensä	0,3	0,3	0,0	0,0

Vakuudet ja muut takaukset				
Vakuustalletukset	0,2	0,2	0,0	0,0
Vuokravakuudet	0,1	0,1	0,1	0,1
Takaukset saman konsernin yritysten puolesta	0,0	0,0	0,0	0,0
Pankkitakaukset	1,3	0,9	1,3	0,9
Yhteensä	1,6	1,3	1,4	1,1



Keskeneräiset oikeudenkäynnit ja riita-asiat

Fintraffic Lennonvarmistus Oy on alemmassa oikeusasteessa voittanut riita-asian, josta kantaja on hakenut valitusluvan hovioikeuteen. Asian odotetaan etenevän käsittelyyn keväällä 2027.

Syyskuussa 2023 kaksi tavarajunaa törmäsi toisiinsa. Väylävirasto on kohdistanut tästä tapauksesta 0,3 miljoonan euron vahingonkorvausvaatimuksen Fintraffic Raide Oy:lle. Tapauksen käsittely on kesken.

Rahoitusjärjestelyt

Konsernilla oli vuoden 2025 lopussa korollisia lainoja yhteensä 44,8 miljoonaa euroa. Pitkäaikaisista rahoituslimiiteistä nostettuja pankkilainoja oli näistä 29,9 miljoonaa euroa, joista 20,0 miljoonaa euroa on erääntymässä 9.9.2026 eli esitetään lyhytaikaisissa veloissa. Vuoden aikana ei nostettu uusia pitkäaikaisia lainoja. Fintrafficin yritystodistusohjelmasta oli nostettuna 31.12.2025 alle vuoden pituisia yritystodistuksia 14,9 miljoonaa euroa. Yritystodistusohjelma oli aktiivisessa käytössä 2025 ja sijoittajille emittoitiin pääosin alle 3 kuukauden pituisia yritystodistuksia rahoituslaskelmassa esitetyllä tavalla 92,5 miljoonan euron arvosta. Vuoden 2025 lopussa konsernilla on investointien ja käyttöpääoman rahoittamiseen tarkoitettuja pitkäaikaisia komittoituja rahoituslimiittejä yhteisarvoltaan 65,1 miljoonan euron arvosta. Yritystodistusohjelma on nimellisar-

voltaan 100,0 miljoonaa euroa. Sen lisäksi konsernilla on tililimiittejä 10,0 miljoonan euron arvosta.

Konsernin nettovelka oli vuoden lopussa 24,2 miljoonaa euroa. Nettovelkaantumisaste oli 11,4 prosenttia ja omavaraisuusaste 66,9 prosenttia.

Suojausinstrumentit ja suojauslaskenta Korkoriskit

Fintraffic suojaa rahoituspolitiikan mukaisesti noin 50 prosenttia vaihtuvakorkoisesta lainasalkusta kiinteäkorkoiseksi tavoitteena lainojen korkokulujen heilahtelujen stabilointi. Lainasalkkuun luetaan myös lyhytaikaisten lainojen pitkäaikaiseksi arvioitu osuus. Suojaukset tehdään pääosin koronvaihtosopimuksin lainasalkun vaihtuvakorkoisia lainoja vastaavin ehdoin. Koronvaihtosopimukset ovat tehokkaita positiivisten markkinakorkojen ympäristössä, koska ne reagoivat symmetrisesti, mutta vastakkaismerkkisinä vaihtuvakorkoisten lainojen korkoihin tehden niistä efektiivisesti kiinteäkorkoisia. Koronvaihtosopimusten oletetaan olevan tehokkaita, kun korkojen odotetaan korkokäyrän mukaan olevan positiivisia yli 50 prosenttia sopimusten juoksuajasta. Yhtiössä noudatetaan KPL 5:2a §:n periaatetta kirjaamalla tuloksen rahoituseriin tehottomien korkosuojausten käyvät arvot. Vastaavasti tehokkaiden korkosuojausten käyvät arvot kirjataan taseeseen käyvän arvon rahastoon. Vuoden 2025 lopussa kaikki korkosuojaukset olivat tehokkaita.

Käyvät arvot luokitellaan seuraaviin tasoihin:

Taso 1. Toimivilta markkinoilta saatavissa olevat oikaisemattomat hintanoteeraukset. Markkinahinnat ovat helposti ja säännöllisesti saatavissa pörssistä, välittäjältä, markkinainformaation välityspalvelusta, hinnoittelun palveluntuottajalta tai valvontaviranomaiselta. Rahoitusvarojen noteerattuna markkinahintana käytetään sen hetkistä ostonoteerausta.

Taso 2. Rahoitusinstrumenttien käypä arvo määritetään arvostusmenetelmien avulla. Näissä menetelmissä käytetään syöttötietona havainnoitavissa olevia markkinahintoja, jotka ovat helposti ja säännöllisesti saatavissa pörssistä, välittäjältä, markkinainformaation välityspalvelusta, markkinahinnoittelun palveluntuottajalta tai valvontaviranomaiselta. Tason 2 rahoitusinstrumentteihin kuuluvat over-the-counter eli OTC-johdannaiset, jotka on luokiteltu käypään arvoon tulosvaikutteisesti kirjattaviksi tai johdannaiset, joihin sovelletaan suojauslaskentaa ja kirjataan oman pääoman käyvän arvon rahastoon sekä kaikki muut rahoitusvarat ja -velat.

Taso 3. Rahoitusinstrumentti luokitellaan tasolle 3, jos sen käyvän arvon määrittäminen ei voi perustua havainnoitavissa olevaan markkinatietoon. Tason 3 rahoitusinstrumentit voisivat olla osakkeita, jotka kirjataan käypään arvoon tulosvaikutteisesti.

Kaikki korkojohdannaiset on luokiteltu käyvän arvon hierarkian tasolle 2. Tason 2 instrumenttien käyvät arvot perustuvat merkittävältä osin muihin syöttötietoihin kuin tasoon 1 sisältyviin noteerattuihin hintoihin, mutta kuitenkin tietoihin, jotka kyseiselle omaisuserälle tai velalle ovat todettavissa joko suoraan (ts. hintana) tai epäsuorasti (ts. hinnoista johdettuina).

Tilinpäätöksessä 31.12.2025 johdannais-sopimuksia oli vain konsernin emoyhtiöllä.

Kaikki johdannais-sopimukset ovat suojaus-tarkoituksessa tehtyjä ja ne kohdistuvat rahavirtaan.

Kaikki koronvaihtosopimukset olivat 31.12.2025 tehokkaita ja niiden käypä arvo on kirjattu taseeseen käyvän arvon rahastoon.

Johdannais-sopimukset, milj. euroa	Nimellisarvo 31.12.2025	Nimellisarvo 31.12.2024	Käypä arvo 31.12.2025	Käypä arvo 31.12.2024
Koronvaihtosopimukset alle 1 v, käypä arvo 31.12.	0,0	17,5	0,0	0,0
Koronvaihtosopimukset yli 1 v, käypä arvo 31.12.	20,0	15,0	0,6	0,8
Yhteensä	20,0	32,5	0,6	0,8



Valuuttariskit

Fintrafficin maksuliikenne tapahtuu pääosin euroissa, joten valuuttariskejä on vähän. Fintrafficin valuuttariskien hallinnan tavoitteena on pitää valuuttariskit mahdollisimman alhaisina. Valuuttariskit pyritään ensisijaisesti suojaamaan sopimusehdoin ja kassavirtoja netottamalla. Nettoriskit suojataan tarvittaessa rahoitusinstrumenttien ja pääosin valuuttatermiinien avulla. Vuoden 2025 lopussa avoimia valuuttatermiineitä ei ollut.

Sijoitukset korkoinstrumentteihin

Fintrafficin sijoittamisen periaatteet on määritelty rahoituspolitiikassa ja sijoituslimiitit on määritelty kohdekohtaisesti. Kassavarat sijoitetaan likviditeetin hallinnan kannalta tarkoituksenmukaisesti huomioiden sijoitusten likvidisyys, luottokelpoisuus ja tuotto. Sijoitukset ovat pääosin alle 3 kuukauden mittaisia. Hallituksen hyväksymän sijoituslimiitin mukaisesti sijoitusten tulee olla luottokelpoisuudeltaan hyviä eli keskeisten luokituslaitosten tasoa "investment grade" (esim. S&P BBB- tai parempi), tai vastaavan luottoriskin omaava julkisen sektorin organisaatio tai yhtiö, jossa on kunnan tai valtion enemmistöosuus. Sijoituksia tehdään vain korkoinstrumentteihin, kuten sijoitustodistuksiin ja yrittystodistuksiin. Vuoden 2025 lopussa sijoituksia ei ollut voimassa.

Luottoriskit

Fintraffic seuraa luottoriskejä aktiivisesti. Saamiset arvostetaan nimellisarvoon tai sitä alempaan todennäköiseen arvoon.

Tilinpäätöksessä 31.12.2025 luottotappioita oli vain Fintraffic Lennonvarmistus Oy:ssä.

Tilikauden jälkeiset olennaiset tapahtumat

VR Yhtymä Oyj on nostanut kanteen Väylävirastoa ja Fintraffic Raide Oy:tä vastaan vaatien niitä yhteisvastuullisesti suorittamaan sille noin 4,0 miljoonan euron suuruisen vahingonkorvauksen vuonna 2024 Itin Mankalan ratavauriosta aiheutuneiden vahinkojen perusteella. Yhtiö pitää vaatimusta perusteettomana ja siihen kohdistunutta korvausvelvoitetta epätodennäköisenä.

Lähipiiriliiketoimet

Väylävirasto tilaa tie-, meri- ja raideliikenteen ohjauspalveluita sekä asiakas- ja tietopalveluita. Väyläviraston ja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n välisen kumppanuussopimuksen kokonaislaskutus oli 158,5 miljoonaa euroa. Sopimuksen kaupallinen malli ja laskutus perustuivat läpinäkyviin palvelutuotannon kuluihin lisättävään 5 prosentin katteeseen. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ostaa alihankintana tytäryhtiöiltä tie-, meri- ja raide-liikenteen ohjauspalvelut, jotka tilikaudella 2025 olivat yhteensä 155,9 miljoonaa euroa.

Tilinpäätöksen liitetietojen kohdissa Saamiset saman konsernin yrityksiltä ja Velat saman konsernin yrityksille on esitetty taseen olennaiset konserniyhtiöiden sisäiset erät. Konserniyhtiöiden välillä rahoitus on järjestetty konsernitilijärjestelyillä. Emoyhtiön ja tytäryhtiöiden välillä on tehty konsernipalvelusopimus, jossa emoyhtiön kulut allokoidaan tytäryhtiöille jakoavaimien perusteella.

Transaktiot konserniyhtiöiden ja konsernin lähipiirin välillä vastaavat ehdoiltaan muiden osapuolien kanssa tehtäviä liiketoimia.

Kirjanpidon eriyttäminen

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n palvelut jaotellaan markkinaehtoiisiin ja ei-markkinaehtoiisiin palveluihin. Markkinaehtoisia palveluita ovat ne, joita yksityiset toimijat voivat tuottaa ja joille on olemassa markkinat. Ei-markkinaehtoiset palvelut ovat yhtiölle lailla, asetuksella tai nimeämisellä erityisesti asetettuja tehtäviä sekä näihin liittyviä välittömiä liitännäispalveluita, joiden tuottamisen rajoittaminen estäisi merkittävän kansalaisten hyvinvointiin, turvallisuuteen tai muuhun yleiseen etuun liittyvän tehtävän hoitamisen.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n kaupalliseksi toiminnaksi lasketaan Vientiklusteripalvelu.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tytäryhtiöistä Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy:llä ja Fintraffic Lennonvarmistus Oy:llä on kaupallista toimintaa. Näiden yhtiöiden kilpailulain 30 d §:n

mukaiset eriytetyt tuloslaskelmat ovat saatavilla yhtiöiden erillistilinpäätöksistä.

Eriyttämislaskennan periaatteet

Kaikki kustannukset kohdistetaan aiheuttamisperiaatteen mukaisesti. Suorat kustannukset, kuten palkat ja materiaalikulut, kohdistetaan suoraan siihen toimintaan tai palveluun, johon ne liittyvät. Välilliset kustannukset, kuten yleis- ja yhteiskustannukset sekä pääomakustannukset, jaetaan palveluille objektiivisten allokatioperusteiden mukaisesti. Jaettavat kustannukset perustuvat palvelukohtaiseen jakosuhteisiin, mutta vuonna 2025 allokoitavia kustannuksia ei kohdenneta erikseen, koska niiden suhteellinen osuus on marginaalisen pieni.

Kaikki kohdistusperiaatteet ja allokatiotavat dokumentoidaan. Dokumentoinnilla varmistetaan, että kustannuslaskenta on läpinäkyvää ja noudattaa kilpailulainsäädännön vaatimuksia.

milj. euroa	Emo	
	2025	2024
Liikevaihto	0,1	0,1
Liiketoiminnan muut tuotot	0,1	0,1
Materiaalit ja palvelut	0,0	0,0
Henkilöstökulut	-0,1	-0,2
Liiketoiminnan muut kulut	0,0	0,0
Liikevoitto (-tappio)	0,0	0,0
Voitto (tappio) ennen tilinpäätössiirtoja ja veroja	0,0	0,0



Tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen 1.1.–31.12.2025 allekirjoitukset

Helsingissä 19. päivänä maaliskuuta 2026

Kaisa Olkkonen

hallituksen puheenjohtaja

Minna Björkman

hallituksen jäsen

Kirsi Nuotto

hallituksen jäsen

Jonas Geust

hallituksen jäsen

Teemu Penttilä

hallituksen jäsen

Janne Jakola

hallituksen jäsen

Lasse Heinonen

hallituksen jäsen

Pia Julin

toimitusjohtaja

Tilinpäätösmerkintä

Suoritetusta tilintarkastuksesta on tänään annettu kertomus.

Helsingissä 19. päivänä maaliskuuta 2026

Ernst & Young Oy, Tilintarkastusyhteisö

Antti Suominen

KHT



Tilintarkastus-kertomus

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n
yhtiökokoukselle

Tilinpäätöksen tilintarkastus

Lausunto

Olemme tilintarkastaneet Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n (y-tunnus 2942108-7) tilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.–31.12.2025. Tilinpäätös sisältää sekä konsernin että emoyhtiön taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja liitetiedot.

Lausuntonamme esitämme, että tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan konsernin sekä emoyhtiön toiminnan tuloksesta ja taloudellisesta asemasta Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset.

Lausunnon perustelut

Olemme suorittaneet tilintarkastuksen Suomessa noudatettavan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti. Hyvän tilintarkastustavan mukaisia velvoituksiamme kuvataan tarkemmin kohdassa Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa. Olemme riippumattomia emoyhtiöstä ja konserniyrittäjistä niiden Suomessa noudatettavien eettisten vaatimusten mukaisesti, jotka koskevat suorittamaamme tilintarkastusta ja olemme täyttäneet muut näiden vaatimusten mukaiset eettiset velvollisuutemme. Käsityksemme mukaan olemme hankkineet lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä.

Tilinpäätöstä koskevat hallituksen ja toimitusjohtajan velvollisuudet

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat tilinpäätöksen laatimisesta siten, että se antaa oikean ja riittävän kuvan Suomessa voimassa olevien tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten mukaisesti ja täyttää lakisääteiset vaatimukset. Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat myös sellaisesta sisäisestä valvonnasta, jonka ne katsovat tarpeelliseksi voidakseen laatia tilinpäätöksen, jossa ei ole väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä.

Hallitus ja toimitusjohtaja ovat tilinpäätöstä laatiessaan velvollisia arvioimaan emoyhtiön ja konsernin kykyä jatkaa toimintaansa ja soveltuvissa tapauksissa esittämään seikat, jotka liittyvät toiminnan jatkuvuuteen ja siihen, että tilinpäätös on laadittu toiminnan jatkuvuuteen perustuen. Tilinpäätös laaditaan toiminnan jatkuvuuteen perustuen, paitsi jos emoyhtiö tai konserni aiotaan purkaa tai toiminta lakkauttaa tai ei ole muuta realistista vaihtoehtoa kuin tehdä niin.

Tilintarkastajan velvollisuudet tilinpäätöksen tilintarkastuksessa

Tavoitteenamme on hankkia kohtuullinen varmuus siitä, onko tilinpäätöksessä kokonaisuutena väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä, sekä antaa tilintarkastuskertomus, joka

sisältää lausuntomme. Kohtuullinen varmuus on korkea varmuustaso, mutta se ei ole tae siitä, että olennainen virheellisyys aina havaitaan hyvän tilintarkastustavan mukaisesti suoritettavassa tilintarkastuksessa. Virheellisyyksiä voi aiheutua väärinkäytöksestä tai virheestä, ja niiden katsotaan olevan olennaisia, jos niiden yksin tai yhdessä voisi kohtuudella odottaa vaikuttavan taloudellisiin päätöksiin, joita käyttäjät tekevät tilinpäätöksen perusteella.

Hyvän tilintarkastustavan mukaiseen tilintarkastukseen kuuluu, että käytämme ammatillista harkintaa ja säilytämme ammatillisen skeptisyyden koko tilintarkastuksen ajan. Lisäksi:

- Tunnistamme ja arvioimme väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvat tilinpäätöksen olennaisen virheellisyyden riskit, suunnittelemme ja suoritamme näihin riskeihin vastaavia tilintarkastustoimenpiteitä ja hankimme lausuntomme perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaa tilintarkastusevidenssiä. Riski siitä, että väärinkäytöksestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, on suurempi kuin riski siitä, että virheestä johtuva olennainen virheellisyys jää havaitsematta, sillä väärinkäytökseen voi liittyä yhteistoimintaa, väärentämistä, tietojen tahallista esittämättä jättämistä tai virheellisten tietojen esittämistä taikka sisäisen valvonnan sivuuttamista.



- Muodostamme käsityksen tilintarkastuksen kannalta relevantista sisäisestä valvonnasta pystyäksemme suunnittelemaan olosuhteisiin nähden asianmukaiset tilintarkastustoimenpiteet mutta emme siinä tarkoituksessa, että pystyisimme antamaan lausunnon emoyhtiön tai konsernin sisäisen valvonnan tehokkuudesta.
- Arvioimme sovellettujen tilinpäätöksen laatimisperiaatteiden asianmukaisuutta sekä johdon tekemien kirjanpidollisten arvioiden ja niistä esitettävien tietojen kohtuullisuutta.
- Teemme johtopäätöksen siitä, onko hallituksen ja toimitusjohtajan ollut asianmukaista laatia tilinpäätös perustuen oletukseen toiminnan jatkuvuudesta, ja teemme hankkimamme tilintarkastusevidenssin perusteella johtopäätöksen siitä, esiintyykö sellaista tapahtumiin tai olosuhteisiin liittyvää olennaista epävarmuutta, joka voi antaa merkittävää aiheutta epäillä emoyhtiön tai konsernin kykyä jatkaa toimintaansa. Jos johtopäätöksemme on, että olennaista epävarmuutta esiintyy, meidän täytyy kiinnittää tilintarkastuskertomuksessamme lukijan huomiota epävarmuutta koskeviin tilinpäätöksessä esitettäviin tietoihin tai, jos epävarmuutta koskevat tiedot eivät ole riittäviä, mukauttaa lausuntomme. Johtopäätöksemme perustuvat tilintarkastuskertomuksen antamispäivään mennessä hankittuun tilintarkastusevidenssiin.

- Vastaiset tapahtumat tai olosuhteet voivat kuitenkin johtaa siihen, ettei emoyhtiö tai konserni pysty jatkamaan toimintaansa.
- Arvioimme tilinpäätöksen, kaikki tilinpäätöksessä esitettävät tiedot mukaan lukien, yleistä esittämistapaa, rakennetta ja sisältöä ja sitä, kuvastaako tilinpäätös sen perustana olevia liiketoimia ja tapahtumia siten, että se antaa oikean ja riittävän kuvan.
 - Suunnittelemme ja suoritamme konsernin tilintarkastuksen hankkiaksemme konsernitilinpäätöstä koskevan tilintarkastuslausunnon laatimisen perustaksi tarpeellisen määrän tarkoitukseen soveltuvaan tilintarkastusevidenssiä konserniin kuuluvia yhteisöjä tai liiketoimintayksiköjä koskevasta taloudellisesta informaatiosta. Vastaamme konsernin tilintarkastusta varten suoritettavan tilintarkastustyön ohjauksesta, valvonnasta ja läpikäynnistä. Vastaamme tilintarkastuslausunnosta yksin.

Kommunikoidimme hallintoelinten kanssa muun muassa tilintarkastuksen suunnitellusta laajuudesta ja ajoituksesta sekä merkittävistä tilintarkastushavainnoista, mukaan lukien mahdolliset sisäisen valvonnan merkittävät puutteellisuudet, jotka tunnistamme tilintarkastuksen aikana.

Muut raportointivelvoitteet

Muu informaatio

Hallitus ja toimitusjohtaja vastaavat muusta informaatiosta. Muu informaatio, jonka olemme saaneet käyttöömmme ennen tämän tilintarkastuskertomuksen antamispäivää, on toimintakertomus.

Tilinpäätöstä koskeva lausuntomme ei kata muuta informaatiota.

Velvollisuutenamme on lukea muu informaatio tilinpäätöksen tilintarkastuksen yhteydessä ja tätä tehdessämme arvioida, onko muu informaatio olennaisesti ristiriidassa tilinpäätöksen tai tilintarkastusta suoritettaessa hankkimamme tietämyksen kanssa tai vaikuttaako se muutoin olevan olennaisesti virheellistä. Toimintakertomuksen osalta velvollisuutenamme on lisäksi arvioida, onko toimintakertomus laadittu noudattaen siihen sovellettavia säännöksiä.

Lausuntonamme esitämme, että toimintakertomuksen ja tilinpäätöksen tiedot ovat yhdenmukaisia ja että toimintakertomus on laadittu noudattaen siihen sovellettavia säännöksiä.

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

Muut hallituksen toimeksiannosta

annettavat lausumat

Puollamme tilinpäätöksen vahvistamista. Hallituksen esitys emoyhtiön taseen osoittamien voitonjakokelpoisten varojen käyttämisestä on osakeyhtiölain mukainen. Puollamme vastuuvapauden myöntämistä emoyhtiön hallituksen jäsenille sekä toimitusjohtajalle tarkastamaltamme tilikaudelta.

Helsingissä 19.3.2026

Ernst & Young Oy
tilintarkastusyhteisö

Antti Suominen

KHT



FINTRAFFIC, PL 71, 00241 HELSINKI